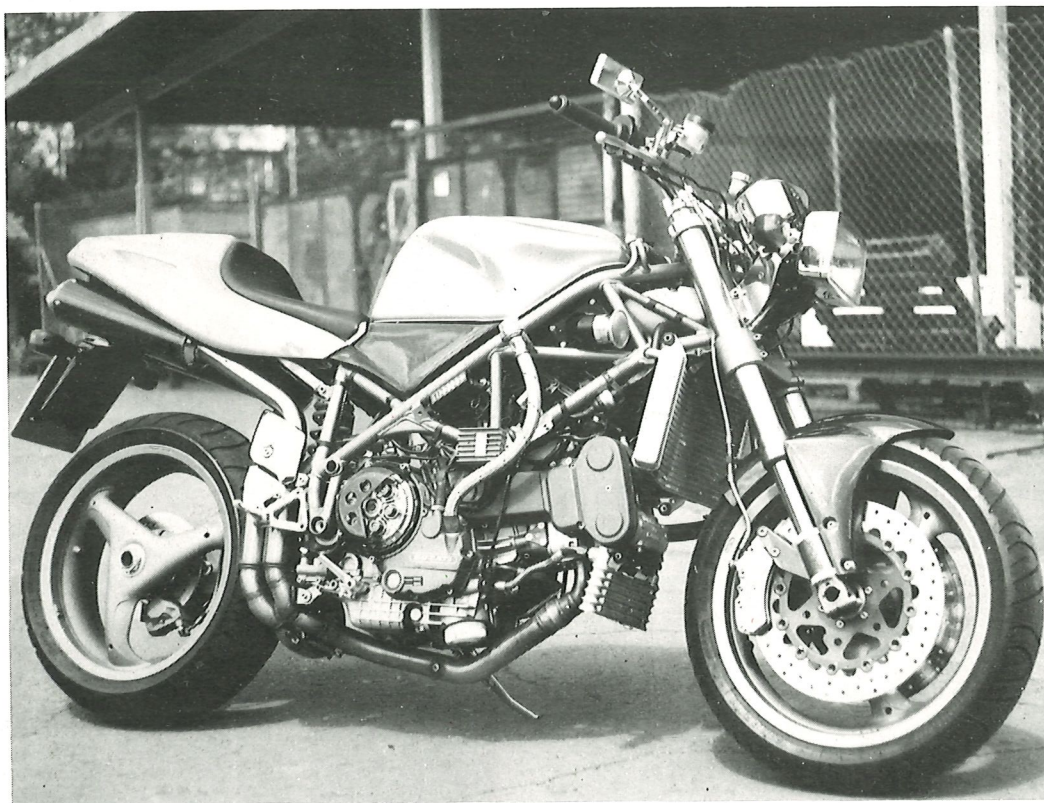


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Geschichte der Zahnriemenducatis, Teil III
Erfahrungsbericht: Ducati 888
Laverda-Treffen in Nord-Italien
Die Zicke: Moto Guzzi V 35 II

STEIN-DINSE-KUNDEN WARTEN NICHT!

hübner + partner · bs



Fahr' was Vernünftiges!
Fahr' MOTO GUZZI

ALLE MOTO-GUZZI-TEILE INNERHALB VON 24 STUNDEN

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

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



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

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

Impressum

MOTALIA

Verlag Felix Hasselbrink

Schönberger Str. 2

24321 Lütjenburg

Tel.: 04381/7701, Fax: 9623

Herausgeber:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Felix Hasselbrink, Susanne Schwarz,
Michaela Poost, Björn Wygrala, Werner
Schwab, Andreas Warnken, Dörte
Hansen

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!

Immer wieder werden wir einige Tage nach
Redaktionsschluß angerufen und gefragt, ob
wir nicht noch eine Kleinanzeige veröffentli-
chen können. Einige rufen sogar noch am 10ten
an und hoffen, daß ihre Anzeige noch in der
nächsten Ausgabe plaziert werden kann. Wenn
wir dann sagen, daß das nicht mehr geht, rea-
gieren manche sauer und einige versuchen es
mit Betteln, aber zu einem so späten Termin ist
beim besten Willen nichts mehr zu machen.

Die Motalia soll immer zur Monatsmitte, also
ca. am 15ten, bei Euch im Briefkasten sein. Das
heißt, daß wir sie am 12ten oder 13ten bei der
Post einliefern müssen. Unsere Post ist zwar
eine der teuersten in Europa, aber leider lange
nicht so schnell, wie sie gerne glauben machen
will. Einen Tag brauchen wir für das Eintüten
der Hefte, wobei es nicht damit getan ist, die
Motalias in die Umschläge zu stecken, sondern
wir müssen die Umschläge nach Postleitzerei-
chen sortieren, bündeln und eine Versandliste
erstellen. Unsere Druckerei benötigt ca. acht
Tage für die Motalia, also müssen wir das Heft
am 4ten oder 5ten bei der Druckerei abgeben,
damit es rechtzeitig erscheinen kann.

Folglich muß das Heft zum Redaktionsschluß
am Monatersten immer schon so gut wie fertig
sein. In den Tagen zwischen dem 1ten und dem
4ten werden die letzten Änderungen vorgenom-
men, Anzeigenänderungen berücksichtigt und
nochmal alles kontrolliert. Die letzte Arbeit ist
immer das Layouten des Kleinanzeigenmark-
tes, damit alle gewerblichen Anzeigen in der
richtigen Rubrik sind und die privaten Kleinan-
zeigen auch am Ende der Spalten aufhören.
Diese Arbeit dauert fast einen ganzen Tag und
findet meistens am 3ten oder 4ten statt. Danach
können keine Anzeigen mehr berücksichtigt
werden. Wir hoffen, ihr habt hierfür Verständ-
nis, aber anders geht es nicht.

Euer Motalia-Team

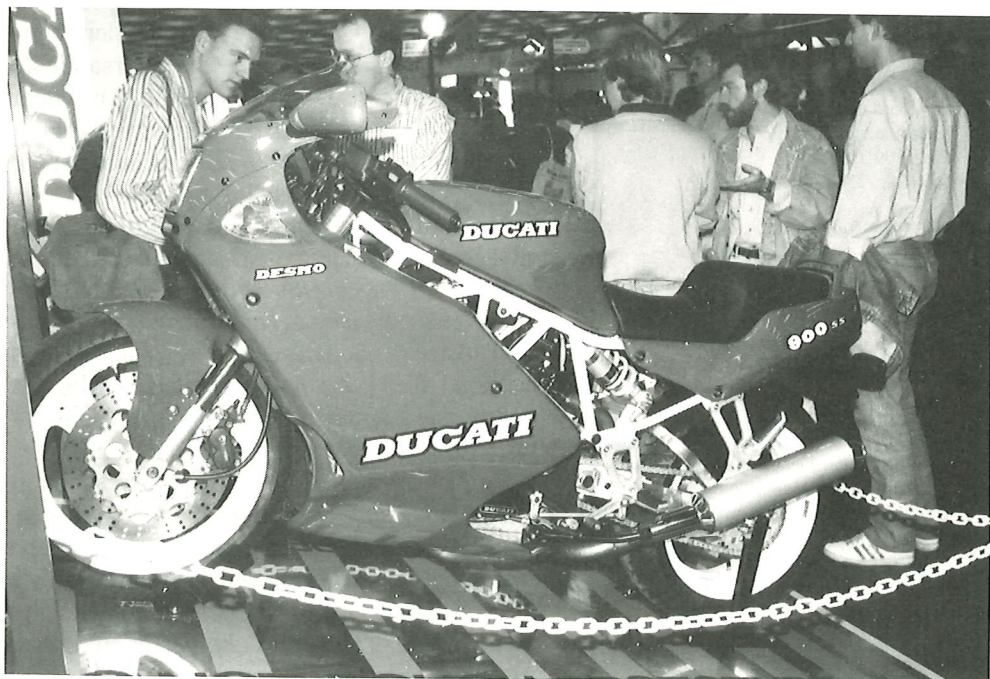
Mit Gummiriemen zum Erfolg

Teil III

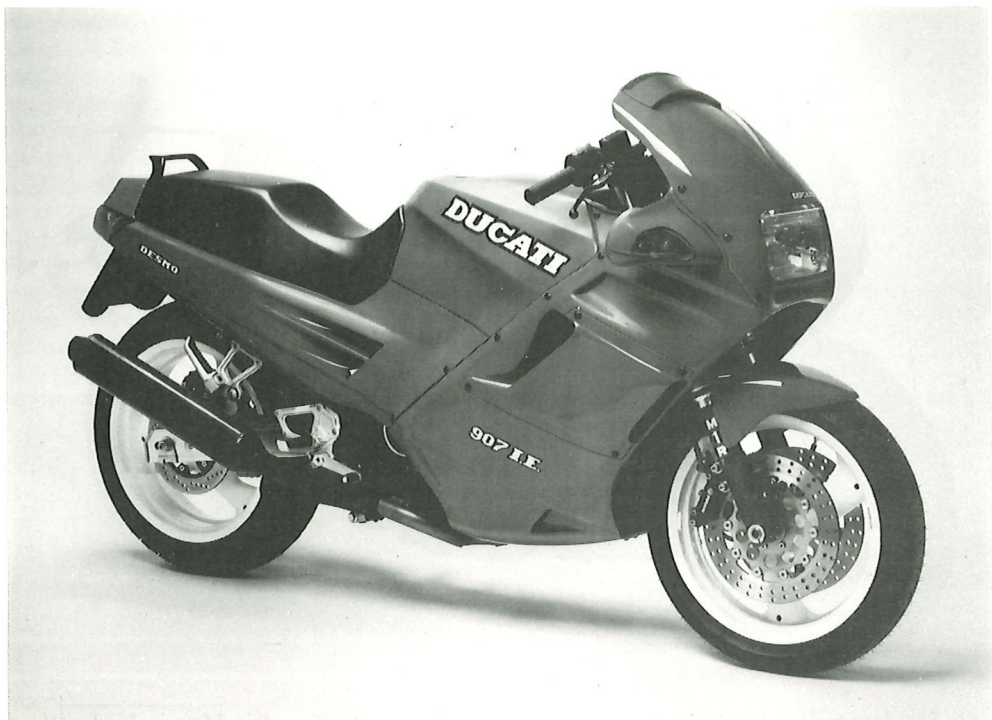
In den ersten beiden Teilen haben wir die Entwicklungsgeschichte der Zahnriemen-Ducatis von der Pantah 500 bis hin zur 900 SS von 1990 erzählt. In diesem Heft wollen wir die Geschichte abschließen.

Mit den Modellen 750 Sport und 900 SS konnte Ducati wieder steigende Verkaufszahlen vorweisen. Auf der IFMA zeigte Ducati 1990 dann eine komplett neue 900 SS auf der die weiteren Modelle bis heute basieren. Ein völlig neuer Gitterrohrrahmen, der weiß lackiert wurde, war für dieses Motorrad gefertigt worden. Vorne versah erstmals eine Upside-Down Gabel vom japanischen Hersteller Showa ihren Dienst und aus gleichem Hause kam das Zentralfederbein. Beide Federungselemente waren sowohl in Zug- als auch Druckstufe mannigfaltig verstellbar. Auch die Zündung und die Vergaser stammten nun aus Japan. Da es immer wieder Schwierigkeiten mit dem Weber-Doppelvergaser gege-

ben hatte, wurden nun zwei Mikuni-Fallstrom-Gasfabriken verbaut. Der Motor war mit allen leistungsentscheidenden Teilen wie Ventilen und Nockenwellen unverändert geblieben. Mit 78 PS war die Motorleistung leicht gestiegen und natürlich hatte auch der Preis etwas zugelegt. Für die neue SS sollten 18.690 DM gezahlt werden. Etwas störend war die neue, längere Übersetzung. Das Kettenblatt im Hinterrad hatte nun zwei Zähne weniger, was es sicherlich einfacher machte, die vorgeschriebene Geräuschmessung zu bestehen, aber dafür für Kettenschlägen bei niedrigen Drehzahlen verantwortlich war und den Fahrer zu eigentlich unnötigen Schaltvorgängen zwang. Im



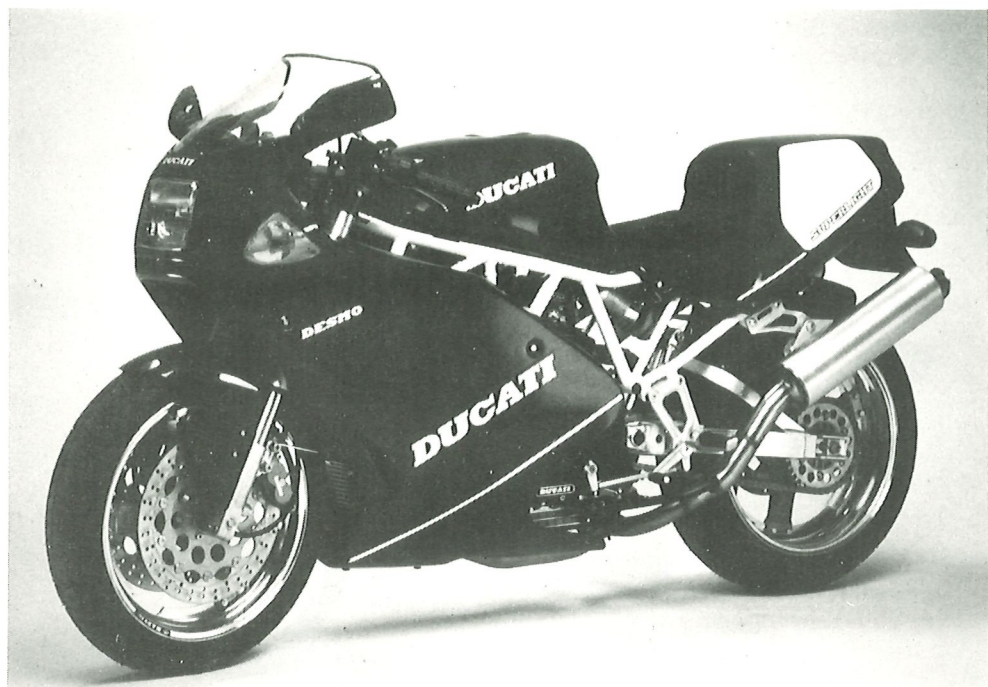
*Im Herbst 1990 stellte Ducati die neue 900 SS vor.
Hier die Version mit Vollverkleidung (Carenata).*



Die 907 I.E. löste die 906 Paso ab. Die Einspritzanlage, 17 Zoll-Räder und eine bessere Bremsanlage verbesserten die Maschine deutlich.

Gegensatz zum Vorgängermodell war die Rahmen-geometrie etwas handlicher ausgelegt und die Sitzposition mit höheren Stummeln und tieferen Fußrasten nicht mehr so betont sportlich. Eine neue Schwinge mit besserer Hinterradföhrung vereinfachte das Kettenspannen, doch zuerst verwendete Ducati einen zu schwachen Bolzen für das Spannen der Kette, der sich unter starken Belastungen verbiegen konnte. Der Ölkühler saß nun wie bei der Superbike-Werksrennmaschine unten vor dem liegenden Zylinder. Vorderradschutzblech, Verkleidung, Tank (für Wartungsarbeiten hochklappbar) und Stufen-Sitzbank ohne Soziusabdeckung waren komplett neu gezeichnet worden. Die neue SS wurde wahlweise mit Vollverkleidung (Carenata) oder Halbschale (Nuda) angeboten. Während es die 750 Sport in drei verschiedenen Lackierungen (rot/blau/weiß, rot/silber, schwarz/silber) gegeben hatte und die 90er 900 SS mit rot/weiß zweifarbig war, wurde die neue

Supersport ausschließlich in rot angeboten. Neu war auch die 907 I.E., die eine Weiterentwicklung der Paso 906 war. Die wesentlichen Änderungen waren das Austauschen des Weber-Vergasers gegen die Einspritzanlage aus der Cagiva Elefant und die 16 Zoll-Räder der Paso machten den 17-Zöllern der 900 SS Platz. Vorne wurde die verstellbare M1R Gabel von Marzocchi beibehalten, aber an der Hinterradfederung wurden Änderungen vorgenommen. Die Aluschwinge mit der Exzenterverstellung, die in der Paso verbaut worden war, wurde durch eine Schwinge ersetzt, die fast der 851-Schwinge entsprach und über einen billigen Kettenspannmechanismus verfügte. Diese Schwinge vergrößerte den Radstand um 40 mm. Die Bremsanlage wurde vorne durch Vierkolben-Zangen und semischwimmende Brems-scheiben mit einem Durchmesser von 300 mm aufgewertet. Die Lackierung war jetzt ganz rot (bei der 750 Paso war das Verkleidungsunter-



Als Sonderversion der 900 SS wurde die Superlight geschaffen. Die Marvic-Verbundräder fanden leider nicht die Zustimmung des deutschen TÜV.

teil schwarz und bei der 906 weiß). Das Verkleidungsoberteil der 907 unterschied sich durch eine Einbuchtung mit zusätzlichem Spoiler von der Paso. Die 907 hatte dank der Einspritzung mit 83 PS mehr Leistung als die 900 SS und kostete 18.220 DM.

Die Nachfolge der 750 Sport trat die 750 SS an, die über fast das gleiche Fahrwerk wie die 900 SS verfügte, nur hatte man bei der Gabel auf die Einstellmöglichkeiten verzichtet. Um einen Preisunterschied zu schaffen, wurden unter anderem die zweite Bremsscheibe im Vorderrad und der Ölkühler weggelassen. Die Schalldämpfer waren aus lackiertem Stahlblech gefertigt und nicht wie bei der 900er aus Edelstahl und Aluminium. Der Motor, bekannt aus der 750 S, basierte auf der Pantah und mußte sich daher mit fünf Gängen zufrieden geben, hatte keine Ölkühlung, aber die anfällige Trockenkupplung. Die Hinterradfelge war 4,5 Zoll breit und mit einem 160er Reifen bezogen (die 900er hatte eine 5,5 Zoll-Felge mit einem 170er Rei-

fen). Die 750er leistete 65 PS bei 8.000 U/min und kostete 14.490 DM. Für Führerscheineulinge wurde die kleine SS auch in einer Drosselvariante angeboten.

Für 1992 gab es drei Neuheiten im Hause Ducati. Der 851 wurde die 888 zur Seite gestellt. Die Hubraumerhöhung wurde durch eine Vergrößerung der Bohrung um 2 Millimeter realisiert. Das Design von Verkleidung, Tank und Sitzbank war überarbeitet worden und die Auspuffanlage war wie bei den Superbike-Rennmaschinen hochgezogen. Die 851 wurde durch eine andere Sitzbank zum Zweisitzer und verfügte nun auch über die Showa-Gabel der 900 SS.

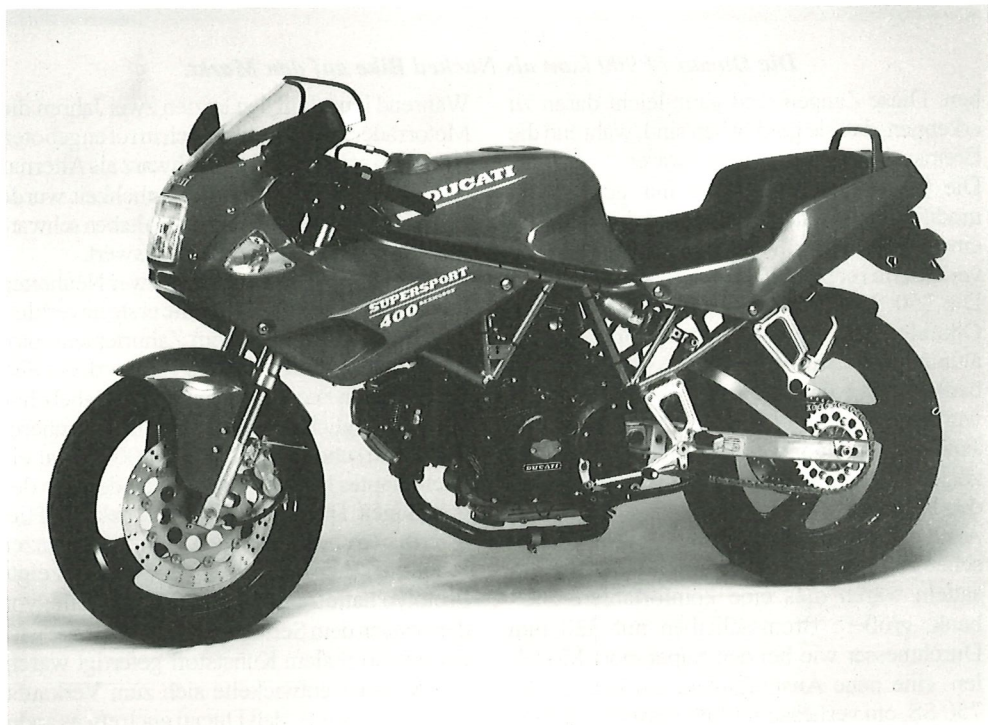
Durch leichte Modifikationen gegenüber der 900 SS entstand die 900 Superlight, die über einen Einmannhöcker, Kohlefaserschutzbleche vorne und hinten und eine hochgezogene Auspuffanlage (wie 888 SP IV) verfügte. Zur Gewichtserleichterung trugen geschraubte Marvic-Verbundräder bei, bei denen der Innen-

stern aus Magnesium und die Felge aus poliertem Aluminium gefertigt waren. Diese Räder wurden leider vom deutschen TÜV nicht zugelassen, so daß die Superlight in der BRD kaum leichter als die serienmäßige 900 SS war. An dieser Maschine verwendete Ducati eine Handbremspumpe mit 16 mm $\varnothing$ und schwimmende Grauguß-Bremsscheiben.

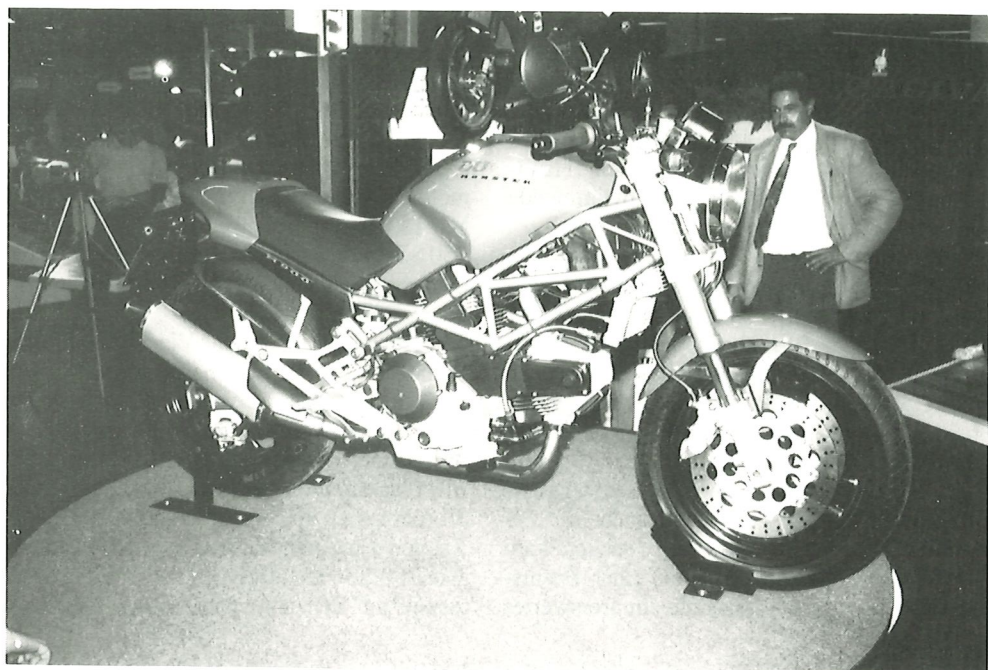
Nach unten wurde die SS-Baureihe durch die 400 Supersport, die nun auch im neuen Design lieferbar war, abgerundet. Ursprünglich war dieses Motorrad für den japanischen Markt gedacht. Für verschiedene Länder gab es auch eine 350 SS. Der Unterschied zwischen den beiden bestand im Kolbendurchmesser, der bei der 350er 66 mm und bei der 400er 70,5 mm betrug. Der Motor war komplett schwarz lackiert und hatte ein Sechsganggetriebe mit Ölbadkupplung. Um die Kosten zu senken, kam die kleine Supersport mit nur einer Bremscheibe aus, und zuerst wurde ein preiswertes

Marzocchi-Federbein verbaut, bei dem nur die Zugstufe einstellbar war. Das Gewicht reduzierte eine 2-in-1-Auspuffanlage mit rechtsseitigem Schalldämpfer. Die kleine SS leistete 46 PS, wurde aber natürlich auch mit 27 PS offeriert. In Deutschland wurde sie als Einsteigermotorrad angeboten, fand aber kaum Käufer. Mit 183 kg war sie keine 10 kg leichter als die 750 SS und auch der Preis von 13.150 DM war kein großes Argument gegenüber der 750 SS, die 15.200 DM kostete.

Alle Ducatis erhielten neue Vierkolben-Bremszangen mit unterschiedlichen Kolbendurchmessern. Jetzt hatten die vorderen Kolben einen Durchmesser von 34 mm und die hinteren 30 mm, dadurch sollen die Bremsbeläge gleichmäßiger an die Scheiben gedrückt werden. Vorher hatten alle vier Kolben in den Brembo Zangen den gleichen Durchmesser von 32 mm. Die 750 SS hatte übrigens von Anfang an die Zange mit den unterschiedlichen Bremskol-



Die 350/400 SS rundete die Supersport-Reihe nach unten ab. Stahlschwinge, 2in1-Auspuffanlage und nur eine Bremsscheibe im Vorderrad halfen den Preis zu senken.



Die Ducati M 900 kam als Naked Bike auf den Markt.

ben. Diese Zangen sind ganz leicht daran zu erkennen, daß sie goldfarben sind, während die Bremssättel vorher schwarz waren.

Die 900 Supersport wurde nur geringfügig modifiziert, neben den Bremssätteln erhielt sie eine Abdeckung für den Soziussitz und eine veränderte rechte Fußrastenplatte.

Die 750 SS bekam nun wie die 900er einen Ölkühler, der vorher schwarze Motor war jetzt aluminiumfarben und verfügte über eine Ölbadkupplung und die rechte Fußrastenplatte wurde geändert. Hatte es die 750 SS im ersten Jahr nur als Nuda gegeben, tauchte sie jetzt zusätzlich als Carenata mit Vollverkleidung in den Prospekten auf.

Auch die 907 mußte sich ein paar kleine Retuschen gefallen lassen. Neben den neuen Bremssätteln waren dies eine komfortablere Sitzbank, größere Bremscheiben mit 320 mm Durchmesser wie bei den Supersport-Modellen, eine neue Auspuffanlage im Design der 750 SS, ein verbesserter Scheinwerfer und ein abschließbarer Tankdeckel. Dazu wurde die Einspritzanlage überarbeitet.

Während Ducati in den letzten zwei Jahren die Motorräder fast ausschließlich in rot angeboten hatte, gab es nun die Farbe schwarz als Alternative. Von der zweiten Farbmöglichkeit wurde aber kaum Gebrauch gemacht, so haben schwarze Ducatis fast schon Seltenheitswert.

Im Herbst 1992 stellte Ducati zwei Neuheiten in Köln vor. Die M 900 war die erste unverkleidete Ducati, die von einem Zahnriemenmotor angetrieben wurde. Mit dem Fahrwerk der 888 mit billigeren Federungselementen (Gabel ohne Verstellmöglichkeiten, hinten ein einfacheres Federbein) und dem Motor der 900 SS war ein interessantes Naked-Bike entstanden, das den grimmigen Beinamen Monster bekam. Hier war der Gitterrohrrahmen in seiner ganzen Pracht zu sehen und der auf der Messe gezeigte Prototyp hatte zahlreiche Kohlefaserteile, von denen nach dem Serienanlauf leider einige wieder aus normalem Kunststoff gefertigt waren. Die Monster entwickelte sich zum Verkaufserfolger und zeigte, daß Ducati auch etwas anderes als Sport-Bikes bauen konnte.

Als reiner Renner wurde die Supermono prä-

sentiert, eine Einzylinder-Rennmaschine, deren Motor auf dem 888-Triebwerk basierte. Die Ingenieure hatten einfach den stehenden Zylinder samt Kopf und Kolben weggelassen und steuerten mit dem Pleuel einen Schwenkhebel zum Massenausgleich an. Vierventiltechnik und Einspritzanlage ließen das Motorrad so aufwendig werden, daß eine Serienproduktion als Straßenmaschine unrealistisch erschien. So wurde dieses wunderschöne Motorrad nur in Kleinstauflage für die Rennstrecke gebaut. Die Supermono konnte zwar einige Erfolge erzielen, war aber letztendlich zu Leistungsschwach, um in den internationalen SOS-Rennen die Konkurrenz nachhaltig zu verblasen, so wie es die Werksrenner in der Superbike-Weltmeisterschaft machten.

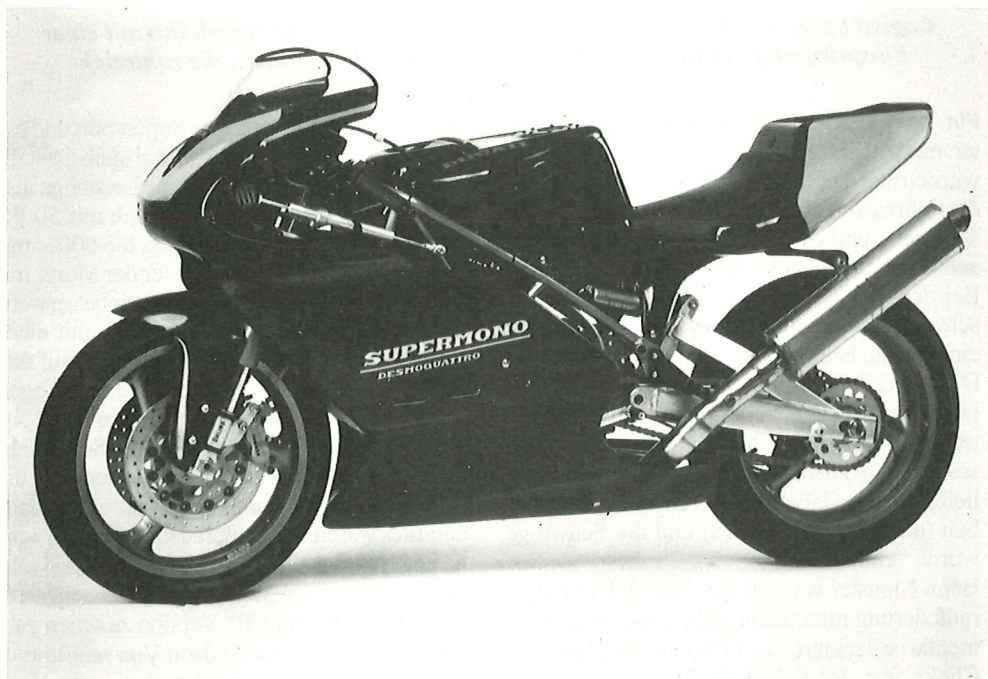
Die 888 Strada war nun als Zweisitzer konzipiert und die Produktion der 851 wurde eingestellt.

Die Supersport-Modelle mit 400, 750 und 900 ccm wurden hauptsächlich optisch überarbei-

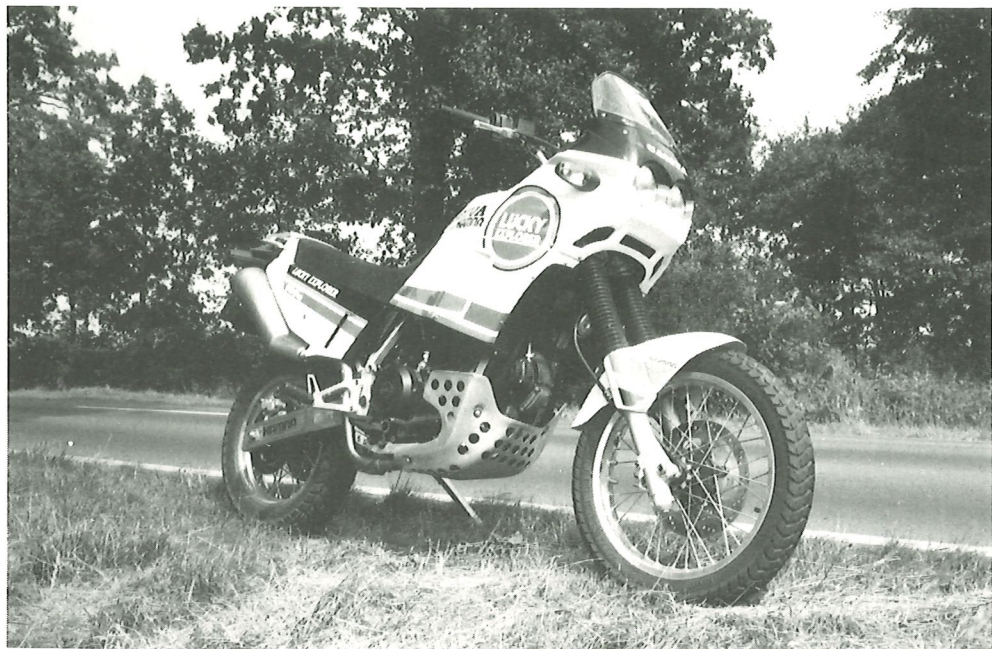
tet. Der bisher weiße Rahmen war nun anthrazit lackiert und die Gußräder und Ölkühler glänzten in schwarz, dazu wurden die Kuppelungen überarbeitet und die 900er bekamen die stärkere Lichtmaschine mit 350 W, die auch schon in der 907 verbaut wurde.

Bei der 400er wurde die Aluschwinge durch eine preiswertere Konstruktion aus Stahl ersetzt, dafür wurde das Showa-Federbein aus den großen SS-Typen montiert. Weitere Modifikationen waren geänderte Schalldämpfer und eine neue Vergaserabstimmung. Im Laufe des Jahres erhielt auch die 750 SS die Stahlschwinge.

Die Superlight wurde im zweiten Jahr mit den normalen Brembo-Felgen ausgestattet. Dafür verfügte nun die Hinterradbremse über eine Momentabstützung mit einer Zugstange aus Carbon, die aber in einer Rückrufaktion gegen eine Alustange ausgetauscht wurde. Ab März wurde die Superlight mit Kohlefasererschall-dämpfern ausgeliefert.



Durch das Weglassen eines Zylinders schufen die Ingenieure den Einzylinder-Motor der Supermono. Leider gab es nie eine Straßenversion dieser Maschine.



Cagiva baute den Motor der 900 SS in dieses Motorrad und versah ihn mit einer Einspritzanlage. Damit war eine erfolgreiche Enduro kreiert, die zahlreiche Wüstenrallies gewann.

Für 1994 wurden die bestehenden Typen weiter modellgepflegt. Bei fast allen Maschinen wurden nun die Räder in Rahmenfarbe lackiert, die Fußrastenhalter waren jetzt schwarz (außer Monster), und es wurden dickere Vorderradachsen und ein neuer Seitenständer verwendet. Bei der 400 SS wurde der Motor nicht mehr schwarz lackiert und die 750 SS erhielt endlich eine zweite Brems Scheibe im Vorderrad. Die Superlight erhielt einen Kohlefaserkuppelungsdeckel, dazu Handbremspumpen mit externen Flüssigkeitsbehälter, und nun war dieses Modell zusätzlich in gelber Lackierung lieferbar. Die Gabelfüße waren jetzt bronzefarben (auch bei der 900 SS) und die Schwinge wurde verstärkt.

Beim Monster war nun der Bügel der Hinteradrfederung nicht mehr gelb sondern in Rahmenfarbe lackiert. Im Frühjahr wanderte der Choke von der linken Fahrzeugseite auf die Gabelbrücke und die Maschine erhielt einen Benzinbahn.

Neu waren zwei 600er, eine Supersport und ein kleines Monster, das in rot und gelb bestellt werden konnte. Offen betrug die Leistungsausbeute 53 PS (in Deutschland auch mit 50 PS lieferbar) und gedrosselt kamen die 600er mit 33 PS daher. Hier wurde wieder der Motor mit Ölbadkupplung und Fünfganggetriebe verwendet. Beide Motorräder mußten sich mit einer Brems Scheibe vorne zufrieden geben, auf den Ölkühler wurde verzichtet und die Schwingen waren aus Stahl und nicht aus Aluminium. Bei dem kleinen Monster waren die Seitendeckel aus Plastik und nicht aus Carbon, auf die Soziusabdeckung wurde verzichtet. Die Schall dämpfer waren für größere Bodenfreiheit vorne angeschragt.

Doch der Star der Messe war die Ducati 916, die es als Strada und SP-Version zu sehen gab. Ein aufregendes Motorrad mit Vierventilmotor und Einarmschwinge. Aber mehr über die Vierventil-Ducatis demnächst in einem eigenen Artikel über diese Superbikes.

Für 1995 stellte Ducati kein richtig neues Motorrad vor und beschränkte sich auf Veränderungen. Durch Verkleinern des Hubraums wurde aus der 916 eine 748, beide Maschinen wurden nun als Zweisitzer (Biposto) angeboten. Bei fast allen Zweiventilern waren die Rahmen nun in einem goldähnlichen Farbton lackiert, die Zahnriemendeckel waren nun grau, die Seitenständer silber und die Hupen schwarz. Das Monster M 900 erhielt das schönere Hinterradschutzblech von dem kleinen Monster und abgeschrägte Schalldämpfer für mehr Schräglagenfreiheit.

M 600, 750 SS und 600 SS erhielten Gabeln von Marzocchi, die genauso aussehen wie die Showa-Gabeln der großen Ducatis. Bei den 600ern fehlt seitdem die Halterung, um rechts einen Bremssattel für eine zweite Bremsscheibe nachrüsten zu können.

Bei der 900 SS und Superlight wurde das Cockpit durch eine zusätzliche Öltemperaturanzeige erweitert.

Im Laufe der Jahre hat Ducati sieben unterschiedliche Hubraumvarianten der Zweiventil-Motoren geschaffen, wenn man noch die Vierventiler dazu nimmt, gibt es mehr als zehn unterschiedliche Hubraumvarianten mit dem Zweizylinder-V-Motor. Dieses Baukastensystem ist natürlich ein

ideales Feld für Tuner. Oft kann durch die Serienteile eines anderen Modells der Hubraum erhöht werden. Hierbei würden sich, falls die Teile passen, noch zahlreiche andere Hubraumgrößen verwirklichen lassen. Eine 350er würde mit den Zylindern der 500er 439 ccm haben. Dazu sind aber andere Kolben oder andere Pleuel notwendig. Eine 500/600er Pantah würde mit 88er Zylindern 705 ccm haben, hierfür muß das Gehäuse aufgespindelt wer-

den. Ein Ende der Hubraumvarianten ist nicht abzusehen, im November wird Ducati eine neue Supersport in Mailand vorstellen, die voraussichtlich mindestens 940 ccm haben wird und gegebenenfalls über eine Einspritzanlage verfügen wird.

So, jetzt hätten wir fast die Cagivas mit den Ducati-Motoren vergessen. 1989 gab es die Elefant mit 350 und 750 ccm im Programm, im Herbst wurde die 900 i.e. mit Einspritzanlage vorgestellt.

Dieses Motorrad konnte mehrere Wüstenralies wie Paris-Dakar gewinnen. Vorne hielt eine Marzocchi-Telegabel mit einer Bremsscheibe das 19-Zoll-Vorderrad am Boden. Hinten dämpfte ein Öhlins-Federbein. Die Bremszangen stammten von Nissin. 72 PS leistete die 18.220 DM teure Großenduro.

Als Alternative zu der Lucky Explorer-Version in greller Kriegsbemalung der Wüstenenduros wurde ein Jahr später die GT in dezenter anthrazitfarbener Lackierung angeboten. Dieses Modell hatte jetzt eine Kupplungsscheibe mehr,

sechs anstatt fünf Gänge, eine andere Sekundärübersetzung, eine um drei Millimeter dickere Gabel (jetzt 45 mm ø), 40 mm kürzere Federwege vorne und hinten und eine andere Sitzbank. Beide Versionen wurden parallel zum gleichen

Preis von 18.720 DM angeboten.

1993 kam eine preiswertere Variante mit Vergasern und Katalysatoren in der Auspuffanlage, die Elefant 900 AC getauft wurde. Jetzt dämpfte vorne eine Upside-Down-Gabel von Showa anstatt der Tele von Marzocchi. Im Vorderrad waren nun zwei Bremsscheiben zu finden und die Bremssättel kamen diesmal von Brembo. Auch beim Zentralfederbein wurde der Hersteller gewechselt, der Lieferant hieß

Hubraumvarianten

Typ	Bohrung x Hub	Hubraum
350	66 x 51 mm	349 ccm
400	70,5 x 51 mm	398 ccm
500	74 x 58 mm	499 ccm
600	80 x 58 mm	583 ccm
650	82 x 61,5 mm	650 ccm
750	88 x 61,5 mm	748 ccm
900	92 x 68 mm	904 ccm
851	92 x 64 mm	851 ccm
888	94 x 64 mm	888 ccm
916	94 x 66 mm	916 ccm

D U C A T I. Sportgeist inclusive



DUCATI-Fahrer haben's eilig. Wir wissen das. Und wir sind darauf vorbereitet. Sämtliche Ersatzteile für Ducatis (alle Modelle) kommen deshalb in rekordverdächtiger Zeit nach der Bestellung beim Kunden an.

Genauer gesagt, innerhalb von 24 Stunden. 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 ?!

fortan Boge. Die Federwege entsprachen denen der GT. Die Sitzhöhe betrug nun 83,5 anstatt 90 cm. Endlich waren auch bessere Scheinwerfer mit Halogenlicht verbaut worden. Durch die 38er Mikuni Vergaser sank die Motorleistung auf 61 PS, doch durch die Einsparungen konnte der Preis um 2000 DM gesenkt werden.

Die kleinen Elefanten mit 350 und 750 ccm wurden nicht mehr hergestellt, doch im Herbst 1993 stellte Cagiva eine neue Elefant 750 vor, die

aus dem Baukasten entstanden war, Fahrwerk der ersten 900er mit der Marzocchi-Telegabel mit nur einer Scheibe im Vorderrad und dazu wurde der Motor der 750 SS Ducati eingebaut, fertig war die neue 750er Elefant, die für 12.950 DM angeboten wurde.

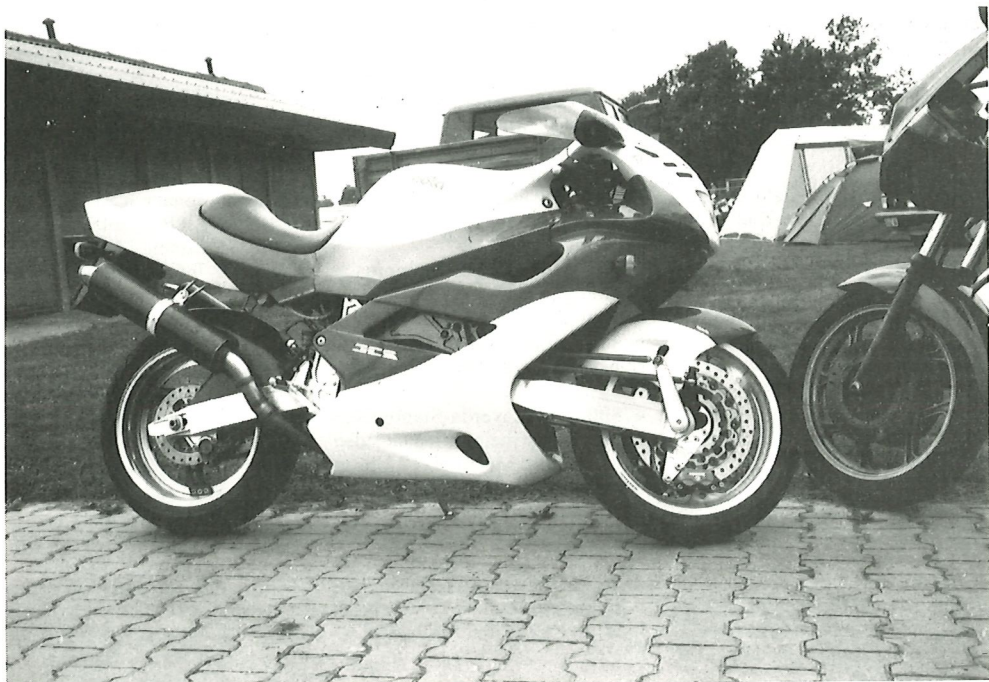
Schließlich wollen wir die Bimotas mit Ducati-Motoren nicht unerwähnt lassen. Nach der db 1, über die wir ja schon im zweiten Teil dieses Artikels geschrieben haben, hat Bimota drei weitere Maschinen mit Ducati-Motoren entwickelt. Die Tesi mit Achsschenkelenkung wurde vom Vierventilmotor aus Bologna ange-

trieben. 1992 wurde die db 2 vorgestellt. Zwei Jahre später kam die db 2 sr mit Einspritzanlage. Alle drei Maschinen

Durch die fast jährlich wechselnden Farben einzelner Bauteile, kann man bei den meisten Ducatis auf den ersten Blick das Baujahr erkennen. Als Faustregel kann man sagen:

Weißer Rahmen + schwarze Bremssättel	= 1991
Weißer Rahmen + goldene Bremssättel	= 1992
Anthrazit Rahmen + schwarze Räder	= 1993
Räder Anthrazit + schwarze Zahnriemendeckel	= 1994
Räder Anthrazit + graue Zahnriemendeckel	= 1995

gibt es in Japan auch als 400er. Neu ist die Bimota Mantra, die der Ducati M 900 Konkurrenz machen soll. Einen ausführlichen Artikel über die Bimotas mit Ducati-Motoren hatten wir in der Motalia Heft Nr. 49 abgedruckt.



Die Bimota Tesi mit dem Ducati Vierventil-Motor.

Regelmäßige Italotreffe

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

Brandenburg

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

Hamburg

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

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

Schleswig-Holstein

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

24107 Monatlicher Italo-Treff ab 18 h in Ottendorf bei Kiel. Jeden vierten Mittwoch im Monat! Info: Andy, Tel. 0431/300051.

Niedersachsen

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

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

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

Nordrhein-Westfalen

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

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

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

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

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

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

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

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

Rheinland-Pfalz

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

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

76846 Stammtisch der Freunde ital. Motorräder Hauenstein. Treff jeden 1. Donnerstag im Monat ab 19.30 in der Gaststätte "Walddesruh" 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 Denne 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.

79100 Am Fuße der Schauinsland-Strecke, beim Gasthaus "Zum Start" treffen sich jeden Freitagabend Freunde italienischer und klassischer Motorräder (ab 18 h). Ab 20.30 h oder bei Regen in Freiburg, "Kronenbräueck", 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. und 3. Donnerstag im Monat. Info: 08458/4498.

86577 Der Italo- und Oldtimerstammtisch "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 In Team Motorradladen in Bechhofen. Infotel.: 09822/323.

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

Schweiz

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

gehört - gesehen - gelesen

Laverda

Auf der Motorradmesse in Mailand wird Laverda wohl ein unverkleidetes Motorrad mit dem Motor der 650 Sport vorstellen.

Moto Guzzi

Der Argentinier Alejandro De Tomaso, bisher Haupteigner von Moto Guzzi, hat weitere Aktienanteile verkauft. Damit hält jetzt die Finanzholding Finprogetti mit 53 Prozent die Aktienmehrheit. De Tomaso gehören noch 30 Prozent der Aktien.

Angeblich baut Guzzi momentan 550 Motorräder pro Monat, was aber von Insidern bezweifelt wird.

Busfahrt nach Mailand

Der Motorradhändler Dieter Hoffmann, Birkenstr. 19, 74834 Elztal-Dallau, Tel./Fax: 06261/18567 veranstaltet eine Busfahrt zu der im November in Mailand stattfindenden Motorradmesse, wo die italienischen Werke die Neuheiten für 1996 vorstellen werden. Die Abfahrt ist am Freitag, den 24.11.95 abends. Am Samstag morgen ist das Eintreffen am Messegelände vorgesehen. Der ganze Samstag steht für den Messebesuch zur Verfügung und Abends geht es wieder zurück. Der Reisepreis beträgt 85,- DM. Weitere Informationen sind bei Dieter Hoffmann erhältlich.

Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten

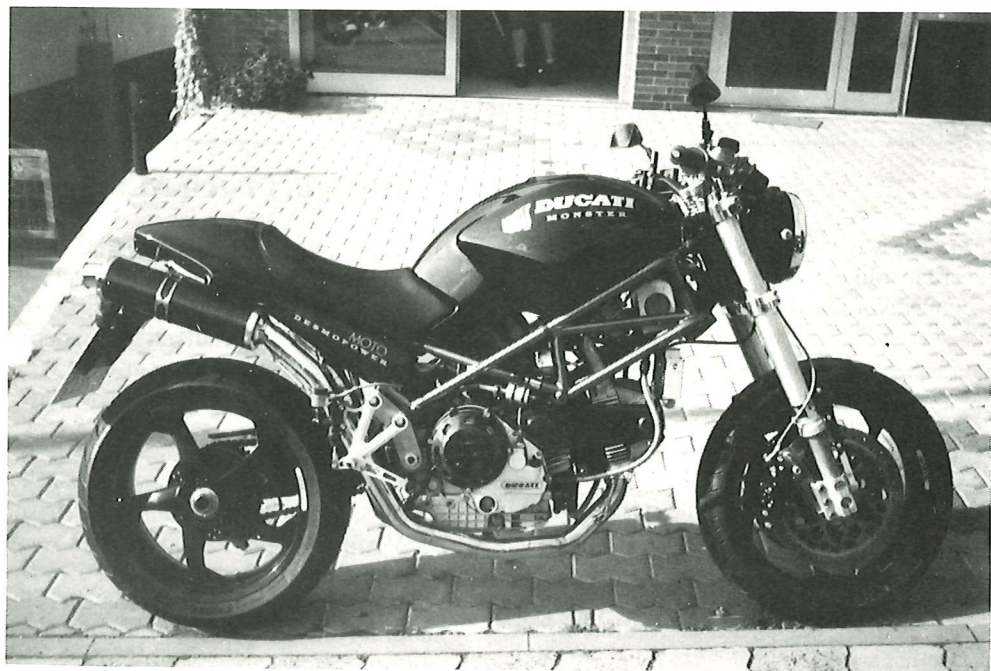
In dieser Rubrik wollen wir in loser Reihenfolge interessante und außergewöhnliche Motorräder zeigen, die Ihr irgendwann, irgendwo fotografiert habt. Sicher haben viele von Euch interessante Schnappschüsse, die für diese Rubrik geeignet sind, in den Fotoalben.

In diesem Monat wollen wir einige Variationen zu dem Thema Ducati Monster vorstellen. Bei dem ersten Motorrad handelt es sich um ein Monster, das von der Firma Moto Mondiale in Schmelz umgebaut wurde. Die auffälligsten Umbauten sind die Einarmschwinge, die von der Ducati 916 stammt, und die hochgezogene 2in1-Auspuffanlage. Dieser Auspuff ist ein Eigenbau und stellt noch nicht die endgültige Version dar. Geplant ist eine 2in2-Auspuffanlage a la 916. Das Zentralfederbein und die Gabel stammen von Double System und sind sehr leicht. Vorne und hinten sind Magnesiumfelgen von Marvic verbaut. Vollgetankt soll die Maschine ca. 170 kg wiegen und damit ca. 30 Kilo leichter als das Serienmotorrad sein.

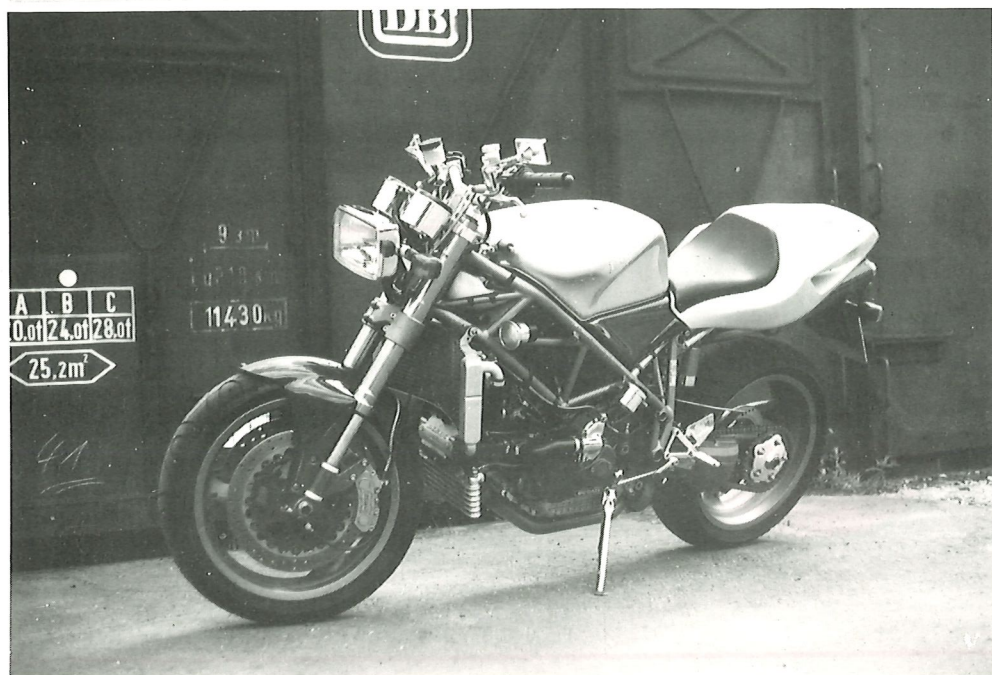
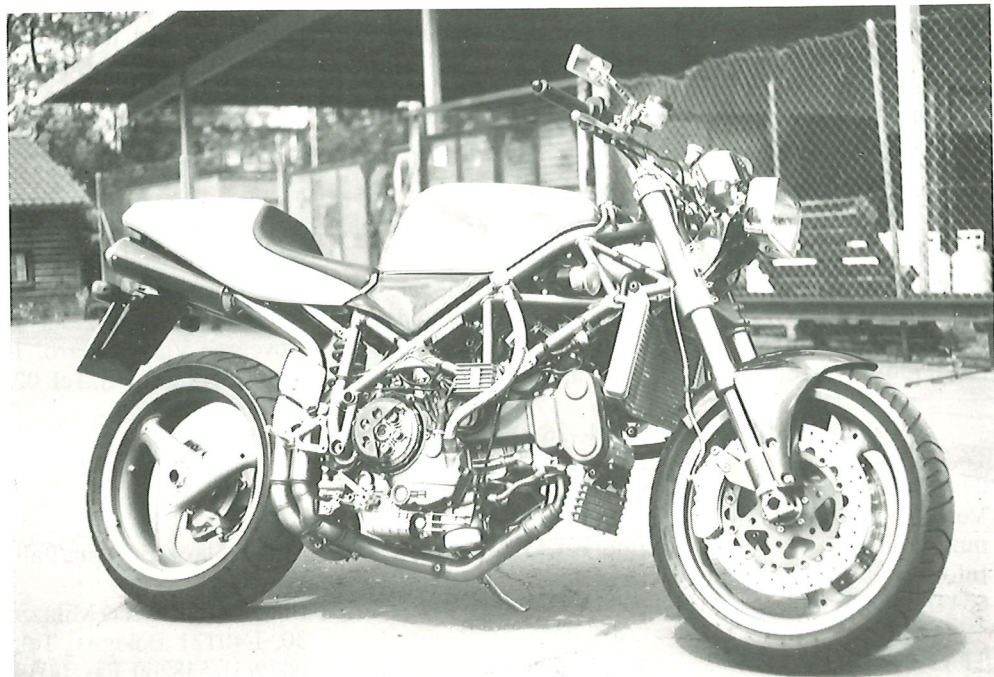
Der Motor wurde aufwendig getunt (Arias, Carillo, Vee Two...) ca. 7000,- DM Material wurden in das Triebwerk gesteckt.

Während Moto Mondiale in das Monster eine 916 Schwinge eingebaut und den Motor getunt hat, ging die Firma Max aus Pforzheim den anderen Weg, und verpaßte einer 916 ein monsterähnliches Styling. Hierfür mußte zuerst die Verkleidung entfernt werden. Danach galt es, die Elektrik, die ja nun offenlag, so umzustricken, daß sie nicht mehr sichtbar war.

Scheinwerfer und Spiegel wurden in rechteckform gewählt, um sich deutlich von anderen Maschinen zu unterscheiden, dazu wurde die Bremsanlage mit Spiegler Achtkolbenbremszangen aufgewertet.



Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten



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!

Oktober

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.

11.11.1995

1st Guzzi Day der Moto Guzzi Owners Assoc. Australien in Tempe, Australien.

Info: Rob MGOA, Tel. 045/1917, Australien.

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 Novogro bei Mailand beim Flugplatz Linate/Italien.

Info: Parco Esposizioni di Novogro, Via Novogro, I-20090 Segrate (MI), Tel. 02/70200022, 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.



H.S. Motorradtechnik

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

Motorradhandel Ulrich

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

Presseschau

Cagiva W 16

Gegen die Yamaha XT 600 muß die Cagiva W 16 in einem Vergleich der Zeitschrift "Enduro" antreten. Das Kräftemessen geht über acht Seiten im Oktober-Heft und die zwei Kontrahenten werden von sechsundzwanzig Fotos gezeigt.

Ducati 900 SS

"PS" befaßt sich in dem Oktober-Heft ausführlich mit der Ducati 900 Supersport und testet dort diverse Reifenkombinationen, Auspuffanlagen, anderes Zubehör und stellt verschiedene umgebaute Ducatis vor. Dieser Artikel umfaßt zehn Seiten und ist mit vierundzwanzig Fotos reich bebildert.

Husqvarna 610 TE Rallye

Ein Fahrbericht der Rallyemaschine kann in der "Enduro" Nr. 10/95 nachgelesen werden. Der Artikel erstreckt sich über sieben Seiten und ist mit 14 Fotos ausgestattet.

Laverda

Die Geschichte der Marke Laverda wird als Mehrteiler in der Zeitschrift "Oldtimer-Markt" erzählt. Der erste Teil in dem Oktober-Heft umfaßt acht Seiten mit dreiunddreißig Abbildungen.

Cagiva E 900

In einem Vergleichstest tritt die große Elefant gegen folgende Konkurrenten an: BMW R 1100 GS, Honda XRV 750 Africa Twin und Triumph Tiger 900. Der siebenseitige Artikel ist abgedruckt in Heft Nr. 10/95 von "PS". Achtzehn Fotos zeigen die Motorräder.

Aprilia RS 250

Ein Team von "motorrad, reisen & sport" hat mit einer Aprilia RS 250 am Acht-Stunden-Rennen von Moto Aktiv teilgenommen. Auf fünf Seiten mit zehn Abbildungen wird darüber in dem Oktober-Heft berichtet.

Cagiva V 594 i.e.

In der aktuellen Ausgabe von "PS" kann ein Fahrbericht nachgelesen werden, in dem Alan Cathcart seine Eindrücke schildert, die er bei einer Fahrt mit der Cagiva-Werksrennmaschine mit Einspritzung gewonnen hat. Acht Fotos zeigen das Motorrad und die dazugehörige Technik.

Aprilia Moto 6.5

Einen Test der neuen Aprilia kann man in Heft Nr. 10/95 von "motorrad, reisen & sport" nachlesen. Der Artikel erstreckt sich über vier Seiten und ist mit zehn Fotos bebildert.

Ihr Italiener-Händler im Norden!

Claus Carltons

GbR

Vertragshändler für ital. Motorräder

aprilia

bimota

Cagiva

DUCATI

Moto Guzzi

ARMCC - Gespanne



Verkauf - Service - Zubehör - Tuning

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

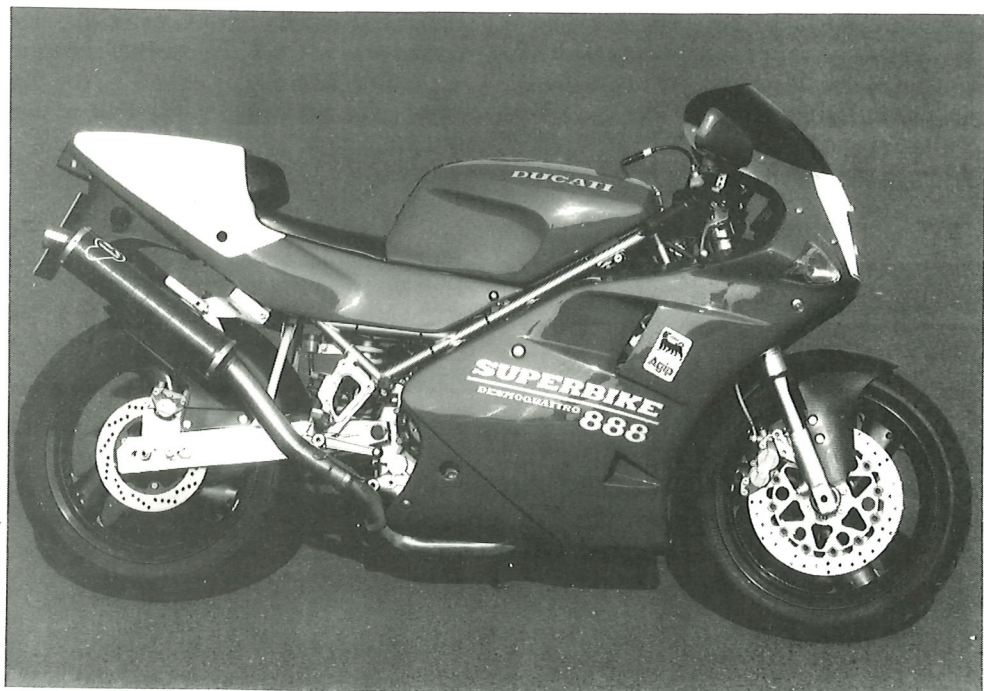
Ducati 888 Strada

Teil II: Die Erfahrungen

In dem ersten Teil dieses Berichtes hat Björn Wygrala geschildert, wie er verschiedene Motorräder probegefahren hat und welchen Eindruck er von diesen Maschinen hatte. Als letztes hatte er eine Ducati 888 Strada gefahren, die ihn begeistert hatte.

So ungefähr ein halbes Jahr nach dem großen Aha-Erlebnis der 888 Probefahrt war die Entscheidung schließlich so weit gereift, daß ich mich Anfang 94 konkret auf die Suche machte. Einzige Bedingung: nicht älter als 93er Baujahr. Da sind sich wohl alle einig, daß bei den Quattrovalves nur ab 93 die Abstimmung korrekt ist, die Leistung auch in der Basisversion (Strada) wirklich da und die Qualität akzeptabel ist. Bei den Baujahren vor 1992 ist auch das Risiko der Rißbildung in den Gehäusen sicherlich höher. Bei einigen Händlern gab es noch neue 93er mit inzwischen recht großen Preisnachlässen aufgrund der Gerüchte um die bevorstehende

916 Auslieferung. Aber beim Thomé sah ich zufällig eine Gebrauchte, die mit sämtlichen üblichen Leckereien schon versehen war: hochgezogene Termignoni Karbondämpfer, dicke Krümmer, aufgerüstete Brems scheiben, Stahlflex, Karbonfiber, etc. Naja, halt die üblichen Spielereien, aber da fällt es wirklich schwer, zu widerstehen ... das sieht halt nett aus und war sogar alles eingetragen. Dann stellte sich noch heraus, daß es die gleiche Maschine war, mit der ich die Probefahrt damals gemacht hatte. Sie war angeblich vom Thomé für Zuvis eingesetzt und danach verkauft worden. Zwar war es irgendwie nett, nach dem Motto: 'So trifft man sich



Die Ducati 888 Strada von Björn Wygrala.

wieder', die gleiche Maschine wiederzufinden, aber ich hatte schon einige Zweifel: Man weiß ja, wie mit Probefahrmaschinen manchmal umgegangen wird. Schließlich siegte endlich die Unvernunft und die Sache war gebongt. Aber am Anfang (ich weiß wirklich nicht, wieso das bei italienischen Motorrädern so oft passiert) waren noch einige kleine Modifikationen fällig.

Modifikationen

Zuerst verpaßte ich dem Verkleidungsmittelteil ein weißes Gesicht a la SP. "Au wie schick" höre ich schon, aber ich bin der festen Überzeugung, daß die Sichtbarkeit oder Auffälligkeit, die sich aus der Größe der Frontfläche und der Helligkeit ergibt, entscheidend zum 'Gesehenwerden' und somit zur Sicherheit beitragen, vor allem, wenn die Stirnfläche wie bei den meisten Sportmaschinen recht klein ist. Wer's nicht glaubt, stelle einfach zwei Maschinen, eine dunkle oder nackte und dazu eine mit einer größeren und/oder helleren Frontfläche nebeneinander auf, z.B. vor einem Wald- oder Wiesen-hintergrund oder auf einer typischen Bundesstraße. Das weiße 'Gesicht' wird auf jeden Fall früher und besser sichtbar sein. Also, laßt euch nicht davon abhalten, daß jemand denken könnte, ihr wolltet nur angeben, sondern verpaßt ruhig eurer Guzzi 1100 Sport ein weißes Gesicht a la Magni Australia, oder eurer 900 SS eins a la SP. An meiner wurden die Lackierarbeiten in optimaler Qualität und zu einem fairen Preis von einem ducatifahrenden Profi vollendet. Fazit: It's not just a pretty face!

Jetzt kommt aber ein noch schlimmeres Eingeständnis für die Puristen, insbesondere für die Leichtbaufetischisten: ich habe nämlich noch einen anderen 'Sicherheitstick', und habe daher als weiteres Zugeständnis an das wirkliche Leben im (öffentlichen) Straßenverkehr eine Kompressorfanfare montiert. Ich bin der festen Überzeugung, daß eine gute Hupe - und zwar eine, die wirklich laut und einen im wahrsten Sinne des Wortes durchdringenden Klang hat - im Notfall ungemein nützlich sein kann. Fast alle Serienhupen (Schnarren) sind eine Zumutung, ja nicht nur

das, sie sind eine Gefährdung der Fahrer! Ich kann mich nicht an Artikel zu diesem Thema in deutschen Zeitschriften erinnern, aber die US Zeitschrift Cycle hat mal einen Vergleich gemacht, in dem verschiedene Hupen und deren Wahrnehmbarkeitsgrenzen in einem fahrenden Auto getestet wurden. In diesem Bericht und auch meiner Erfahrung nach ist die Zweiklangfanfare von Hella (Best. Nr. 3PB 003 001) die Beste für Motorräder - und auch eine der preisgünstigsten: die roten Plastikhörner sind leicht und lassen sich immer gut unterbringen, möglichst mit offenen Trichtern direkt vorne anbringen, damit man den schlafenden Fußgänger auch wirklich zum Stehen bringt; der Kompressor ist nicht zu schwer und kann getrennt von den Trompeten in irgendeine Ecke gesteckt werden, alle Anbauteile (Relais, etc.) sind beigelegt, alles hat TÜV; und sie sind zuverlässig - mir ist trotz manchmal unvermeidlicher Hitze und Vibrationen noch nie eine kaputtgegangen. Und vor allem haben die Dinger einen herrlich schrillen und durchdringenden Ton. Bei meiner 888 sitzen die Trichter unsichtbar direkt hinter den unteren Schlitzen in dem Verkleidungsmittelteil - der Luftstrom wird nicht behindert und die Dezibel können relativ ungehindert nach vorne ausgestrahlt werden. Fazit: Man braucht nur einmal in einer brenzigen Situationen die entscheidenden Sekundenbruchteile oder Meter zu gewinnen ... unbedingt empfehlenswert!

Und es kommt noch schlimmer ... jetzt wird nämlich der Sportler zum Tourer! Ich sitze halt gerne bequem, und zwar auch nach Stunden. Eine Lösung, auf der ich seit Jahren auf verschiedenen Maschinen mit Erfolg sitze, sind die universell passenden Luftsitze von Allyn aus den USA (Bezugsquelle in Europa z.Zt. leider unbekannt). Sie halten Jahre, sind mit Sekundenkleber zu flicken, falls es mal einen Platten geben sollte, sehen nicht schön aus, aber sie sind bequem und lassen sich 'stufenlos verstellen' durch aufblasen, und zwar getrennt für Fahrer und Beifahrer. Den Komfort merkt man erst richtig, wenn mal die Luft rausgeht ... was, auf

der Bank habe ich früher gegessen?! Als sicherlich besser aussehende und anscheinend qualitativ sehr gute Alternative kann man einen Corbin Sitz, auch aus den USA, montieren, die es inzwischen auch bei einigen Ducati Händlern gibt. Leider sehr viel teurer als in den USA. Es ist wirklich ein ewiges Rätsel, warum die Hersteller nicht in der Lage sind, vernünftige Sitzmöbel zu entwerfen ... Corbin zeigt, wie's geht, auch für Sportler.

Zum Schluß die sicherlich wichtigste Modifikation: die Sekundärübersetzung. Leider ein Tabuthema wegen der nicht ganz unwichtigen Auswirkungen auf die Betriebserlaubnis, aber die Serienübersetzung ist aus den bekannten Gründen viel zu lang und macht eigentlich nur auf der Autobahn Sinn. Eine kürzere Übersetzung - probiert wurde interessehalber 15 vorne und 39 hinten - paßt sonst in allen Lagen: die Kupplungsquälerei ist vorbei und der spontane Anzug bei niedrigen und mittleren Drehzahlen ist eine feine Sache. Man spart sich einiges an Schalterei und folglich auch an Lärm im Alltag, wenn man nicht vor jedem Überholmanöver zweimal runterschalten muß. Es ist Schade, daß eine Eintragung nur mit einem extrem großen Aufwand möglich ist. So sorgt wieder einmal der Gesetzgeber dafür, so wie bei dem 98 PS Versicherungsunsinn, daß ein großer Teil der Fahrer halb- oder gar illegal durch die Lande kurvt.

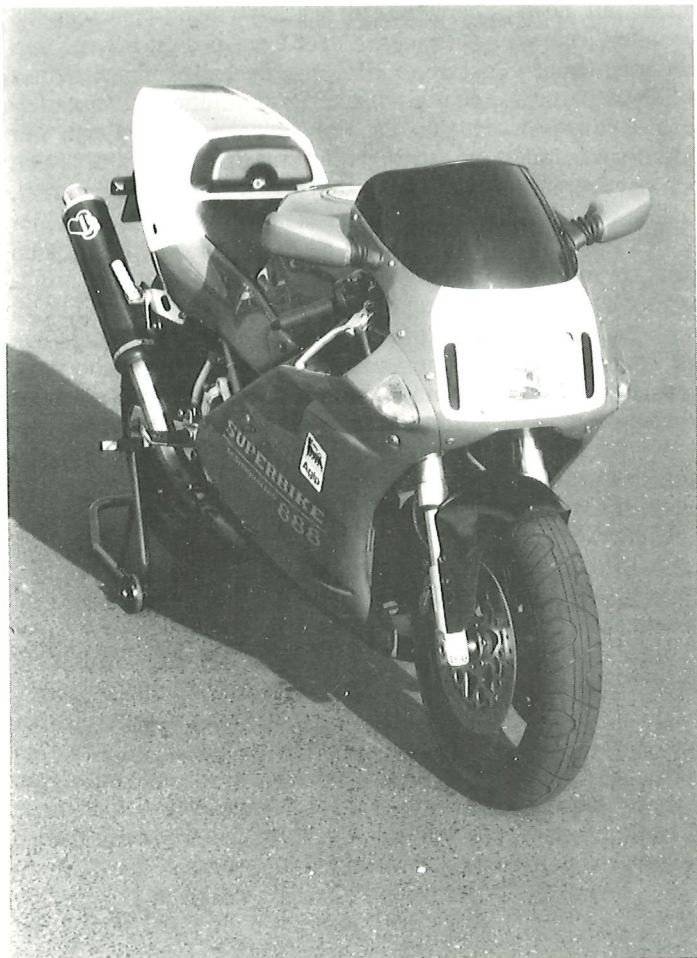
So langsam wird der verehrte Leser vielleicht ungeduldig: Das waren aber jetzt allesamt Tips, die für alle Maschinen anwendbar sind. Vielleicht ganz interessant, aber das sollte doch ein Erfahrungsbericht über die 888 werde. OK, OK, das stimmt, deshalb jetzt weiter im Text.

Wie hat sich denn die Kiste im Alltag bewährt? Ein Alltag, der aus kleineren Spritztouren und Besuchen von mehreren hundert Kilometern besteht, dazu gelegentliche Ring-Runden, Fahrertrainings und Kurztouren. Die häufigsten Fragen, also auch die Punkte, die den meisten Interessenten bedenklich erscheinen, betreffen die Zuverlässigkeit und den Komfort.

Zuverlässigkeit

Der Kilometerstand ist jetzt etwas über 21.000, also bin ich seit dem Kauf im Frühjahr 1994 ca. 12.000 km gefahren; mehr ging nicht, da ich aus beruflichen Gründen ziemlich viel unterwegs war. Dafür ist die Kiste durch den Winter zugelassen, es gibt ja auch klare, milde Tage, an denen man sich ein wenig erfrischen kann, und jeder Händler freut sich, wenn eine Inspektion im Dezember erledigt wird. Also Gesamtbilanz bisher: zwei gebrochene Blinkerbirnchen, eine leicht undichte Auspuffdichtung, die bei einer Inspektion erneuert wurde, und ein Lenkkopflager (siehe unten). Gesamtteilekosten: weniger als 100 DM. Das war's. Dazu muß aber auch gesagt werden, daß es keine serienmäßigen Blinker waren, sondern diese kleinen schwarzen Dinger (vom Vorbesitzer montiert), und daß es keine serienmäßige Auspuffanlage war, sondern wie erwähnt die mit den dicken Krümmern; d.h. wenn alles im Serienzustand belassen wäre, wäre die Schadensbilanz fast null. Also außer Kette schmieren und Ölwechsel zwischendurch gab's wirklich nichts zu tun. Klar, 21.000 km sind noch gar nichts, aber ich bin eigentlich von allen Maschinen gewohnt, daß sich schon irgendwelche Macken, und wenn auch nur kleine, offenbart haben. Und vor allem bei einem angeblich so empfindlichen Italo-Supersportler.

Gerade Ende Juni bin ich ca. 2.500 km bei einer kurzen Alpentour gefahren (Köln, Dolomiten, Ducati-Mondiale in Valle San Libérale, Garda, Como, Splügen, San Bernardino, Gotthardt, Furka, Grimsel, etc.), wiederum mit null Problemen - es mußte noch nicht mal die Kette gespannt werden. Aber die Tour wäre nochmal einen Zusatzbericht wert, vor allem, um über das Ducati Treffen in Valle San Libérale zu berichten, bei dem Castiglioni, Fogarty, Falappa und Co. anwesend waren. Auch über ein längeres Gespräch mit Brooke Henry, dem Vee Two Australia Chefkoch, aus dessen Küche die zur Zeit wohl besten Königswellengerichte und -Zutaten kommen, siehe z.B. Alan Cathcart's Daytona Klassensieg auf einer von Vee



Das weiße Gesicht, das an das Startnummernfeld einer Rennmaschine erinnert, soll die Auffälligkeit im Straßenverkehr erhöhen.

Two präparierten KöWe Duc. Um dann schließlich nach 11 Stunden Fahrt im späten Abendlicht den Furkapaß von der Gotthardtseite 'raufzuziehen, die 8.000 V-Umdrehungen in 2.000 m Höhe ziehen zu lassen, weit und breit weder Mensch noch Fahrzeug zu sehen ... ein feiner Abschluß eines langen Tages.

Das Thema Zuverlässigkeit ist also bisher noch gar keins gewesen und als Fazit kann wohl bei allen 4-Ventilern ab '93 und bei allen 2-Ventilern ab '91 von einem relativ

kleinen Risiko bei Ducati ausgegangen werden. Vernünftige Konstruktion, Materialien und der einigermaßen sorgfältige Zusammenbau haben Ducati zum Rest der Welt aufschließen lassen.

Eigenheiten

Als Eigenheiten möchte ich aber noch einige Problempunkte klassifizieren, die schon etwas gestört haben, für die sich aber nicht sofort eine Erklärung finden ließ. Vor allem die oben erwähnte Alpenkurztour hat einige, die sich schon vorher bemerkbar gemacht hatten, deutlicher hervortreten lassen. Erstens bin ich relativ sicher, daß die Motorvibrationen zugenommen haben, was sich vor allem bei unvermeidlichen, längeren Autobahnetappen bemerkbar macht: gelegentlich taube Finger und Blasen an den Handballen, halt das Übliche. Nach möglichen Ursachen ist schon geforscht worden: Alle Schrauben und der Rotor sitzen fest, die Benzinpumpe (und Filter!) sind OK, das Gehä-

se scheint auch keine Risse zu haben (Schluck!), und die ultraweichen, abgewetzten Griffgummis sind erneuert worden. Also wird erstmal weiter beobachtet. Zweitens, und das eigentlich Unangenehmste, war ein etwas eigentümliches Fahrverhalten wenn die Kiste etwas schärfer belastet wurde, so z.B. nach einer schnelleren Autobahnetappe, nach zwei Ringrunden, oder bei längeren Passfahrten: man hatte bei engeren Kurven oder bei sehr langsamem Tempo ein Gefühl, als ob das Lenkkopflager festgegangen wäre.

Kleinere Kurvenradien konnten nur noch eckig gefahren werden, und vor allem arteten einige Passfahrten mit x-fach aufeinanderfolgenden engen Kehren in Schwerstarbeit aus und es ging halt einiges vom Fahrspaß verloren. Ein spezifisches Reifenproblem schien es nicht zu sein, da ich das Problem nicht nur mit den Pirellis sondern auch früher mit den Michelins hatte. Ich tippte eigentlich immer auf Lenkkopflager, aber die schienen - jedenfalls im kalten Zustand - korrekt eingestellt zu sein. Schließlich hatte ich doch Lust auf ein kleines Bastelprojekt und siehe da, nach der Demontage von Rad und Gummimanschette waren Ungleichmäßigkeiten schon deutlicher zu spüren und nach dem Ausbau waren leichte Riefen in den Lagerschalen erkennbar: irgendwann zu fest angezogen und wohl auch Schmutz hineingeraten. Ein kleines Rätsel ist es jedoch immer noch, warum die Schwergängigkeit sich erst nach längerer Belastung bemerkbar machte, also wohl temperaturabhängig war. Jedenfalls hat sich die lästigste Eigenheit doch schon beseitigen lassen.

Komfort

Zum Thema Komfort, das neben der Zuverlässigkeit potentiellen Käufern die meisten Sorgen bereitet, noch einige Kommentare. Natürlich ist die 888 ein sogenanntes Sportgerät, bei dem der Komfort eine sekundäre Rolle spielt, und es ist tatsächlich so, daß bei einem flotteren Tempo, also bei dem eigentlichen Einsatzzweck, wirklich keine Probleme auftreten. Je zügiger man fährt, desto besser paßt alles. Aber in der wirklichen Welt bewegt man sich halt nicht dauernd im Sport-Tempo und man hat auch nicht mehrere Motorräder zur Auswahl, wenn man mal eine Alpentour unternehmen möchte. Dieser scheinbare Mangel an Flexibilität beim Einsatz könnte einige vom Kauf abhalten, aber mein Fazit ist eindeutig: Die 888 ist überraschend flexibel und auch für größer gewachsene (ich bin z.B. 186 cm) gibt es keinen Platzmangel. Bei allen Motorrädern, egal ob Enduro, Naked, Chopper oder Sportler, sind es eigentlich die gleichen Problembereiche, abgesehen von der schon erwähnten Sitz-

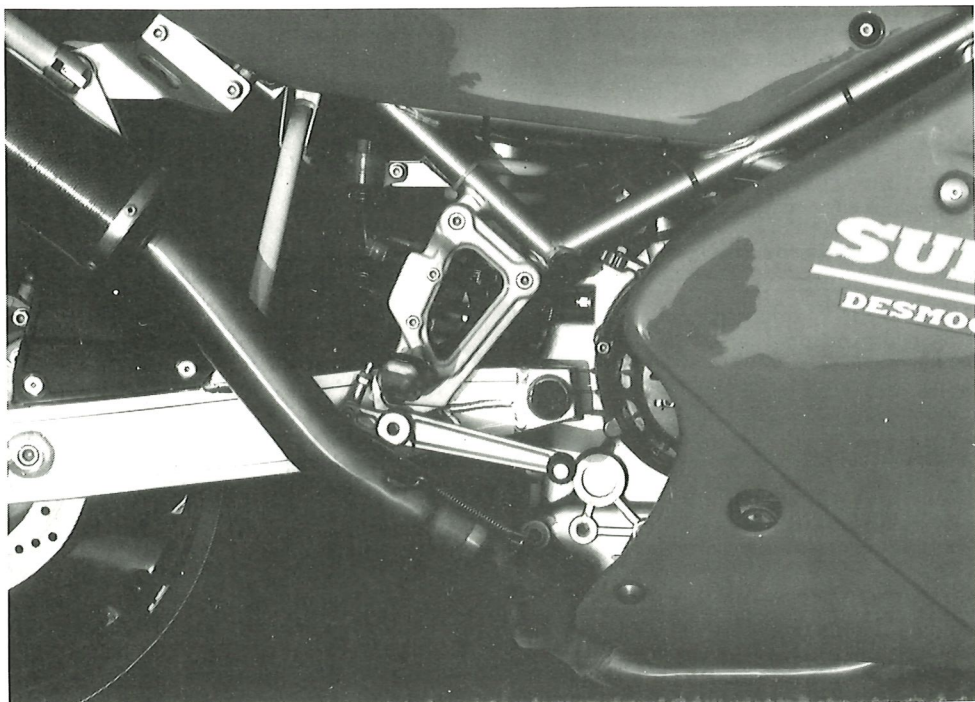
bank. Erstens der Beinwinkel, der bei der 888 ausreichend groß ist - das ist bei der 916 schon anders und da haben einige Fahrer echte Probleme. Dann stimmt die Lenkerstellung - die Handgelenke machen sich nur nach einiger Zeit im Stau oder in der Stadt bemerkbar, sind aber sofort wieder entlastet, wenn man Reisetempo erreicht. Gerade hier hatte ich einige Bedenken, vor allem nach früheren schmerzhaften Langstreckenerfahrungen mit einer R100RS. Aber bei der 888 merkt man, daß die Lenkerstummel einfach zur gesamten Sitzposition passen und nicht irgendwie nachträglich an ein Standardmotorrad angebaut sind, um eine 'Sportversion' zu schaffen, wie z.B. schon oft bei BMW und jetzt auch bei Triumph geschehen. Ich hatte bei den ersten Fahrten mit der 888 keine Probleme, während bei der 900 SS von Anfang an die Handgelenke unnatürlich verdreht zu sein schienen. Mein Rücken hat sich auch - im Gegensatz zu einigen anderen Maschinen - noch nie gemeldet, auch nicht nach meinem bisherigen Maximum von 12 Stunden Fahrzeit an einem Tag, und die gebeugte Sitzhaltung hat tatsächlich den Vorteil, daß die Schläge von der Hinterhand nicht direkt ins Kreuz geleitet werden. Zum Schluß der Windschutz, der natürlich so ab 180 km/h etwas mager ausfällt, aber schließlich brate ich nicht den ganzen Tag mit 200 km/h und mehr über die BAB. Auffallend und als sehr angenehm empfinde ich das bequeme 'Luftkissen', das sich bei über 120 km/h hinter der Verkleidung bildet, und auf dem man sich wie beim Surfen auf einer Welle legen kann. Und noch was: einen Sozius oder eine Sozia sollte man nicht auf den Heckbürzel plazieren - das ist wirklich nur für Notfälle!

Fazit

Obwohl als Fazit meiner bisherigen Erfahrungen eine doch überraschende Flexibilität steht, und obwohl der mögliche Einsatzbereich größer ist, als sich vielleicht mancher denkt, sollte jetzt keiner meinen, daß eine 888 ein universell einsetzbares Alltagsmotorrad ist. Dafür sind schon die Inspektionskosten zu hoch. Das Ding wird also sicher-

lich nicht jedermanns Sache sein: so werden vielen die Sitzposition doch zu unbequem, die Vibrationen zu stark, und der Antriebsstrang zu ruckelig sein - alles Eigenschaften, an die ich mich schnell gewöhnt habe. Aber das Wichtigste ist das Fahrerlebnis selber, das den meisten Fahrern einfach zu nervös, ja vielleicht sogar zu intensiv sein wird. Die Maschine besitzt einen eigenwilligen und ausgeprägt kantigen Charakter und die latente Aggressivität (das steckt ja unweigerlich in dem Begriff 'Sport') wird vielen nicht liegen. Vielleicht stellt sich auch bei mir heraus, daß diese Beziehung zu intensiv ist, um länger zu bestehen. Aber ... vedremo. Bei mir hat die 888 jedenfalls die Freude an der Bewegung auf zwei Rädern so gesteigert, daß ich ziemlich schnell zum Schluß kam, daß das auf öffentlichen Straßen nicht ohne ein zu hohes Risiko für sich und andere zu erleben ist, und folglich die Teilnahme an Fahrertrainings probiert wurde, so z.B. am MO-Bridgestone Kurs auf dem Ring (sehr empfehlenswert!). Und bald geht's nach Magny Cours!

Ein Wort höre ich ungern im Zusammenhang mit der 888, und eigentlich mit allen sogenannten Sport- oder sportlichen Motorrädern .. nämlich das Wort 'unvernünftig'. Liebe Leute, hört mir bloß auf mit diesem ewigen Vernunftsgelaber. Motorradfahren hat nicht unbedingt viel mit Vernunft zu tun und das ist auch gut so. Sind die Sachen, die euch am meisten Spaß machen oder Freude bereiten, etwa vernünftig? Eigentlich fällt mir überhaupt nichts ein, was 'vernünftig' ist und Spaß macht. Also gönnt euch einfach das, was Spaß macht und basta! Die 888 ist eine der extremeren Fahrmaschinen, die ihren Fahrer näher an die Essenz des Fahrerlebnisses Motorrad bringen als die meisten anderen Motorräder. Dafür existiert sie ja. Eine zügige Kurve und dann dieses Orchester beim Beschleunigen und man weiß Bescheid. Klacks hatte recht, als er in seinem 'Lied vom Ring' - immer noch eines der schönsten Essays über das Motorradfahren - den alten Meister zitierte: "Wenn ihr's nicht fühlt, ihr werdet's nicht erjagen." (Faust). Björn Wygrala



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

Auch für moderne italienische
Zweizylinder keine Selbst-
verständlichkeit:

100 Nm Drehmoment

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

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

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

Interessiert? – Vereinbaren
Sie Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

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

Termine Oktober

15.10. Sentul/RI	SB-WM
29.10. Phillip Island/AUS	SB-WM

Grand Prix in Brasilien

In Brasilien wurde das drittletzte Rennen der Saison abgehalten. In zwei Klassen waren aber schon Vorentscheidungen möglich.

125er-Klasse

In der kleinsten Klasse hatte sich der Aprilia-Fahrer Stefano Perugini die Pole Position geholt. In der ersten Startreihe standen neben ihm der Punkte-Leader Haruchika Aoki (Honda), Masaki Tokudome (Aprilia) und der Honda-Fahrer Herri Torrontegui.

Die 125er-Klasse zeigt ja meistens die spannendsten Rennen, und so war es auch in Brasilien. An der Spitze wurde in einem Pulk mit sieben Maschinen hart um die Positionen gekämpft. Windschattenduelle und wilde Ausbremsmanöver hielten die Zuschauer in Atem. Mit Tokudome, Perugini und Kazuto Sakata hatten bis zur Halbzeit drei Aprilia-Fahrer das Rennen abwechselnd angeführt. Dazu waren noch die Honda-Fahrer Emilio Alzamora, Aoki, Torrontegui und der Aprilia-Pilot Gianluigi Scalvini im Führungspulk zu finden. In der siebzehnten Runde kam es dann zu einem spektakulären Sturz. Tokudome hatte einen Rutscher und kam kurz von der Piste ab, dahinter stürzte Perugini, Sakata krachte in Peruginis Maschine und Alzamora fuhr über eins der gestürzten Motorräder, zeigte eine artistische Meisterleistung und konnte sich auf der Maschine halten, die aber nun beschädigt war, wodurch er bis auf den zehnten Platz zurückfiel. In den letzten drei Runden wechselten sich Torrontegui, Scalvini und Tokudome an der Spitze ab. Den Zielstrich überquerte Tokudome 0,2 Sekunden vor Scalvini, der Aoki im Windschatten hatte.

Nach diesem Rennen stand Aoki als neuer Weltmeister fest. Einzig und alleine Sakata hätte ihm den Titel noch streitig machen können, aber der war ja im Rennen unverschuldet gestürzt.

Ergebnis: 1. Masaki Tokudome (Aprilia); 2. Gianluigi Scalvini (Aprilia); 3. Haruchika Aoki (Honda); 4. Herri Torrontegui (Honda); 5. Noboru Ueda (Honda); 6. Akira Saito (Honda); 7. Darron Barton (Yamaha); 8. Dirk Raudies (Honda); 9. Tomomi Manako (Honda); 10. Emilio Alzamora (Honda).

Sport - Sport - Sport

250er-Klasse

Der Aprilia-Werksfahrer Max Biaggi kam mit einem Vorsprung von 44 Punkten nach Brasilien. Würde es ihm gelingen, sich hier schon den Titel zu sichern?

Biaggi fuhr zwar die Trainingsbestzeit und stand auf der Pole Position, doch er hatte keinen so guten Start und lag nach einer Runde auf dem siebenten Platz. Angeführt wurde das Feld von Dorian Romboni vor Oliver Jacque und Ralf Waldmann. Der Aprilia-Fahrer Jean-Michel Bayle lag auf dem sechsten Rang. Während sich vorne Waldmann und Romboni bei der Führungsarbeit abwechselten, arbeitete sich Biaggi Platz um Platz vor. Nach acht Runden erschien er das erste Mal auf dem zweiten Platz hinter Waldmann, wurde aber wieder von dem Honda-Fahrer Tadayuki Okada auf den dritten Rang verdrängt. Außer Waldmann, Okada, Biaggi und Ruggia kämpften noch Tetsuya Harada (Yamaha) und Jean-Philippe Ruggia (Honda) im Führungspulk um die Plätze, und diese sechs boten Rennsport vom Feinsten. Die Positionen wechselten ständig und eigentlich kam jeder für den Sieg in Frage. Waldmann versuchte zur Halbzeit sich abzusetzen, wurde aber eingeholt und dann ging Okada in Führung, wurde wiederum von Biaggi verdrängt, der sich aber auch nicht lange vorne halten konnte und die Führung an Romboni abgeben mußte. Der konnte sich nun bis zum Ziel vorne behaupten. In der letzten Runde wurde hart um die Plätze gekämpft, hierbei kam Biaggi kurz von der Strecke ab, konnte aber noch als zweiter die Ziellinie überqueren. Dritter wurde Okada vor Waldmann. Mit dem zweiten Platz hat Biaggi so viele Punkte, daß er als Weltmeister feststeht, damit hat er erfolgreich seinen Titel verteidigt. Sein Teamkollege Bayle hat das Rennen nach wenigen Runden mit Reifenproblemen aufgegeben.

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

500er-Klasse

Im Training belegte der Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani den dreizehnten Platz, ihm fehlten zweieinhalb Sekunden auf die Pole-Position von

Michael Doohan (Honda). Die italienische Paton parkte Jean-Pierre Jeandat auf der zweiundzwanzigsten Startposition.

Das Rennen ist schnell erzählt. Vom Start weg führte Luca Cadalora auf seiner Yamaha, Doohan war zweiter. Nach ein paar Runden lag Cadaloras Stallgefährte Norifume Abe auf der dritten Position. Diese drei drehten einsam ihre Runden und überquerten in dieser Reihenfolge die Ziellinie. Nachdem Reggianis Motorrad im Warm-Up den Dienst quittierte, mußte er mit der Ersatzmaschine fahren, die aber nicht ordentlich abgestimmt war. Der Italiener entschloß sich während des Rennens zur Aufgabe und fuhr an die Box. Auch Jeandat auf der Paton sah die Zielflagge nicht.

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

Großer Preis von Argentinien

Nachdem die WM-Titel bei den 125ern und 250ern schon vergeben war, stand zwei Rennen vor Saisonende nur noch die Entscheidung in der 500er-Klasse aus.

125er-Klasse

In der Viertelliter-Klasse stand der spanische Honda-Fahrer Emilio Alzamora mit seiner Honda auf der Pole Position. Neben ihm parkten drei Japaner: der Aprilia-Fahrer Masaki Tokudome und die zwei Honda-Piloten Hideyuki Nakajoh und Haruchika Aoki, der ja schon als Weltmeister feststand. In der zweiten Startreihe waren neben der Yamaha von Jorge Martinez die drei Aprilias von Oliver Koch, Kazuto Sakata und Gianluigi Scalvini zu finden.

Zuerst versuchten Tokudome und Sakata sich abzusetzen, doch Alzamora konnte zu den zwei Asiaten aufschließen. Diese drei boten den Zuschauern ein extrem spannendes Rennen mit unzähligen Positionskämpfen und Führungswechseln. In der zehnten Runde fiel Sakata mit technischem Defekt zurück und Alzamora gewann die Oberhand. Als Tokudome sich in der letzten Runde verbremste, war dem Spanier der Sieg sicher. In der Verfolgergruppe hatten die beiden deutschen Dirk Raudies und Oliver Koch das Tempo diktiert. Koch hatte sich sogar etwas

Sport - Sport - Sport

absetzen können, verlor aber durch einen Ausritt übers Gras wichtige Meter und fiel hinter Raudies zurück. Schließlich mußte er noch den Honda-Fahrer Akira Saito vorbeilassen.

Ergebnis: 1. Emilio Alzamora (Honda); 2. Masaki Tokudome (Aprilia); 3. Dirk Raudies (Honda); 4. Akira Saito (Honda); 5. Oliver Koch (Aprilia); 6. Herri Torrontegui (Honda); 7. Peter Öttl (Aprilia); 8. Jorge Martinez (Yamaha); 9. Tomomi Manako (Honda); 10. Hideyuki Nakajoh (Honda).
WM-Stand (nach 12 von 13 Läufen): 1. Haruchika Aoki (Honda) 199 Punkte; 2. Kazuto Sakata (Aprilia) 127 P.; 3. Akira Saito (Honda) 118 P.; 4. Dirk Raudies (Honda) 113,5 P.; 5. Stefano Perugini (Aprilia) 112 P.; 6. Emilio Alzamora (Honda) 109 P.; 7. Masaki Tokudome (Aprilia) 97,5 P.; 8. Tomomi Manako (Honda) 86 P.; 9. Hideyuki Nakajoh (Honda) 84 P.; 10. Peter Öttl (Aprilia) 76 P.

250er-Klasse

Das Viertelliter-Training bescherte eine kleine Überraschung, auf der Pole Position stand der Aprilia-Fahrer Jean-Michel Bayle, das war seine erste Pole. Desweiteren waren in der ersten Reihe die zwei Honda-Fahrer Jean-Philippe Ruggia, Oliver Jacque und der Yamaha-Pilot Tetsuya Harada zu finden. Der Weltmeister Max Biaggi stand mit seiner Aprilia diesmal in der zweiten Reihe. Jacque kam mal wieder am besten weg, doch er hatte Biaggi im Nacken, der nach der ersten Runde versuchte, mit einem wilden Bremsmanöver an dem Franzosen vorbeizugehen. Diesmal mußte er noch zurückstecken, aber ein paar Kurven weiter hatte der Italiener dann die Führung, setzte sich schnell ab und es sah so aus, als wenn er allen anderen auf und davon fahren würde. Harada, Jacque, Ruggia und Dorian Romboni kämpften um die Plätze zwei bis fünf. Hier wechselte jede Runde die Reihenfolge. Von hinten näherte sich der Yamaha-Fahrer Kenny Roberts jr. und konnte sich dem Quartett anschließen. Doch aus dem Fünferpulk wurde schnell ein Trio: Harada legte einen Zwischenspur ein, um Biaggi einzuholen und Roberts verabschiedete sich mit einem Sturz. Während nun Romboni, Ruggia und Jacque um den dritten Platz kämpften, übernahm Harada zeitweise die Führung, aber im Ziel war es wieder Biaggi, der das Vorderrad vorne hatte. Romboni wurde dritter vor Jacque und Ruggia.

Bei der Aprilia von Bayle klemmten am Ende der Geraden die Gasschieber, er ließ deshalb die Schikane aus und wurde mit der schwarzen Flagge rausgewunken.

Ergebnis: 1. Max Biaggi (Aprilia); 2. Tetsuya Harada (Yamaha); 3. Dorian Romboni (Honda); 4. Oliver Jacque (Honda); 5. Jean-Philippe Ruggia (Honda); 6. Ralf Waldmann (Honda); 7. Tadayuki Okada (Honda); 8. Jürgen Fuchs (Honda); 9. Jürgen van den Goorbergh (Honda); 10. Roberto Locatelli (Aprilia).

WM-Stand (nach 12 von 13 Läufen): 1. Max Biaggi (Aprilia) 258 Punkte; 2. Tetsuya Harada (Yamaha) 200 P.; 3. Ralf Waldmann (Honda) 187 P.; 4. Tadayuki Okada (Honda) 127 P.; 5. Jean-Philippe Ruggia (Honda) 112 P.; 6. Nobuatsu Aoki (Honda) 95 P.; 7. Dorian Romboni (Honda) 75 P.; 8. Luis d'Antin (Honda) 75 P.; 9. Kenny Roberts jr. (Yamaha) 71 P.; 10. Oliver Jacque (Honda) 59 P.

500er-Klasse

Der Honda-Fahrer Michael Doohan mußte nur vor dem Suzuki-Piloten Daryl Beattie ins Ziel kommen, um den WM-Titel zu holen. Im Training war er etwas schneller als Beattie, aber der Yamaha-Fahrer Luca Cadalora war noch schneller und sicherte sich die Pole Position. Die Aprilia von Loris Reggiani stand auf dem achten Startplatz in der zweiten Reihe.

Beattie fuhr am besten weg und Doohan hatte wie so oft einen schlechten Start, er kam als achter aus der ersten Kurve. Reggiani befand sich auf dem zehnten Rang. Während Beattie versuchte, sich abzusetzen, pflügte Doohan durch das Feld und nach sechs Runden war er am Hinterrad des Führenden, auf den Plätzen drei und vier hatten sich Cadalora und der Honda-Fahrer Alex Criville etabliert, Reggiani fiel in der Zwischenzeit durch Sturz aus. Nachdem Doohan die Führung übernommen hatte, drehten die ersten vier ohne weitere Positionswechsel ihre Runden und überquerten in dieser Reihenfolge die Ziellinie. Damit stand Doohan als Weltmeister fest.

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

WM-Stand (nach 12 von 13 Läufen): 1. Michael

Sport - Sport - Sport

Doohan (Honda) 235 Punkte; 2. Daryl Beattie (Suzuki) 204 P.; 3. Luca Cadalora (Yamaha) 176 P.; 4. Alex Criville (Honda) 114 P.; 5. Shinichi Itoh (Honda) 107 P.; 6. Alberto Puig (Honda) 99 P.; 7. Alex Barros (Honda) 94 P.; 8. Loris Capirossi (Honda) 92 P.; 9. Norifumi Abe (Yamaha) 81 P.; 10. Juan Borja (Yamaha) 52 P.

Superbike-WM

King Carl ist Weltmeister

Sechs Rennen vor Schluß hatte Carl Fogarty schon 128 Punkte Vorsprung vor dem Tabellen-Zweiten, als er nach Assen kam. Würde er sich dort den Titel vorzeitig sichern können?

Im verregneten Training lief es nicht so gut für den Engländer. Er erreichte nur die viertbeste Zeit und war fast zwei Sekunden langsamer als der Trainingsschnellste Troy Corser, der seine Ducati auf der Pole Position parkte. Zwischen den zwei Ducati-Piloten standen die beiden Honda-Fahrer Aaron Slight und Simon Crafar in der ersten Startreihe. Aber Foggy hatte einen guten Start, bog als Führender in die erste Kurve ein und brauchte sich bis zum Abwinken des Rennens kein Heck anzuschauen; er gewann mal wieder unangefochten und sicherte sich damit den WM-Titel. In den ersten sieben Runden klebte Crafar wie ein Schatten am Hinterrad der führenden Ducati, doch dann mußte er den Engländer ziehen lassen und sich darauf konzentrieren, daß er nicht von Corser überholt wurde, der zu ihm aufgeschlossen hatte. Dieser hatte wiederum Slight im Nacken und dahinter klaffte eine Lücke von mehr als zehn Sekunden zu dem Ducati-Werksfahrer Mauro Lucchiari, der das Rennen als fünfter beendete.

Im zweiten Lauf zeigte sich die Dominanz von Fogarty noch stärker. Mit einer geänderten Übersetzung und weicheren Reifen als im ersten Lauf setzte Fogarty sich schnell ab und gewann mit sieben Sekunden Vorsprung. Das war sein zwölfter Sieg in diesem Jahr. Um den zweiten Platz kämpften vier Fahrer, Corser, Crafar, Slight und der Kawasaki-Pilot John Reynolds. Doch als sich Corser und Crafar beide stürzten, waren es nur noch zwei, die um die beiden Podestplätze stritten. In der 13ten Runde platzte der Ducati-Motor von Pirovano und verlor Öl. Piro machte die Streckenposten sofort auf das Öl aufmerksam. Auf dieser Ölspur stürzte der Yamaha-Fahrer

Yasutomo Nagai. Der Japaner wurde von seinem Motorrad getroffen und erlitt tödliche Verletzungen. Das Rennen wurde sofort abgebrochen und mit dem Stand eine Runde vor Abbruch gewertet. Damit wurde Slight zweiter vor Reynolds.

Die schnellste Rennrunde des Wochenendes drehte der Ducati-Fahrer Pierfrancesco Chili, der aber in beiden Rennen nicht ins Ziel kam.

Mit seinem zweiten Superbike-WM-Titel hat Fogarty seine Erfolgsbilanz um eine weitere Weltmeisterschaft erweitert. Der Engländer hat damit insgesamt sechs WM-Titel gewonnen. (3 x TT, 1 x Endurance, 2x Superbike). In der Superbike-Weltmeisterschaft hat er insgesamt 34 von 113 Rennen gewonnen, alleine elf mal gewann er an einem Wochenende beide Läufe. In der seit acht Jahren ausgetragenen Superbike-Weltmeisterschaft hat Ducati nun zum fünften Mal den Titel gewonnen (1x Raymond Roche, 2x Doug Polen, 2x Carl Fogarty).

Zwei Veranstaltungen vor Saisonende sind alle Fahrer und Teams schon am Verhandeln für 1996. Bei Ducati wird der Österreicher Andreas Meklau, der in dieser Saison nicht die Erwartungen erfüllte, voraussichtlich in die Deutsche Meisterschaft geschickt. Dort soll er mit dem '95er-Werksmaterial auf Titeljagd gehen. Sein Teamkollege Troy Corser wird weiterhin als Ducati-Werksfahrer in der WM bleiben, sein neuer Teamgefährte wird vermutlich Mike Hale werden, der in diesem Jahr in der amerikanischen Superbike-Meisterschaft auf Honda fährt.

Um die Vorherrschaft der Ducatis zu bremsen, war während der Saison beschlossen worden, das Mindestgewicht der Zweizylinder von 148 kg auf 155 kg anzuheben. Damit durften die Zweizylinder immer noch 5 kg leichter sein als die Vierzylinder. Ab nächstem Jahr soll nun das Mindestgewicht für alle Motorräder 160 kg betragen. Damit bleibt den Zweizylindern nur noch der Hubraumvorteil: Während die Vierzylinder 750 ccm nicht überschreiten dürfen, sind für die Twins 1000 ccm erlaubt.

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

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Aaron Slight (Honda); 3. John Reynolds (Kawasaki); 4. Mauro Lucchiari (Ducati); 5. Yasutomo Nagai (Yamaha); 6. Colin Edwards (Yamaha); 7. Anthony Gobert (Kawasaki); 8. Jochen Schmid (Kawasaki); 9. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 10. Paolo Casoli (Yamaha).

WM-Stand: 1. Carl Fogarty (Ducati) 420 Punkte; 2. Troy Corser (Ducati) 258 P.; 3. Aaron Slight (Honda) 249 P.; 4. Yasutomo Nagai (Yamaha) 188 P.; 5. Anthony Gobert (Kawasaki) 171 P.; 6. Fabrizio Pirovano (Ducati) 153 P.; 7. Simon Crafar (Honda) 149 P.; 8. Mauro Lucchiari (Ducati) 142 P.; 9. Colin Edwards (Yamaha) 131 P.; 10. Pierfrancesco Chili (Ducati) 128 P.

Superbike-EM

Im holländischen Assen machten zahlreiche Gastfahrer das Rennen unter sich aus. Die Holländer Mile Pajic und Joop Bosch (beide auf Kawasaki) belegten die Plätze eins und drei. Dazwischen überquerte der Ungar Arpad Harmati auf einer Yamaha die Ziellinie. In der Punkte-Wertung führt weiterhin der Ducati-Fahrer Mario Innamorati mit 145 Punkten vor dem Kawasaki-Fahrer Luca Ruggeri und Marco Brunelli, der mit seiner Ducati bisher 117 Punkte erzielte.

Supersport-Europameisterschaft

Das neunte Rennen der Saison gewann der Ducati-Fahrer Michael Paquay, der ja schon vorher als neuer Europa-Meister feststand, vor Jeffry de Vries (Yamaha) und dem Kawasaki-Fahrer Stefan Scheschowitsch.

Superbike-DM

Superbike-DM-Finale in Hockenheim

Im letzten Heft hatten wir ja schon als Kurzmeldung die Ergebnisse des Finales in Hockenheim abgedruckt. Hier jetzt noch einmal etwas ausführlicher, wie in Hockenheim der Titel vergeben wurde:

Der Kawasaki-Fahrer Jochen Schmid war mit einem deutlichen Punkte-Vorsprung an die badi-sche Rennstrecke gekommen. Außer ihm kamen noch der Ducati-Pilot Edwin Weibel und der Yamaha-Fahrer Christer Lindholm für den Titel in Frage. Schmid fuhr die Trainingsbestzeit vor Christer Lindholm. Weibel mußte sich mit dem

fünften Startplatz in der zweiten Reihe zufrieden geben, seine Markenkollegen Michael Rudroff und Bernhard Schick waren im Training schneller als er gewesen.

Der erste Lauf wurde auf nasser Strecke ausgetragen. Lindholm setzte sich nach dem Start an die Spitze, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Nach der ersten Runde lagen Roger Kellenberger (Honda) und Schmid auf den Plätzen zwei und drei. Doch Schmid hatte sich für die falschen Reifen entschieden und fiel bis auf den 14ten Rang zurück und wurde sogar überrundet. Noch schlimmer erging es Weibel, der beim Reifenpoker auch die falsche Karte gezogen hatte und sogar erst als 16ter abgewunken wurde. Das Rennen gewann Lindholm vor dem finnischen Superbike-Meister Erka Korpiaho (Kawasaki) und dem Ducati-Fahrer Udo Mark.

Bis zum Start des zweiten Laufs hatte Petrus ein Einsehen und die Strecke war am Abtrocknen. Nach der ersten Runde führte Schmid vor Lindholm und Schick. Nach sieben Runden setzten sich Lindholm, Mark und Schmid vom Rest des Feldes ab und machten das Rennen unter sich aus. Schmid konnte sich ausrechnen, daß ihm ein dritter Platz zum Titelgewinn reichen würde und gab sich dann mit diesem Rang zufrieden. Den Sieg erzielte Lindholm vor Mark. Um den vierten Platz kämpften Schick und Marcel Kellenberger (Kawasaki), doch das Duell endete für beide im Dreck, dadurch erbte Weibel den vierten Platz. In Hockenheim verkündete Weibel seinen Rücktritt vom Rennsport. Sein Nachfolger im DNL-Ducati-Team wird der Schwede Christer Lindholm sein. Mark wird im nächsten Jahr voraussichtlich auf der neuen Suzuki starten.

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).

Sport - Sport - Sport

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

Das Rennen in Assen wurde nach neun Runden wegen Öl auf der Strecke vorzeitig abgebrochen. Zu diesem Zeitpunkt führte der Kawasaki-Fahrer Stefan Scheschowitsch vor den drei Ducati-Fahrern Bernhard Schick, Thomas Körner und Thomas Franz.

Vor dem Finale in Aalen hatte der Kawasaki-Fahrer Stefan Scheschowitsch sieben Punkte Vorsprung vor dem Ducati-Piloten Thomas Körner. Im Rennen führte Körner vor Scheschowitsch, als dieser stürzte. Doch kurz danach fiel auch Körner vom Motorrad. Im Gegensatz zu Scheschowitsch konnte er aber weiterfahren, wurde noch zweiter hinter dem Yamaha-Fahrer Herbert Kaufmann und holte sich so den DM-Titel. Auf den Plätzen drei und vier wurden Bernd Caspers (Bimota) und Ralf Stelzer (Ducati) abgewunken.

Battle of Twins-Cup

Die OMK hat das Reglement für die Battle of Twins-Klasse geändert. Bisher hatte es geheißen, daß ab 1996 nur noch Zweiventil-Motorräder zugelassen sein werden. Nun wurde das Regelwerk nach holländischem Vorbild überarbeitet. Die Holländer gehen davon aus, daß drei Kriterien zur Leistungssteigerung führen, dieses sind Kraftstoffeinspritzung, Wasserkühlung und mehr als drei Ventile pro Zylinder. Ein Motorrad darf nur über zwei dieser drei Kriterien verfügen und es ist nur ein Vergaser pro Zylinder zulässig.

Im Klartext bedeutet dieses, daß eine Ducati 888 oder 916 nicht starten darf, da sie sowohl Einspritzung, Wasserkühlung und Mehrventiltechnik hat. Es ist aber möglich, mit einer auf Vergaser umgebauten Vierventil-Ducati zu fahren, wie es auch in Holland praktiziert wird.

Die Änderung des Reglements ermöglicht Motorrädern wie Guzzi Daytona, Yamaha TRX 850 und den Vierventil-BMWs in der BOT mitzufahren.

Die OMK hofft durch das neue Reglement eine Ausdünnung des Starterfeldes zu verhindern, eine größere Typenvielfalt zu sichern und holländische Fahrer zur Teilnahme zu animieren.

Bol d'Or

Der Bol d'Or ist vermutlich das berühmteste Langstrecken-Rennen der Welt. Ducati schickte in diesem Jahr drei werksunterstützte Motorräder nach Süd-Frankreich. Auf der einen Maschine wechselten sich Stephane Chambon, Mauro Lucchiari und Andreas Meklau ab. Dieses Team erzielte die Trainingsbestzeit.

Nach einer Stunde im Rennen lag die Ducati auf Platz drei und als nach sechs Stunden die Sonne unterging, fuhr die Duc auf dem sechsten Rang. Gegen Mitternacht lag die Ducati auf dem vierten Platz, doch ein gerissener Zahnriemen warf den roten Twin auf den dreizehnten Rang zurück. Bis zum Morgen konnten ein paar Plätze aufgeholt werden, doch dann wurde die Ducati bei einem Sturz zerstört. Auch die anderen beiden Ducatis schieden aus.

Den Sieg holte sich das Kawasaki-Team mit Rymer, Battistini und d'Orgeix.

Ducati gewinnt Australische Superbike-Meisterschaft

Das Ducati Dealers Team konnte mit dem Fahrer Shawn Giles erstmals die Australische Superbike-Meisterschaft gewinnen. Der 25jährige Giles hatte nach zwölf Rennen mehrere Siege und insgesamt 178 Punkte erzielt und sicherte sich damit den Titel vor dem Suzuki-Fahrer Peter Goddard, der mit 150 Zählern Australischer Vize-Meister wurde.

Der ehemalige 500er Weltmeister Wayne Gardner, der vor drei Jahren dem Zweiradrennsport den Rücken gekehrt hat und nun Auto-Rennen bestreitet, hat die Superbike-Ducati von Shawn Giles spaßeshalber auf der Rennstrecke von Eastern Creek getestet. Obwohl er seit seinem Rücktritt kein Rennmotorrad mehr gefahren war, und noch nie eine Superbike-Ducati bewegt hatte, fehlten ihm nach dreizehn Runden nur noch 1,6 Sekunden zum Rundenrekord. Diese von einer australischen Motorsportzeitung organisierte Fahrt hat Gardner sehr viel Spaß gemacht, wird ihn aber kaum zu einer Rückkehr in den ZweiradSPORT bewegen.

Laverdas treffen und lieben

Am Samstag Nachmittag machten wir uns mit einer Ducati 851 und drei 750 SS auf den Weg von Hattstedt zu Hein nach Silberstedt. Der 851-Fahrer hatte mit Begeisterung von Heins Veranstaltung erzählt und führte uns nun zu einem Bauernhaus mit einer Scheune, über deren Tor ein großes Transparent hing: „Laverda-Treffen“.

Zum 14. Mal hat Hein (in grün/weiß/roten Shorts und Laverda-Shirt) nicht nur Laverda-Fahrer zu sich eingeladen. Er selbst hat schon seit 1976 eine Laverda und denkt auch nicht daran, sie wieder herzugeben - etwas besonderes behält man eben. Das kann so mancher Besitzer der nur noch ca. 2200 in Deutschland existierenden Laverdas bestätigen.

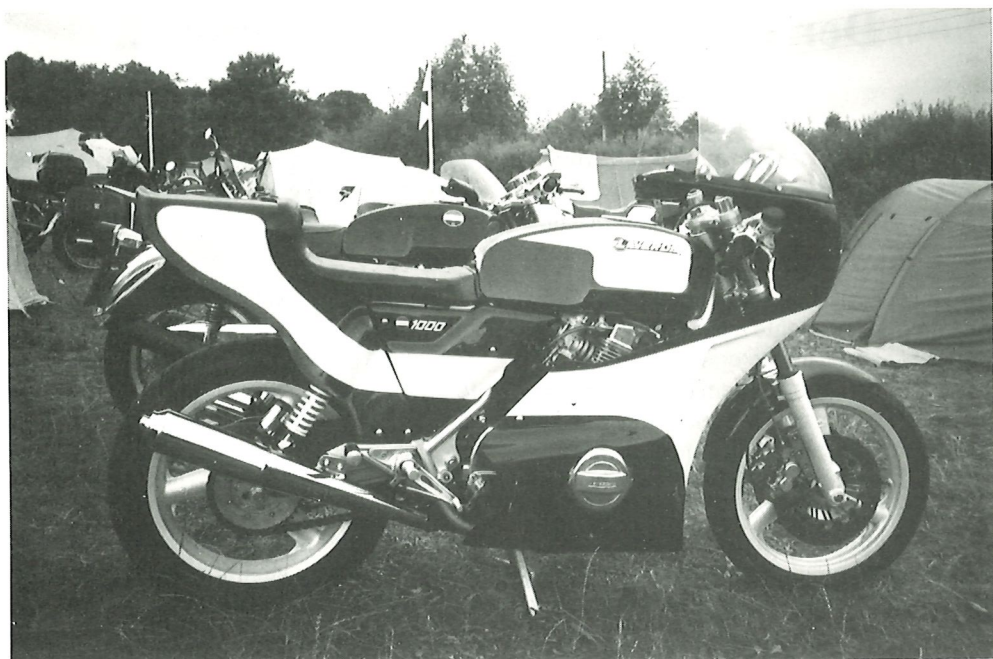
Laverdas sind Klassiker, an denen es bei leider nur mäßiger Teileversorgung viel zu schrauben gilt. Sie wurden nur in begrenzter Stückzahl produziert; die 500er und 750er mit 2-Zylinderreihenmotor und die 1000er und 1200er überwiegend mit 3-Zylinderreihenmotor.

Für das leibliche Wohl wurde (mit Preisen wie vor 10 Jahren) ausreichend gesorgt, und die gute Laune wurde mit Laverdaöl - einem speziellen Schnaps, dessen Rezept beim besten Willen nicht in Erfahrung zu bringen war - geschmiert. In und vor der Scheune herrschte Biergartenatmosphäre - hier und da tobten ein paar Kinder.

Abschließend wurden insgesamt 20 Pokale verliehen, z. B. für die schönste und die älteste Laverda, für die weiteste Anfahrt usw. Es wurden 115 Nennungen abgegeben, eingefunden hatten sich ca. 200 Personen - der jüngste 4 Jahre und der älteste 62 Jahre alt.

Dörte Hansen





**Oben: Eine wunderschöne Laverda aus Dänemark.
Links unten: Zwei 750er SFC Laverdas aus Holland.**

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 Augusta 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 Augusta 125	16
MV Augusta 750 S	41

Technik

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

Bowdenzüge	23	Reglereinbau	39
Dämpfer, hydraulische	36	Umwelt & Restaurieren	
Einspeichen	12	Entrosten	54
Entlacken	35	Festgegangene Kolben	17
Gummirestauration	29	Gehörschutz	15
Haarriß-Prüfung	22	Hautschutz und Reinigung	19
Hebebühne selbstgebaut	58	Helme	20 - 21
Ketten	24 - 29	Katalysator	24, 45
Kurbelwelle wuchten	39	Kraftstoff	12
Löten	37, 39	Lacke	18
Pannenhilfeschema	33	Ölbeseitigung	13
Pulverbeschichten	39	Reinigen mit Sprit	12
Öl	8 - 10	Säuren und Schutz	16
Öl und Chemie	30	Verchromen	23 - 28
Regler, elektronische	37		

Interessiert? Ja!

Dann bestellen,
per **Telefon (0421/50 16 17)**, per
Fax (0421/50 44 48) oder per
Postkarte die gewünschten Heft-
te (einfach die Nummer ange-
ben, die hinter dem Thema steht).

**Gegen eine Gebühr
von 3 DM in Briefmar-
ken gibts das Gesamt-
inhaltsverzeichnis**

Mindestbestell- menge: 3 Hefte

Jede Ausgabe kostet 6,50 DM
(ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 5,50
DM pro Heft) zzgl. Porto und Ver-
packung. Wir bearbeiten die Be-
stellung fix und legen der Sen-
dung eine Rechnung bei.

GUMMIKUH-Verlag
Am Deich 57 •
28199 Bremen

GUMMIKU H & P A S T P E R F E C T

Der widerspenstigen Zähmung..... oder als die Zicke laufen lernte

Es war einmal ein Pfarrerssohn, der hatte zu wenig Geld, um eine schöne Moto Guzzi V35 II, Bj. 86, zu unterhalten. Sie wollte an jemand verkauft werden, der genauso wenig Geld für sie über hatte. Also Probefahrt gemacht, geschimpft, gekauft.

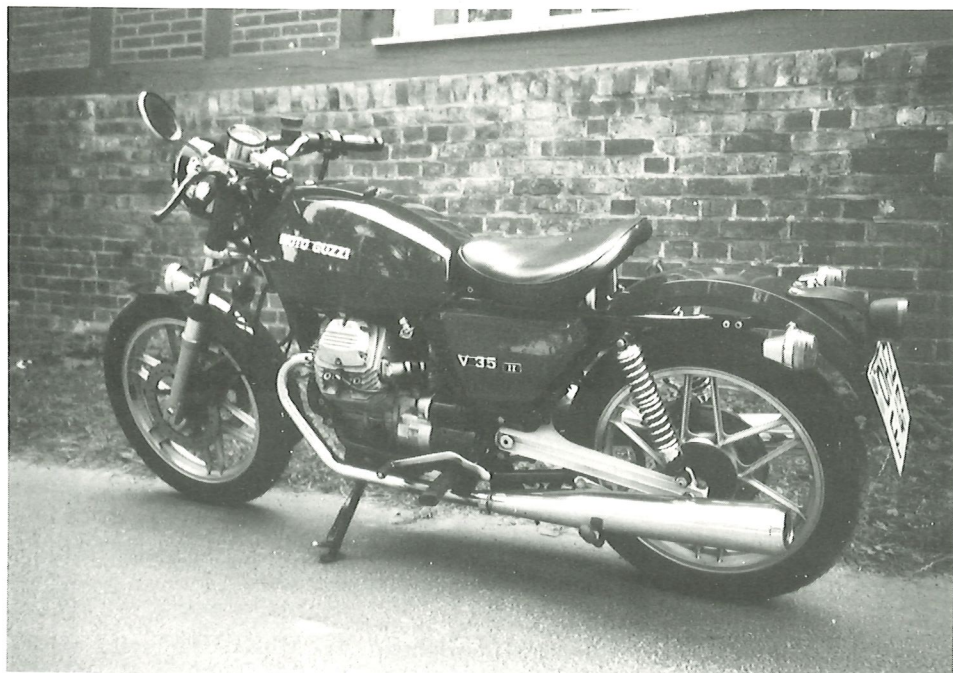
Mein Leben wurde dabei ab sofort um vieles bereichert, z. B. fluchende Nachbarn, schreiende Babies und flüchtende Hunde.

Jeden Morgen, bevor ich mit ihr zur Arbeit fahren wollte, machte ich meistens noch vor dem Frühstück meine ersten Startversuche (nicht ohne vorher aus dem Fenster geschaut zu haben). Schien die Sonne und war kein Tau auf dem Carport zu sehen, frühstückte ich vorher. War das Gegenteil der Fall: Guzzi vom Hof schieben, Auspuffe zu den Nachbarn hin ausrichten, die keine Babies mehr hatten, und dann den Startvorgang beginnen. Sprang sie nach fünf Anlasserumdrehungen an: Glück gehabt - auch die Nachbarn, die Babies und die Hunde. Sprang sie

nicht nach fünf Anlasserumdrehungen an: Pech gehabt -alle!

Dann hieß es schieben (weiter orgeln brachte außer nassen Kerzen nichts) - entweder alleine oder mit dem netten, hilfsbereiten ehemaligen Chef, der immer zur gleichen Zeit mit seinem kleinen Hund auftauchte, wenn die Guzzi nicht anspringen wollte.

Also: Geschoben, aufgesprungen, Fehlzündungen wie beim alten VW-Bus, Hund weg, Maschine lief, ich glücklich, ehemaliger Chef rief wie immer nach seinem Hund, der sich wie immer in irgendeinem Garten in Sicher-



Die V 35 nach dem arbeitsträchtigen Winter.



Der Einzelsitz läßt den Blick aufs Hinterradschutzblech frei.

heit gebracht hatte. Anschließend frühstückte ich in Ruhe, da ich wußte: Lief sie erstmal, sprang sie auch danach wieder an.

Zum Feierabend erwartete mich je nach Wetterlage das Gespött der Kollegen. Bei feuchter Witterung standen meine Chefs am Fenster und frozelten sich gegenseitig an: „Kuck mal (hör mal), die Maschine springt genauso beschissen an wie dein Alfa - richtiger Italo-Schrott!“ Ich ertrug mit Fassung und winkte dem BMW-fahrenden Kollegen zu, der nach der ersten Anlasserumdrehung

winkend losfuhr.

Jedes mal dachte ich: Freue dich, es könnte schlimmer kommen - ich freute mich, und es kam schlimmer!

In der Winterpause wollte ich die Vergaser und die gesamte Zündanlage überholen und einige Veränderungen an der Guzzi vornehmen. Oh, hätte ich doch die Finger davon gelassen. Jetzt ging es erst richtig los.

Dajeder Umbau Geld kostet und gerade davon wenig vorhanden war (Nachwuchs), mußte auf Kollegen und Bekannte zurückgegriffen werden - ein folgenschwerer Fehler, wie sich herausstellte. Die moderne Stufen-sitzbank, die ein Klassik-Outfit erhalten sollte, überließ ich einem Schuster, der sich angeblich mit Schnittmustern auskennen sollte. Er zeigte mir Arbeitsproben und das Vertrauen war sofort aufgebaut. Der Bezug wurde ausgewählt, die

Sitzbankform angezeichnet, Foto beigelegt und die Frage gestellt: „Klappt das?“ „Ja, genau wie die BSA-Sitzbank auf dem Foto, das krieg ich hin. In zwei Wochen sollte ich die Sitzbank abholen. Am nächsten Tag klingelte das Telefon: „Die Bank ist fertig.“ Wie recht er hatte - Bank war der richtige Ausdruck, Parkbank noch richtiger. Das war doch nicht die Sitzbank, die ich haben wollte - gerade wie eine Straße in Ostfriesland und Nähte wie Netzstrümpfe.

Abends beim Herunterreißen des Bezuges

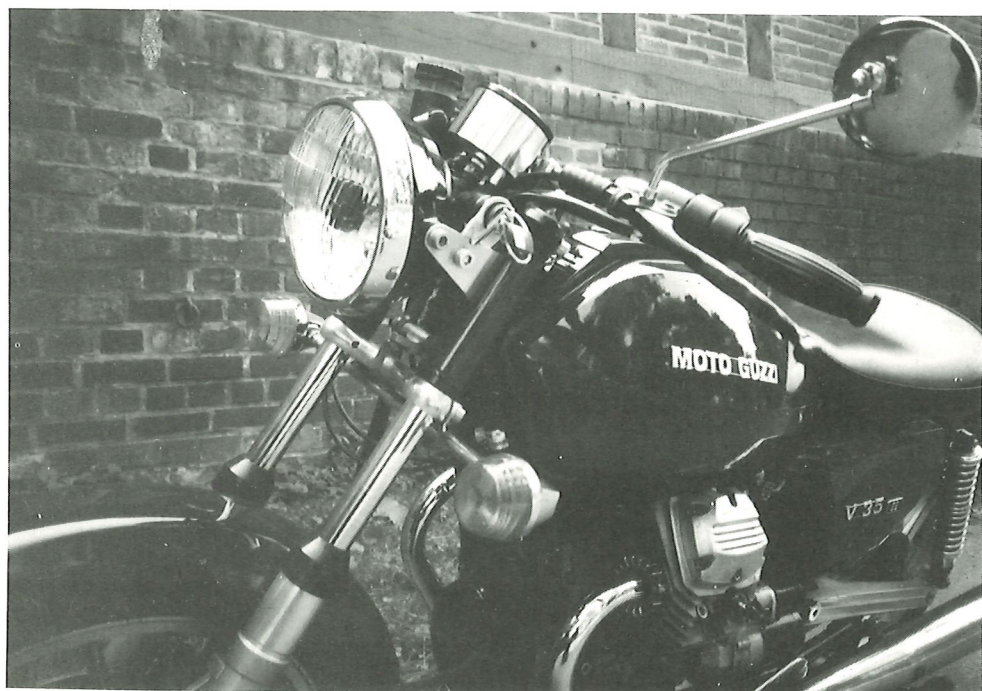
traf mich der zweite Schlag: Aus der Sitzbankinnenseite rieselte der Rost wie Uncle Ben's Reis. Da hat er, ohne was zu sagen, etwas bezogen, was durch und durch unter der Polsterung verrostet war.

Aufarbeiten erschien mir zu aufwendig, doch mein nahender Geburtstag bescherte mir dann einen neuen, passenden Einzelsitz. Ein richtiger Flatschen - und saubequem.

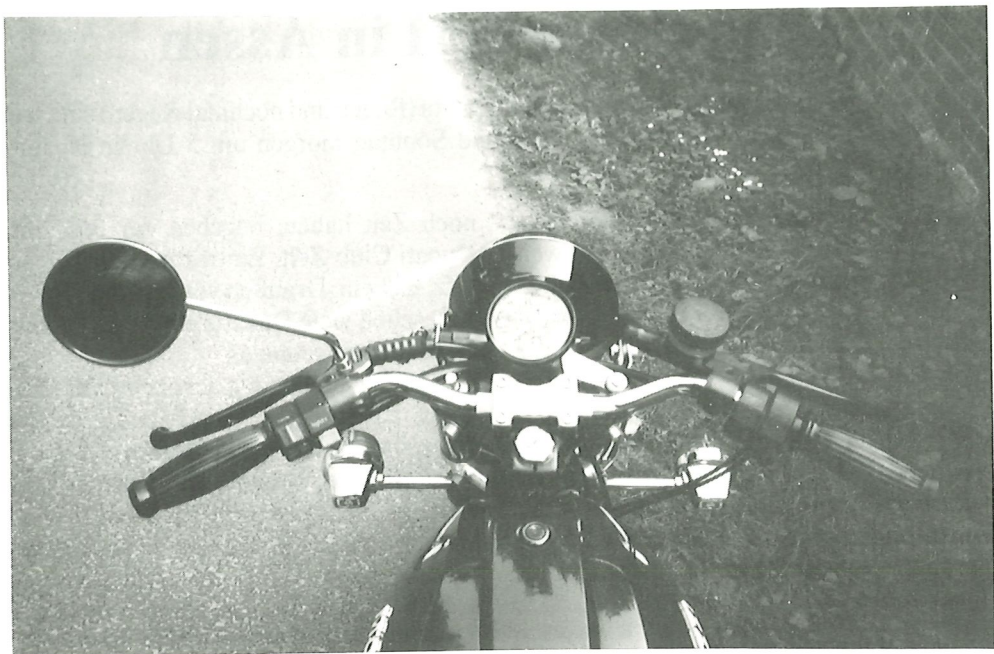
Nun fehlte noch eine neue Lackierung der Guzzi. Und schon wurde mir Schlag Nr. 3 beschert, als ich Hilfe beim Abschleifen des Tanks und der Seitenverkleidung erhielt. „Gib mir die Klamotten mal mit, ich mach das schon.“ Nach ein paar Wochen und häufigen Vertröstungen kamen die Teile zurück. Der Tank war mit der Schleifhexe abgeschliffen (80er Körnung?!) und die Kunststoffseitenteile sandgestrahlt - die Farbe war wohl ab, aber die Oberflächen waren hin. Also alles selber nacharbeiten und zum Lackierer geben. Der hatte auch

noch was gutzumachen. Oh, hätte er bloß nichts gutzumachen gehabt (Schlag Nr. 4). Als ich die Teile abholte, stach mir sofort der große Farbunterschied ins Auge, dann die miserabel lackierten Seitenteile. Die sahen aus wie der Hintern einer alten Oma - nur Orangenhaut und pfannkuchenartige Absätze. Nun durfte ich alles nochmal abschleifen. Beim zweiten Mal sah ich dem Lackierer tief in die Augen - es half: Diesmal nahm er den richtigen Farbton und gab sich Mühe.

Mit Freude hab ich dann alles zusammengebaut und den turnschuhgroßen Instrumententräger durch einen Einzeltacho mit Edelstahlhülse ersetzt. Die großen Kontrolleuchten wurden gegen 3 mm LED's (in der Gabelbrücke) ausgetauscht. Zum Frühjahr kamen die gleichen Startschwierigkeiten wieder. Alle möglichen Leute (auch aus einer Guzzi-Werkstatt) sagten immer wieder: „Zündung und Vergaser bis zum Abwinken ein-



Ich schau Dir in die Augen, Kleines.



Das Cockpit wurde auf den Tacho reduziert. Das Zündschloß sitzt nun seitlich über dem linken Scheinwerferhalter.

stellen, an was anderem liegt das nicht.“ Bis zum Exzeß hab ich das gemacht, geholfen hat es nicht. Wenn sie dann ansprang, lief sie aber trotzdem rund und hatte für eine 27 PS-Maschine zufriedenstellende Leistung. Der Spritverbrauch lag jedoch mit 8-10 Litern für eine 350er extrem hoch und war mit Sicherheit nicht normal (4,5 Liter sind angegeben).

Irgendwann hab ich gedacht, auf wieviel A...löcher willst du eigentlich noch hören? Mach's in Zukunft selber! Womit fängt man an? Kompression messen! Also Meßgerät ausgeliehen, Kerze vom linken Zylinder raus, Proppen rauf und - Bingo 2 bar, rechts 8,5 bar. Das wars, Frau Schnaars.

Anschließend habe ich die Zylinderköpfe abgebaut. Das Auslaßventil vom linken Zylinder sah aus wie ein Blumenkohl (daß die damit überhaupt noch so lief...). Das vor der Demontage gemessene Ventilspiel betrug

0,00 mm - tolle Fachwerkstatt, die die letzte Inspektion durchgeführt hat. Bei der Gelegenheit habe ich dann den ganzen Motor zerlegt, alles vermessen, neu abgedichtet und den Zylinderkopf einschließlich neuer Ventile zum Überholen gegeben. Die Vergaser wurden von mir auf Klappchokes umgebaut.

Es kam der Tag der zweiten Geburt. Zündung an, Benzinhahn auf, zwei (2!) Anlasserumdrehungen, sie sprang sofort an. So mut dat sien! Seitdem bin ich mit ihr über 10.000 km ohne den geringsten Ärger gefahren. Sie springt im Winter genauso gut an wie im Sommer, im Sommer sogar im kalten Zustand ohne Choke. Der Verbrauch liegt jetzt bei 5 Litern. Wenn ich jetzt auch noch einen bezahlbaren Speichenradsatz (soll 3.000,- DM kosten, die spinnen die...) finde, sieht sie fast klassisch aus und ist heute noch absolut alltagstauglich.

Andreas Warnken

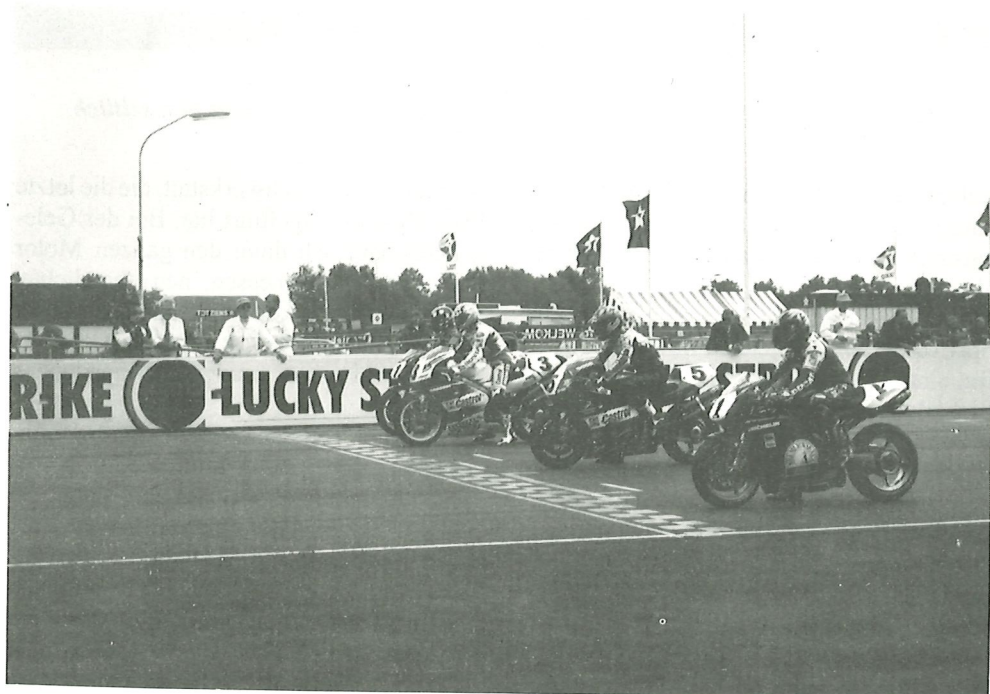
Superbike-WM in Assen

Da das Wetter Freitag/Samstag nicht so mitspielte (Regen und nochmal Regen) sind wir von unseren Ducs ins Auto umgestiegen und Sonntag morgen um 5 Uhr in Husum gestartet.

Nach fünf Stunden Fahrt (soll ja nicht in Streß ausarten) kommen wir nicht weit von Start/Ziel am Ring auf dem Parkplatz zum Stehen. Zuvor weisen uns die dortigen Ordner hervorragend ein, Pkw, Ducati und sonstige Krads überwiegend getrennt voneinander. Schnell an die Kasse und erstmal Haupttribünenkarten sichern, die mit 60 DM (Gulden) nicht zu teuer sind. Für 25 DM (Gulden) kann man auch zu einer bestimmten Zeit eine Führung durch die Boxengasse mitmachen. Da wir

noch Zeit haben, begeben wir uns zum Ducati Club Zelt. Eintritt nur mit Ducati Kfz.-Schein. Draußen vor dem Zelt haben sich schon viele Ducatis eingefunden, das ist ein Augenschmaus.

Um 12.00 Uhr beginnt der erste Lauf, also zeitig zurück zur Haupttribüne, die zu dreiviertel besetzt ist. Ich stehe am Zaun etwa 10 Meter von der Rennstrecke entfernt, gebannt vom dortigen Ablauf: Probelauf, Reifenwärmer aufziehen, abziehen etc.



Die erste Startreihe beim Superbike-Rennen in Assen: vorne Carl Fogarty auf der Ducati, daneben die beiden Werks-Hondas von Simon Crafar und Aaron Slight und hinten der Ducati-Fahrer Troy Corser, der die Trainingsbestzeit gefahren war.



Ducati-Parade beim Zelt des Ducati-Clubs - ein Meer von roten Zweizylinder-Bikes aus Bologna.

In immer kürzerem Abstand die Anzeige der noch verbleibenden Zeit bis zum Start. Die rote Fahne geht runter - die erste Runde Vorlauf. Kaum sind alle wieder am Start/Zielpunkt, stehst du voller Spannung, bis die Fahne das zweite Mal runtergeht. So manchem geht ein Adrenalinstoß durch die Adern - mir auch. Etwa 32 Bikes sind am Start, den Sound geben die 916 Ducs an, daß die Japaner kaum noch zu hören sind. Ist schon irre, wenn da mit 200 km/h und mehr eine Duc an dir vorbeidonnert! Vor allen Dingen, wenn man wie ich selber eine fährt, und wenn's nur eine 750 SS ist; Ducati ist nun mal Ducati!

Meine ganze Aufmerksamkeit gilt dem Renngeschehen. Im ersten wie im zweiten Lauf (Start 15.30 Uhr) fährt Carl Fogarty auf seiner Ducati 916 seinen Mitstreitern

innerhalb der 16 Runden auf und davon. Anstatt ab 13.30 Uhr das 600 Supersport-Rennen anzuschauen, wenden wir uns wieder dem Ducati-Club-Zelt zu, um hier zu speisen und zu trinken. Auf Kosten von Ducati Corse, welches dann, wie wir feststellen, nur den einheimischen Gästen zugestanden wird. Mittlerweile stehen etwa 400 Ducatis, davon höchstens 30 mit deutschem Kennzeichen, vor dem Zelt.

Warum es hier einen Ducati Clubtreff gibt, liegt auf der Hand. Von 40 angegebenen „Superbikes“ sind 20 Ducs!

Was macht die Superbike-Klasse denn so interessant? Es ist das Konzept, mit serien-nahen Rennmaschinen Motorradsport zu betreiben, man kann sich mit den Motor-rädern identifizieren und fährt oft selbst eine der Straßenausgaben.

Dörte Hansen

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. Hökenschnieder	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.

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!**

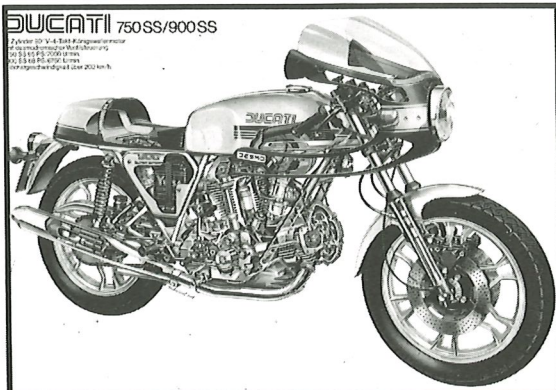
Ducati-Poster

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



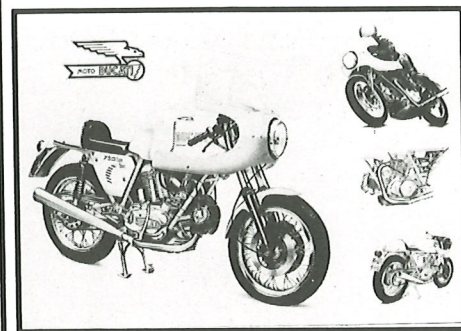
DUCATI 750 SS/900 SS

Zylinder 12 V 4-Takt Rotationsventiltrieb
Leistung 40 kW (54 PS) bei 6000 U/min
max. Drehmoment 20,0 Nm bei 3000 U/min
max. Drehmoment 20,0 Nm bei 3000 U/min
max. Drehmoment 20,0 Nm bei 3000 U/min



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: _____

o Motiv: APRILIA 49,- DM

o Motiv: DUCATI 49,- DM

o Motiv: GUZZI 49,- DM

o Motiv: LAVERDA 49,- DM

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

Datum

Unterschrift

Antwort

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

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke
zur Hand

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: _____

o Vogel-Ducati-HR 35,- DM

o Ducati-Phantomposter 35,- DM

o Ducati-750 SS (Rundm.) 39,- DM

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

Antwort

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

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Datum

Unterschrift

Motalia - Abobestellkarte

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

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

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

☐ habe ich als Scheck beigelegt.

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

BLZ: _____

Konto-Nr: _____

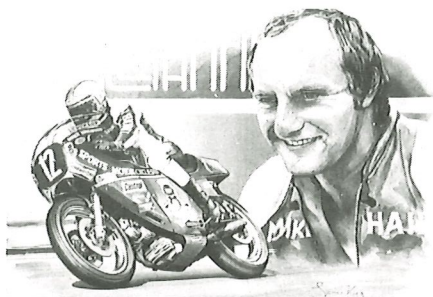
Bank: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!

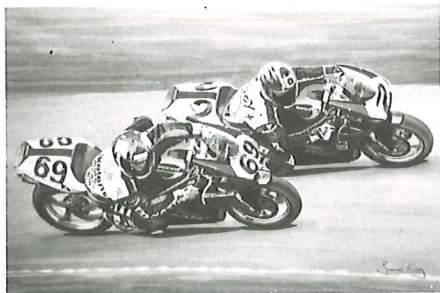
Ducati-Poster aus England



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

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

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



Absender:

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur **private** Kleinanzeigen sind kostenlos.

Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

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

Absender:

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

☐ per Scheck/bar über DM liegt bei.

☐ per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Antwort

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

Datum

Unterschrift

1. Italo-Frühstück

an der Obermosel/Saarland/Gemeinde Perl

Nachdem wir, das sind Alfred und Evelyne, in der Motalia mehrmals über Italo-Frühstücke gelesen hatten, wollten wir dies ebenfalls ausprobieren.

Von unserer Idee sofort angesteckt waren Thomas, Uwe und Kerstin. Da man bei uns selten Italiener-Fahrer trifft, konnten wir auch nicht abschätzen, wie viele unserem Aufruf folgen würden.

Aber gesagt, getan. Der geeignete Rastplatz war schnell gefunden, Termin 25.06.95. Bei der Anfertigung der Plakate unterstützte uns Duc Dieter (MF AL DENTE). Als Fotograf stellte sich unser 11-jähriger Nachwuchsbiker Thomas zur Verfügung.

Als alle benötigten Utensilien zum leiblichen Wohl besorgt waren, fuhren wir am 25.06.95 zu dem auserwählten Rastplatz.

Dem Wettergott sei Dank, daß er unsere Stoßgebete erhört und endlich nach langen Tagen Regens an diesem Morgen die Sonne in ihrer unendlichen Pracht scheinen ließ.

Noch während des Aufbaus und der Auslegung unserer belegten Baguettes, des Kuchens, Kaffee und diversen Getränken, trafen als erste große Gruppe der MF AL DENTE ein. Dann gings Schlag auf Schlag, Italiener, Italiener wo man hinsah. Selbst Harleys und Japaner wollten sich dieses Ereignis nicht entgehen lassen und reihten sich dazwischen ein.

Besonders erfreulich war, daß auch einige Biker aus Luxemburg den Weg zu uns gefunden hatten.

Jeder tat etwas für sein leibliches Wohl, führte Benzingespräche, bewunderte einige Umbauten und vielleicht wurde der eine oder andere

Nicht-Italiener-Fahrer eines Besseren bekehrt. Auf jeden Fall stand nach Beendigung des Frühstücks für ein total müdes aber äußerst zufriedenes Organisationsteam fest, dieses im nächsten Jahr zu wiederholen.

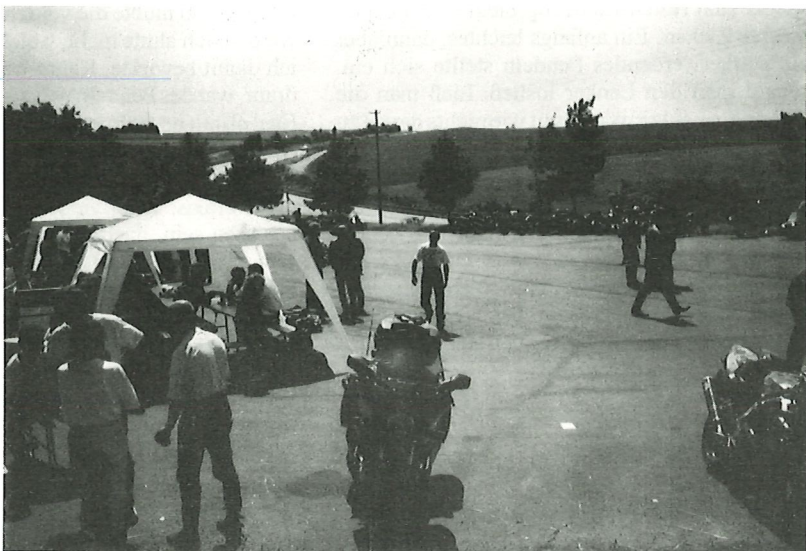
Da wir selbst kaum Zeit hatten, uns mit allen Bikern zu unterhalten, legten wir eine Liste aus, in der man seine Meinung zum Frühstück aufschreiben konnte.

Darauf konnten wir feststellen, daß es allen prima gefallen hatte. Den Wunsch eines Bikers nach mehr lebendem Fleisch werden wir versuchen, im nächsten Jahr zu erfüllen.

Danke sagen wir hiermit allen, die an dem Frühstück teilgenommen haben und bewiesen haben, daß Italiener-Fahrer tolle Leute sind und zu ihrem Motorrad stehen.

Besonders erwähnen möchten wir nochmals Duc Dieter mit seinen Freunden italienischer Motorräder (MF AL DENTE Schwalbach-Elm), die uns bestärkt haben, die Sache durchzuziehen und garantiert auch bei wolkenbruchartigen Regenmassen gekommen wären.

Alfred, Evelyne, Thomas, Uwe und Kerstin



Leserbriefe

Hallo liebes Motalia-Team und Leser, als ich gestern in der Motalia Nr. 79 den Leserbrief von Bodo "Guzzi" Monk las, wurde in mir sofort die Erinnerung an einen vergangenen "Flugversuch" hellwach, über den ich kurz berichten möchte.

Anfang '91 kaufte ich über eine Annonce in einer hiesigen Zeitung eine Le Mans IV Baujahr '85. Das Motorrad befand sich, ausgenommen die Reichert-Halbschale, in einem sehr guten Originalzustand. Als Bereifung befanden sich vorne Metzeler Laser ME 33 120/80 V 16, und hinten Metzeler Perfect ME 99A 120/80 V 18 auf den Felgen, beide in sehr gutem Zustand.

Das Motorrad gefiel mir als Ex-Japanerfahrer sehr gut, und der sparsame Motor mit den "good Vibrations" und den Lafranconis als nette Beigabe zur Akustik ließen mich alle KaHoSuYamis schnell vergessen. Das Fahrwerk war 'ne Wucht und die Bremsen waren auch echt spitze.

Nach der üblichen Zeit einer Umgewöhnung (mit dem rechten Fuß zu bremsen kostete mich einige Überwindung) wurden meine Gehversuche auf der "Lehmans" immer besser. Während einer Tour durchs platte Land stellte ich durch einen dummen Zufall ein Pendeln fest, als ich beim Ausrollen von Tempo 80-90 km/h die Hände vom Lenker nahm. Dadurch stutzig geworden, wollt' ich's nun wissen. Rauf auf die Nebestrecke zum Testen. Eindeutig, meine "Lehmans" machte Zicken. Ein anfangs leichtes, dann aber ein stärker werdendes Pendeln stellte sich ein, sobald man den Lenker losließ. Ließ man die Hände am Lenker, war so gut wie nichts davon zu bemerken und die "Lehmans" lief wie sie sollte. Tags darauf wurden Guzzisti meines Vertrauens angetriggert - Gruß an Uwe und Peter - und man überlegte hin und her, was es denn sein könnt'. Ich glaube, man hätte eine ganze DIN A4 Seite damit füllen können, was dann so alles an Ursachen-theorien aufgestellt wurde.

Reifen nicht ausgewuchtet - hab' ich 2x machen lassen, nix besser geworden.

Gabel verspannt - haben wir alles kontrolliert, war's nicht.

Gabelölstand ungleich, und und und.... - war's aber alles nicht.

Die Vierer und das kleine Vorderrad, viel zu

hibbelig - das konnt's ja nur noch sein.

So richtig anfreunden mochte ich mich mit dem Gedanken jedoch nicht. 'Ne Guzzi, die nicht wie am Band gezogen läuft, kann's doch gar nicht geben. War das nun das vielgerühmte tolle Fahrwerk? Mächtig enttäuscht, nix machen zu können, fand ich mich wohl oder übel damit ab. Und außerdem, wer ist so beknackt und nimmt bei Tempo 80-90 km/h die Flossen vom Lenker? So fuhr ich die kleine Rote viele Kilometer und war von km zu km immer mehr von ihr begeistert. Dann kam der Tag, an dem ich so ein Schlüsselerlebnis der besonderen Art hatte: Von einem Treffen in Olpe kommend, die Guzzi war mit zwei Personen, Koffern und Gepäckrolle beladen, mußte ich eine Hand vom Lenker nehmen, um mein Visier runterzuklappen, da es in Strömen regnete. Ich achtete nicht auf das Tempo und dann hatte ich schlagartig alle Hände voll zu tun. Die "Lehmans" bockte wie ein wildgewordener Mustang von einer Fahrbahnseite zur anderen. Der Papst muß wohl auf dem Gepäckträger gesessen haben, denn die Straße war frei und sehr breit. Nach hektischen Minuten der Schweißausbrüche für Fahrer und Sozia kam die Fuhrre endlich zum stehen. Danach achtete ich peinlichst auf meinen Tacho und hielt meine Hände tunlichst am Lenker. Nicht mal zum Kratzen mochte ich eine Pfote vom Lenker nehmen.

Irgendwann mußte die vordere Pelle gewechselt werden. Ich ahnte nicht, welche Veränderungen ich damit bewirkte: Kaum war der neue Reifen drauf, war das Pendeln weg - es war einfach weg. Egal ob mit oder ohne Zuladung, egal wie schnell oder langsam ich fuhr, es war weg - als ob es nie dagewesen wäre. Es war eindeutig ein Problem des Reifens. Muß vielleicht 'n Montagsreifen gewesen sein, dachte ich, denn der Neue fuhr sich ganz prima und endlich war die Guzzi 'ne Guzzi, trotz des kleinen Vorderrades. Nach einiger Zeit des Fahrens nahm das Profil etwas ab und es war schlagartig wieder da: das Pendeln. Außerdem scheint es mir so, als ob der Reifen hart würde. Meine Erfahrungen mit den Metzeler Reifen auf der "Lehmans" erstrecken sich über 43.000 km und ich habe die Bereifung mehrmals komplett erneuert und immer waren es die gleichen Symptome, die nach einiger Zeit

Leserbriefe

auftraten. Wie ich bei verschiedenen Benzingsprächen hören konnte, stellt das wohl ein Problem der übelsten Sorte dar, welches man quer durch alle Mopedmarken vernehmen kann.

Wie mir neulich Kumpel Kalle - Gruß an Varel - sagte, sei seit seinem Umstieg von Metzeler zu Michelin seine Cali II ein anderes Moped geworden. Für mich steht eindeutig fest, die nächsten Reifen kommen nicht mehr von Metzeler.

Vielleicht haben andere Leser ähnliche Erfahrungen gemacht und es würde mich interessieren, welche Erfahrungen mit anderen Reifenmarken bei der "Lehmans" IV gemacht wurden. Ciao Frank aus "Schlicktown"

Hallo Felix,
als langjähriger Leser der Motalia möchte ich einiges von meinen Erfahrungen beim Umbau meiner Guzzi mitteilen:

Zu dem Artikel in der Motalia Nr. 78 von Günter Wache möchte ich bemerken, daß ich das Problem mit dem schwergängigen Gasgriff folgendermaßen gelöst habe: Ich baute mir einen Tommaselli-Gasgriff aus Metall an, bei dem zwei Gaszüge direkt eingehängt werden. An die 40er Dell'Ortos mit Umlenkung passen dann die Original-Züge der LM III. Die sind zwar etwas kürzer als die LM IV-Züge, reichen aber bis zum Schieberanschlag. Bei mir gehen sie herrlich leicht, wenn ich ab und zu ein paar Tropfen Getriebeöl auf die Mechanik im Griff träufle.

Als nächstes möchte ich über meine Erfahrungen beim Umbau des Kabelbaumes berichten:

Ich machte es ähnlich wie Carsten Schiemann in Motalia Nr. 78, nur ging ich noch etwas weiter. Ich zerlegte den kompletten Kabelbaum und entfernte alle unnötigen Kabel. Nach dieser Kur blieben noch ca. 40 % (!) der Kabel übrig. Da ich rechts keine Schalter mehr haben wollte, ließ ich Killschalter und Startschalter wegfallen. Gestartet wird nun mit einem Schalter von Moto-Spezial direkt am Anlasser. Außerdem reduzierte ich die Kontrollleuchten auf zwei Stück (Batterie-Ladeanzeige und Öldruckanzeige). Auch schmiß ich alle Relais außer dem Blinkrelais raus. Als Schaltereinheit, die auch ohne Relais klarkommt, besorgte ich mir die Schalter der Yamaha (Sor-

ry!) FZR 1000 (ca. 130,-DM). Hier sind alle wichtigen Funktionen zusammengefaßt.

Aufblendlicht und Hupenstrom laufen jetzt direkt über die Schalter. Bei Verwendung einer schwachen Hupe (XT 500), die unsichtbar unter dem Tank verschwand, funktioniert dies schon seit tausenden Kilometern problemlos. Da mir original Regler und Gleichrichter nach diversen Ausfällen schon länger ein Dorn im Auge waren, ließ ich mir die Lima von Escher umbauen (im Tausch 266,- DM). Regler und Gleichrichter sitzen jetzt als kompakte Einheit auf der Lima. Meiner Meinung nach wesentlich besser, als etwa das externe Bauteil von Silent Hektik, da jetzt nur noch zwei Kabel von der Lima abgehen: eines zur Batteriekontrollleuchte und eines zum Pluspol der Batterie. Dieses Kabel sollte einen Mindestquerschnitt von 4 qmm haben. Ich besorgte mir eines mit 6 qmm (erhältlich im Hifi-Fachhandel für Auto-Verstärker). Außerdem sollte man ein Massekabel vom Minus-Pol der Batterie auf den Rahmen und eines auf den Motor legen (auch 6 qmm). Da sich die Bauhöhe der Lima erhöht, braucht man den hohen Alu-Limadeckel. Wichtig ist, den Kühlzwischenring nicht zu vergessen. Ich kann diesen Umbau nur empfehlen, da er den wenigsten Platz in Anspruch nimmt und bei mir schon seit einiger Zeit reibungslos funktioniert.

Für die Kabel-Verbindungen verwendete ich isolierte Stifthülsen und Stecker (Katalog erhältlich bei Fa. Autoec, Postfach 2229, 79557 Weil/Rhein, Tel. 07621/791920). Die klobigen Mehrfachverbinder landeten auf dem Schrott. Für die Absicherung des Stromkreises reichen jetzt drei Sicherungen aus. Vielleicht werde ich die herkömmlichen Sicherungen irgendwann gegen Sicherungsautomaten austauschen - eine praktische Sache!

Ich hoffe, ich habe mit meinem Artikel einige zum Schrauben angeregt, ansonsten viel Spaß mit Euren Italo-Bikes.

P.S. Der Sportteil in der Motalia könnte von mir aus ruhig wegfallen, wenn dafür mehr über Umbauten und sonstiges berichtet würde. Ansonsten macht weiter so!

Ciao, Norbert Gerst

Laverda Treffen Valle San Liberale 1995

Dieses Jahr fing mit einem Kurzurlaub zum Jahreswechsel im Valle San Liberale an. Ich war mit meiner Frau in Italien, um ein wenig der Hektik in Deutschland zu entgehen. Die Nächte waren lang und dunkel, und genau neun Monate später war nicht nur das alljährliche Laverda-Treffen bei Maurizio, nein, wir sollten endlich Nachwuchs bekommen.

Am Donnerstag Nachmittag waren wir noch beim Frauenarzt - es sah gut aus für mich - um 15.30 Uhr in Hamburg bei Michael angerufen: „Setz' dich in den Zug, ich hol' dich um 21.00 Uhr in Frankfurt am Bahnhof ab“, schnell nach Hause, das Auto vollgepackt, noch was gegessen und schon gings los. Wir, Michael und ich, sind die ganze Nacht durchgefahren und konnten am Freitag diverse Erledigungen in Italien durchführen. Für Michael war es sehr interessant, da er noch nieso "Motorrad-konzentriert" in Oberitalien unterwegs war. Wir klapperten einige Freunde und Bekannte ab und wurden zum Mittagessen bei Carettas eingeladen. Bei Mirko Caretta stand neben all den anderen interessanten Laverdas eine 100er Laverda Enduro

Sei Giorni.

Nachdem wir bei Andrighetto noch eine 1000er abgeladen hatten (Auspuff anpassen), sind wir ins Valle San Liberale gefahren. Viel war nicht los - die meisten waren unterwegs. Auch gut, geschlafen hatten wir beide nicht, dementsprechend fit waren wir. Nachdem die Freunde begrüßt waren, luden wir die Mopeds aus. Ich hatte mich für die 125er Laverda UNO und die 125er Laverda-Zündapp entschieden. Soweit ich mich erinnern kann, waren auf einem Treffen bei Maurizio noch nie solch kleine Laverdas gewesen. Das Interesse für die kleinen war dann auch entsprechend. Am Abend dann das übliche Hallo mit viel erzählen, essen und trinken. Etwas früher als sonst bin ich



Aufbruchstimmung auf der Piazza.



Auf den ersten Blick eine normale Laverda 650 Sport. Doch auf den zweiten Blick fällt der weiße Gitterrohrrahmen anstelle des schwarzen Alurahmens auf, und wer genau hinschaut, vermisst die Ölkühler der 650 Sport. Bei dieser Maschine könnte es sich um einen Prototypen handeln, der noch mit Serienteilen getarnt ist.

dann schlafen gegangen, um am Samstag wieder fit zu sein.

Nach dem Frühstück und einer kleinen Einweisung für Michael auf der Zündapp-Laverda, das Teil hatte ich im Frühjahr erst gekauft mit 8 km Laufleistung, trafen wir uns mit allen anderen in Crespano del Grappa auf der Piazza. Wegen einer defekten Zündkerze kamen wir etwas zu spät, aber italienische Termine sind sehr flexibel.

Das Wetter sah vielversprechend aus, Regensachen hatten wir erst gar nicht mitgenommen, und so starteten wir dann gemeinsam Richtung Asiago in die Berge. Während Michael mit der Zündapp-Laverda nicht so konnte, wie er wollte (Einfahr-Ritual), habe ich der UNO die Sporen gegeben. Die kleine war nicht nur unheimlich laut, die Federn, die die Rennbirne am Zylinder halten sollen, waren ziemlich lahm, sondern auch noch recht flott. Auf den bergigen Strassen dieses

Tages konnte ich immer vorne mithalten. Natürlich bedeutete dies wieder eine mutige Gashand und einen noch fleißigeren Schaltfuß. Im Großen und Ganzen hat der Tag wieder sehr viel Spaß gemacht. Mittagspause war auf 1.400 Meter Höhe am Passo di Soandso und danach ging's Richtung Rovereto über wunderschöne Strassen. Genau die Strecke, auf der mir letztes Jahr die GT umgefallen war. Am letzten Halt, Valli di Pasubio, haben wir uns dann abgesetzt, weil die restlichen 50 km im Tal auf Schnellstraßen zurückgelegt wurden. Da ist mit so kleinen Mopeds nichts mehr zu holen. Dennoch haben wir eine 750 GTL und eine 600 Atlas abgehängt. Nachher erfuhren wir, daß die zwei sich in Schio etwas zu nahe kamen. Nachdem Ralf mit der GTL fast in die Atlas von Piet reingefahren war, und außer einem Blinker nichts kaputt war, hat er Piet ganz trocken gefragt „Was machst du denn noch da?“

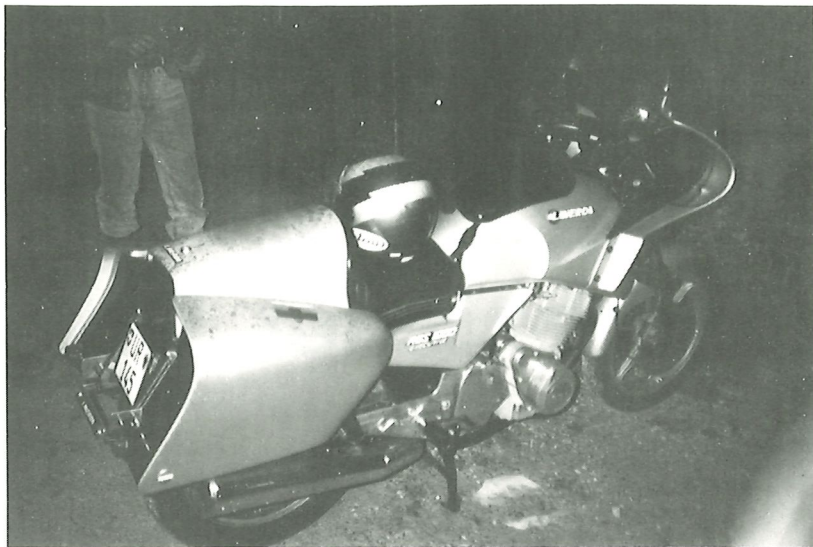


Zwei Laverdas mit interessanten Auspuffanlagen: Die Linke hat vier Schalldämpfer und bei der Rechten sind es sogar sechs Tüten, die die Abgase ins Freie lassen.

Auf jeden Fall waren wir die einzigen, die noch vor dem großen Regen im Valle ankamen. Schnell geduscht und umgezogen warteten wir auf die anderen.

Es waren Laverdisti aus England, Finnland, Holland, Frankreich, der Schweiz und Österreich da, sogar ein Tscheche und viele Deutsche, aber kaum Italiener. Vielsprachig ging es dann beim Abendessen bei Maurizio zu, nur das angekündigte T-Shirt anlässlich des Treffens wurde nicht geliefert. Trotzdem war der Abend wieder ein voller Erfolg. Zum Nachtschiff gab es wieder die berühmte Laverda-Torte und ich hatte dieses Jahr die Ehre, beim Anschneiden mitzuhelfen. Gefehlt haben dieses Jahr der Klaus mit seiner furchtbaren Lache und der „Opa“ aus Rosenheim, doch der hatte seine Söhne geschickt, die standesgemäß mit 750 S und GT anreisten, dafür aber nicht mehr komplett abreisten. Wie immer wurde es ein schöner, feuchter, langer Abend.

Am Sonntag Morgen habe ich mir noch eine 1000er, erste Serie ohne Ölkühler angesehen, die paar Flaschen Prosecco als Souvenir sind ja wohl etwas wenig, und danach ging's zum Ulderico. Das ist der alte Mann, von dem ich schon öfters erzählt habe. Der mit den vielen Mopeds in der Halle. Er hatte mit seiner Familie zum Umtrunk eingeladen. Und es war einiges geboten. Pausenlos wurden wir mit Getränken versorgt, zum Mittag gab es Pasta satt, danach wieder Gebäck und Getränke ohne Ende. Jedermann und Frau konnte seine vielen Motorräder bewundern. Wer wollte, konnte mit zwei Minibikes die Straße langfahren, um anschließend zu erleben, wie so was richtig funktioniert. Zwei Minibike-Rennfahrer haben auf der schnell abgesperrten Straße gezeigt, was mit den Dingen alles möglich ist. Wahnsinn! Es folgte eine Vorführung mit einem Speedway-Motorrad. Das Feld vom Nachbar war zum Glück schon abgeerntet und wurde nun laut-



Schön und selten: RGS Executive aus der Schweiz.

stark umgepflügt. Als Mario dann auch mal fahren durfte und mit Vollgas die Straße langballerte, wurde es still. Am Ende der Straße war nämlich der Sprit alle. Danach wurde eine 125er Honda (Ex-Grand-Prix-Renner) aus den siebziger Jahren zum Laufen gebracht. Sie sprang zwar gut an, im Leerlauf nahm sie auch gut Gas an, jedoch beim Hochdrehen war's aus. Gequalmt hat's furchtbar und als man schließlich die Vergaserabdeckung abnahm, ging's richtig zur Sache. Einige „Runden“ hat der Fahrer es richtig fliegen lassen, bis er mit einem Platten vorne abrechen mußte.

Nach einigen sehr schönen Stunden verließen wir die gastliche Stätte - Danke Ulderico und Familie.

Am Abend trafen wir uns bei Luca in der Bar, um von dort aus gemeinsam mit Familie Milani ins „Alle Acque“ zu fahren. Es war nämlich wieder fast unser kompletter Stammtisch „Cavalli con Cuore“ anwesend. Auch diesen Abend begossen, äh beschlossen wir wieder bei Maurizio mit einem Grappa Frutta. Montags war große Aufbruchstimmung. Während die meisten packten, bin ich mit Michael auf den Monte Grappa gefahren. Welch ein Genuß, ein einziger Radfahrer auf

dem ganzen Weg nach oben. Wegen mangelnder Aussicht sind wir dann wieder ins Tal gerollt. So ein „Seifenkistenrennen“ hat was. Totale Stille, Zeit zum Aussichts genießen (nur oben waren Wolken), und endlich mal kein Räng-Täng-Täng mehr. Für

Michael, der kaum noch aufnahmefähig war, und mich war es dann auch Zeit zum Packen. Die Mopeds in den Bus und schnell noch eine Portion Pasta rein und ab - Telefon. Für mich? Oh Gott. Im Drei-Stunden-Rhythmus habe ich die letzten Tage zu Hause bei Gabi angerufen, und jetzt Telefon für mich. Es war einer von „Opas“ Junioren. Die 750 GT stand im Val Sugana und wollte nicht mehr, was tun? Wir sind dann hingefahren und nach zwei Minuten konnte ich ein Ozonloch im rechten Kolben diagnostizieren. Also schnell die GT aufgeladen und zum Andrighetto nach Breganze gebracht, dort die inzwischen fertige 1000er eingepackt und Richtung Heimat.

Morgens um 5 Uhr waren wir in Frankfurt am Bahnhof, Michael fuhr mit dem nächsten ICE nach Hamburg und ich nach Hause. Eigentlich ist nichts schlimmes dabei, um 5.30 Uhr ins Bett zu gehen, aber zwei Stunden später wieder raus, um zu arbeiten - naja, das Wochenende war's mal wieder wert. Übrigens, das Baby ist immer noch nicht da. Jetzt sehe ich halt schwarz für den Teilemarkt in Imola, der in zwei Wochen ist. Es sei denn.....

Werner Schwab

im Motorrad Zentrum

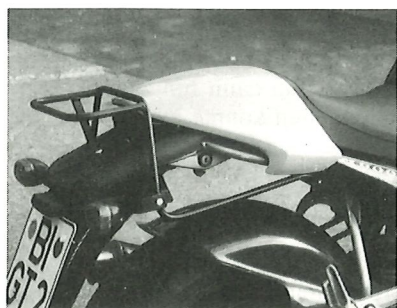
Hökenschnieder GbR

aprilia

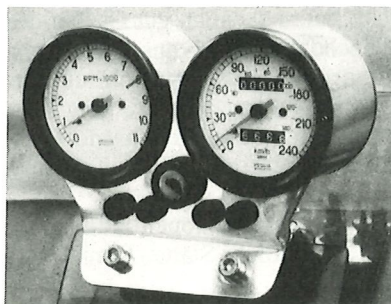
DUCATI

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

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

Pegaso 650, schw. sofort lieferbar.
Fa. Nauber, Tel. 05424/38707

Benelli

Benelli 350 RS, Bj. 80, in Teilen zu verkaufen, Tel. 04331/39431 nach 16.00 Uhr

Benelli 500, EZ 04/76, 44 PS, 4 Zyl., leicht restaurationsbed., VB 1350,-, Tel. 0841/52940

125 C2 Electronica, org. 10300 km, sehr schön bis auf Lack, EZ 75, viele org. Neuteile, zum Selbstkostenpreis v. 2300,- DM, 08640/798925

Verk. Benelli 354 Sport, Farbe Rosso, Bj. 80, org. 18200 km, guter org. Zustand, Endschalld. neu, Bereifung Pirelli neuwertig, TÜV auf Wunsch, Preis DM 3300,-, Tel. 0721/550274 od. 556666

Suche 250 2C, komplett oder Teile, 02374/12079

900 Sei, Bj. 84, orig. Zust. 34000 km, Preis VS, Tel: 05374/2851

Benelli 650 Tornado, 4000,-, Tel. + Fax 08427/1652

Cagiva

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

Cagiva Alazzurra 350, Bj. '87, 14000 km, 27/38 PS, baugleich Ducati Pantah, guter Zustand, Preis VS, Tel. 08171/73195 ab 18 Uhr

Cagiva Enduro 600 W 16, 34 PS, Bj. 7'94, 12900 km, Preis VB 7150,- DM, Tel: 02251/56555, abends öfter probieren

Suche Schaltplan für "gestrippte" Elektri-
kan Ducati Pantah/Cagiva Alazzurra.
02621/8993

Ducati

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

Hier inseriert - schon verkauft

Ducati 900 MHR I, EZ: 84, Reifen, Kettensatz, Lack neu, wie aus dem Ei gepellt, schwarze Veglia, rundes SS-Rücklicht, Silentium, Conti, offene 40er eingetragten, längere Zeit abgemeldet, neu Baurat abgenommen, VHB 15000,-, 04121/25720

Verkaufe 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

Suche Schaltplan für "gestrippte" Elektri-
kan Ducati Pantah/Cagiva Alazzurra.
02621/8993

DUCATI KÄMMA



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

Kennen Sie
unsere
Spezialteile
Katalog?



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

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

Motalia Anzeigenmarkt

transmoto - einfach V-stark

Spezialist für Kraft und Leistung

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

*Unsere Rennerfolge im Moto-Aktiv BoT Race, mit ersten und zweiten Plätzen
belegen die Qualität unserer Arbeit.*

Unser Angebot: 320 mm Brembo Full-Floater, je Satz nur DM 1050,-
Kostenlose Tuning-Preisliste anfordern
Gebr. und neue Duc's? Anfragen

transmoto U. Pfaff 56379 Winden Obertalstr. 4b

Tel.: 02604/6166 Fax: 7458

Suche für 900 SS KoWe: Conti - auch
einzeln aber ohne Beulen! Tel. 02163/
32729 abends, am besten spät!

Verkaufe schweren Herzens wegen
Zeitmangel Ducati 350 Mark 3, EZ Juli
'74, TÜV auf Wunsch neu, 17 PS, 2000
km nach Motorüberholung, viele Er-
satzteile, tags 089/4166327, abends
089/561498

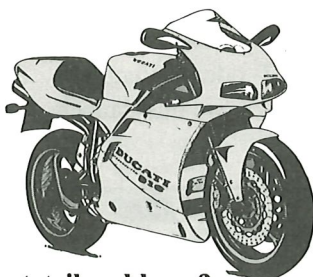
Ducati 750 SS-Motor, Bj. '94, 4500
km, DM 3500,-, sowie Kohlefaser-
heck für Monster wie in Motalia Sept.
95, Seite 29 abgebildet DM 420,-, Tel.:
0231/833516, Fax 834632, Fa. 3D

SL 600 Pantah (HR), Bj. 83, orig. 38000
km, Optik + Technik top Zustand, Preis
VB, Tel. 06897/51303 oder 0681/61888,
Billy verlangen

860 GT, rot, EZ 77, 38 kw, 16000 km, 2
Vorbisitzer, TÜV neu, Akront Speichen-
räder, '93 originalgetreu + total restaur-
iert, sehr schöner Originalzustand,
13800,- VB, Tel. 07733/8808

900 SS "Maxilight", 5/93, 7.000 km, 1.
Hd., unfallfrei, sehr schönes Sommer-
Liebhaberfahrzeug, Diopa SL-Höcker,
GFK/Carbon mit Polster echt Leder,
Diopa-Halbschale, F1-Rückspie-
gel, Sonderlackierung "superlight-
gelb", A04/B04 Auspuff hochge-
zogen, Krümmer und Felgen
hochglanzpoliert, ABM-Fuß-
stelanlage, alle Leitungen Stahl-
flex, hochgelegter Ölkühler, RC
30 Handbremspumpe, Dynojet-
satz mit K&N Filter, Bremsmo-
mentabstützung hinten, Carbon-
instrumententräger mit Ölthermo-
meter, Carbonvorderradabde-
ckung, Reifen und Kettensatz neu,
alle KD durchgeführt, alles einge-
tragen, VB 14.900,-, Tel. 07063/
7775

DUCA



**DANIELE
MOTO**



**Ersatzteilprobleme?
Nicht bei uns!**

**Großes Ersatzteillager
Täglicher Versand**

Sil Motor
Schalldämpferanlagen

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

Ihr autorisierter Vertragshändler

DANIELE MOTO

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

**Neue M1R-Gabel für 851, VB
1200,-, Tel. 089/9043994**

900 SS: Termignoni-Kohle hoch-
gezogen mit TÜV DM 890,-, DSM-
Drehmomentkrümmer NP
1.550,00 für DM 950,00, fast alle
Carbon-Teile, bitte anfragen, sehr
günstig, Tel. 07063/7775

Motalia Anzeigenmarkt

Ducati 888 SPIV, Nr. 612, EZ 7/93, 3500 km, 98 db offen, ital. Ausführung, 71/82 kw, 23500,- DM, Tel. 0421/892709

DUCATI ORIGINAL WERKSLACK
ab Bj. 91 sofort lieferbar, lehrer-meyer motorräder 09953/1253

Ducati 851 S3 Teile, diverse Teile zu verkaufen. Tank, Verkl., Motor, Sitzbank 2-Mann etc. Tel. 0421/892709

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

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

**DUCATI bimota
LAVERDA**



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

900 SS Caren., EZ 04.92, div. Extras, K&N, Stahlflexleitungen, Contis, Ölthermo, offene Surflex Kupplung, M 900 Schutzbl., 17.000 km, VHB 13.750,-, Tel. 0431/362462

Ducati 900 SS Super-Light, Bj. 93, 6000 km, rot, mit Montageständer für DM 16.500 VB zu verkaufen. Tel. nach 17.00 Uhr 06181/257538

860 GTS Rahmen mit Zollpapieren 500,-; tausche 860er GTS Motorleergehäuse mit Anlasser-seitendeckel gegen 900 SS-Gehäuse. Tausch gegen Contis + andere neuwertige Motorteile (Kolben, Kurbelwelle, Köpfe) auch möglich. Tel. 02151/392837

900 SD Darmah, rot, KöWe, Bj. 78, 18.000 km, Zustand 1a, Motor verplombt, offene Dell'Ortos, VB 10.500,- DM, 05043/1671

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*



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

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

LSL Lenkungsdämpfer für 888, 900 SS/SL '92-, Monster, Kit incl. aller Anbauteile (Rahmenschele, Standrohrschele, Schrauben etc.) und TÜV-Gutachten, neu - original verpackt, FP: 200,- DM, 02151/786854, Anrufbeantworter

Verkaufe Brembo Racingzangen, ge-fräst, Paar 1950 DM und Brembo Radialbremspumpe mit Bremslichtschalter DM 550 für Ducati 916, 900 SS usw. Uli Jaschke, Tel.: 02263/72383 AB

Duc 750 Sport, EZ 9/90, 21 tkm, 1. Hd., Extras: schwimmende Graug. Brems-scheiben, Kotflügel v. klein, WP Gabel-federn, PS 16 + PS 13, stahlumman-telte Brems- und Kupplungsleitung, Alu-Stummel, Metzeler-Bereifung neu + eingetragen, Kupplung Surflex neu, Alu-Kettensatz DID neu, Original + Alu-Töpfe, Krümmer offen, Brems-klötze neu. Motortuning: 800 ccm, Arias-Kolben ho. verd., Kanalbear-beitung, gr. Ventile, VeeTwo Dreh-momentnockenwellen + original, 40er Dell'Ortos, opt. abgestimmt, Motor-aufleistung nach Tuning ca. 2 Std., ca. 90 - 95 PS. Gegen Aufpreis: Koh-lefaser VVK + Kohlefasertöpfe neu. Tel. 05433/6718

Ducati 125 Regularita, 1 Zyl.-2 Takt, 1974, restauriert, Alu poliert, neu be-reift, Chrom, Stoßdämpfer u. Lenker, TÜV neu, Versicherungsübernahme (45%) möglich, 3.500,- DM, Tel. 08640/798925

Verkaufe: Ducati 125 TS (Königswel-le), 125 ccm, Bj.: 1959, hervorragender Restaurationszustand, viel Neuteile, Farbe: rot, Preis: VHB DM 4.200,-, Tel. 02241/66776 (Nähe Bonn)

Suche: Werkstatt-Buch 350 Scrambler, Schwingenbuchsen, Seitenblech und Werkzeugtasche, Tel. 02102/35666

Hilfe: Wer hat Erfahrungen mit Ölküh-lerumbau (Hochlegung und Tempera-tursenkung) und Einbau von Ölthermo-staten bei 900 SS/SL? Tel. 02151/786854

Verschleiß, Ersatz- und Zubehörtei-le sowie Brembo- und Dell'Orto Pro-gramm für Deine Ducati zu fairen Preisen lieferbar! Fa. LUBBIke Fax & Tel. 0881-61059

Ducati 748 SP, 2000 km, EZ 5/95, VHB 24900,-, 04952/4726

Suche 851/888 SP Nockenwellen gebr. zu kaufen (gebe 851 Strada Wellen ab) oder tausche 851 Strada Köpfe kompl. gegen SP Köpfe kompl. mit Wertaus-gleich (je nach Zustand bis max 1500.). Suche Pantah Zyl. Kopf stehend, wenn möglich mit gr. E-Ventile, im Tausch gegen 750er Zyl. Köpfe? Oder verkaufe für Ducati/Cagiva 750 je 1 stehender + 1 liegender Zyl. Kopf, Preis VHB. Wer kann Auskunft geben, in welchen Fiat/Lancia Automodellen Einspritzdüsen der Firma Weber mit schwarzem Kopf bzw. der Fa. Bosch auch mit schwar-zem Kopf eingebaut sind? Tel. 07725/2718

Ducati 350 Scrambler, Bj. 76, 17 PS, o. TÜV, Preis VB, Tel. 07531/16597, Mi-chaela

DUCATI 888 RACING in Teilen, lehrer-meier motorräder 09953/1253

Suche gebraucht für 750 SS (neues Modell): Len-kungsdämpfer, Feder-bein, Beifahrersitzbank-abdeckung von 900 SS. Aus Kohlefasern: Radab-deckung hinten und In-strumentenblende, Preis-vorstellung ca. halber Neupreis, 02402/30822

Suche Kröber Drehzahl-messer 4-Takt, 4-Takt Kröber Zündanlage kpl. 2 Zyl. Dringend, 08622/1289 ab 8.00 Uhr

900 SS, Bj. 91, Diopa Höcker, hoher Kohlefa-serauspuff, Stahlflex, ME Z2, FP 9999,-, Tel. 06782/7679



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-

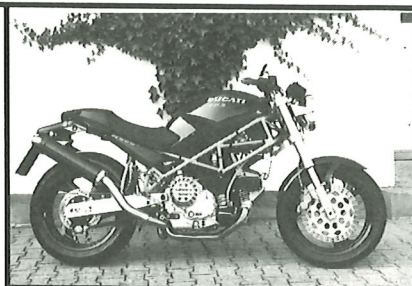
Roonstr. 11, 52070 Aachen
Tel. 0241/501988, FAX /509233

DUCATI

bimoto

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,-
Motorentlüftungsstützen 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

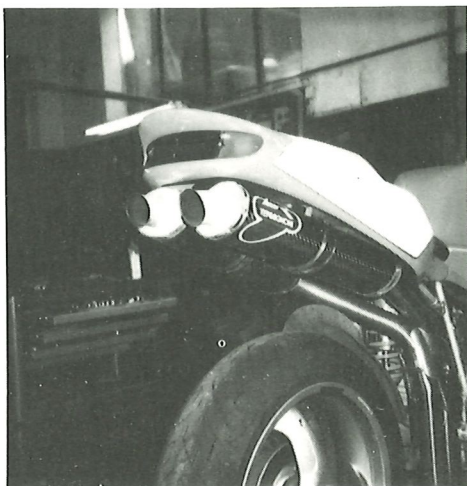
Katalog ist in Arbeit!!!

Gartenstraße 29 * 58300 Wetter
Fax 02335/17674 * Tel.: 02335/2957

Höckersitzbänke und Heckteile

für Ducati
400 - 900 SS 900 SL
600/900 M
851/888 SP - Strada
748 - 916

Info gegen 3 DM



Karl Klumpp • Stuttgarter Straße 8 • 71735 Eberdingen

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

Verk. für 750/900 SS - KW Imola-Höcker m. Polster 320,-, Kotflügel vorne u. hinten 70,- u. 130,-, Kettenschutz 80,-. Alle Teile sind neu u. m. TÜV-Materialgutachten zus. für 550,- incl. Versand (NP 700,-), Matthias Grundhöfer, Storchengasse 20, 67435 Neustadt

Verk. Ducati 750 F1 Replica, Originalzustand, Bj. 86, Doppelsitzbank extra, 66' km, 14.000,- DM, 08702/8423 ab 20.00

Suche für Königswelle 900 R, Bauj. 83: SS-Halb-schale, evtl. mit Scheinwerfer, Imola-Tank, Vorderrad 2.15 x 18, linken Motorseitendeckel Nr. 0.805.49.661, Fußrasten, Lenkerarmaturen, Auspuffanlage, biete 2 Unfallrahmen ohne Brief, HR-Tank, Tel., Fax: 04765/782

Verkaufe 750 SS Carenata-DNL, EZ: 4.94, PS: 66, km 19000, TÜV 4.96, noch 7 Monate Garantie, scheckheft gepflegt, sehr guter Zustand, unfallfrei, DM 12400,-, VHB, 04841/64627

SIL-MOTOR AUSPUFFTOPF RE/LI FÜR 900SS/851/888 STR. DM 399,-, lehermeier motorräder 09953/1253

Suche Motor 1000 KW oder wer baut 900er KW auf Gleitlager für Pleuel um? Tel. bis 23.00 oder Rene Aepli, Zeisigweg 23, 4528 Zuchwil, Schweiz, 065/252374

Verkaufe Ducati 900 SS, Bauj. 93, km 18.000, DM 9000,-, leichter Unfall, Armaturen, Licht, sonst keine Schäden an Rahmen, Gabel, Telefon abends 0471/663652 (Italien?)

Suche Schwinge für Ducati M 900 Monster, Tel. 04381/7701

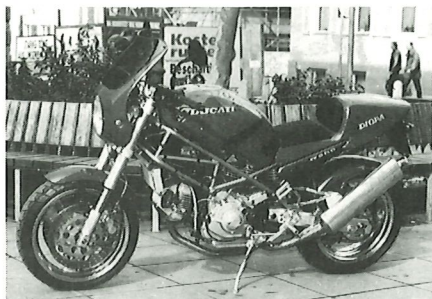
4 - TAKT STUDIO

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

Großes Gebrauchtteilager !

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

Motalia Anzeigenmarkt



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

Suche Kröber-Drehzahlmesser, LZ 13 für Ducati. Verkauft Veglia-Renn-drehzahlmesser mit Antrieb für KöWe, VHP. Telefon: 05223/41342

Verkaufe 600 SS Motor, 12.000 km, Bauj. 92, 4.500 DM; 916 Rahmen 2.700 DM; 916 Schwinge 1.300 DM, Brembo 320 ø Gußsch. 600 DM, Brembo 320 ø Racing 900 DM, Skorpion Auspuff 916 komplett 2.900 DM, abends telefonieren, 0471/663652 (Italien?)

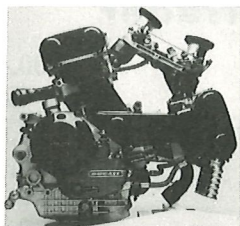
Verkaufe 650 SL Pantah, 1a aus 2. Besitz, EZ '85, 14 tkm, 65 PS, org. rot-gelb, neu: TÜV, Batterie, Reifen hi., Kette mit Batt. u. Ritzel, WP u. Koni, Brembo Bremsl., mit kurzen Conti u. K&N; + org. Conti, Gepäckträger, DM 7900,-, 030/3361313

Ducati 600 SL, 50 PS, Bj. 7/81, 49000 km, viele Neuteile, Gepäckbrücke, orig. Verkleidung extra, 4800,-, Tel. 02159/1575, am besten Sa. + So.

Verkaufe Vorderrad von Ducati 500 GTL oh. Bremsscheiben, Preis 150,- DM, Tel. 07231/78345

916 SP CARBON-SCHALLDÄMPFER
DM 1200,-, lehrermeier motorräder
09953/1253

Paralleltwin 350/500 GTL/GTV/SD Neuteile für Motor/Fahrwerk/Lackteile sowie Sitzbank GTS 860 neu, Tel. 09233/2426 öfter probieren



SCHNYDER CORSE

Produkte aus dem BOT-Shop von Edgar Snyder - M 600 / 900, 900 SS, 748 / 888 / 916, spez. und original CORSA Teile

POGGIPOLINI Schrauben & Motor, Rahmen und Verkleidungs-Kits

FUEL INJECTED MOTORCYCLES

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

**ACHTUNG Händler - wir suchen
Fachhändler für unsere Produkte!!**

748 / 916

Original DUCATI Corsa Rastenanlage mit Schalt- & Bremshebel, ohne TÜV DM 660,-

SCHNYDER CORSE Kettenadapter-Umbaukit auf 520 Kette - komplett- DM 1650,-

600M/900M

SCHNYDER CORSE Fahrwerks- & Motor-teile, Kohlefaserteile, Drehzahlmesser etc. Bitte spezielle Liste anfordern.



Thomas Ratsch
Thierschstr. 4 / 20G
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



Suche: Für Königswelle 125 S oder TS Zylinder, Kopf, Kupplungskorb, Zündzeitpunktversteller, Pleuel, Literatur u. Tuningtips jeder Art. Originallack, Aufkleber usw. Biete: Einzylinder Drehzahlmesserantriebsdekel 50,-, für 100-125 Königswelle: Hinterrad 60,- versch. Gabel- und Fahrwerksteile, 100er, 160er Zylinderköpfe und diverse Motorteile auch im Tausch. Bin für Tips und Hinweise oder Kontakt zu anderen 100-160er Schraubern dankbar und gebe auch gern Ratsschläge und Literatur

Suche dringend Briefkopie von 350 Ducati Mark 3 od. Mark 3 D. Tel. 09344/695

VERKLEIDUNGSTEILE GEBR. 750/900 SS, 851, 888, lehrermeier motorrad-der 09953/1253

weiter. Suche alles über frühere Ducati Rennmaschinen. Horst Günther, 06071/37155

Suche 888 Strada, Bj. 93-94 o. SP IV in gutem Zustand mit wenig km zu angemessenem Preis, 030/3361313

Ducati Monster 900, EZ 2/94, 6900 km, rot, DZM, Akront-Speichenfelgen, Preis VB, 089/6126337

Ducati 900 SS Nuda, EZ 4/95, 10.000 km, 2 Auspuffanlagen, Diopa Halbschale, VHB DM 15.500,-, Tel: 04126/2248

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

900 SSD, Bj. 79, orig. Zust., 40er offen, 52000 km	8000,-
900 SD, Bj. 78, guter Zustand, 26000 km, TÜV neu	8500,-
500 Pantah HR, Bj. 81, 46000 km, Anlasser/Lima/Kupplung neu	4200,-
350 D, Bj. 73, 17 PS, opt./techn. gut, Räder/Reifen neu	8200,-
Termignoni Alu/Inox für M 900 mit TÜV	890,-
Umbausatz für 2. Scheibe 600/750 SS kompl.	790,-
Speichenräder für Köwe, 2.15/18, 6-Loch, Akront kompl.	1600,-
Hauptstromölfilterumbau für 750/860/900 Köwe mit innenliegender Leitung und verbesserter Ölpumpe incl. aller Teile bei Anlieferung der rechten Gehäusenhälfte	1050,-

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Motalia Anzeigenmarkt



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

Drehzahlmesserantrieb mit eckigem Deckel 150,-; Drehzahlmesser Veglia, elektr. 150,-; orig. Veglia Competizione (alt) 240,-; Königswellendeckel eckig 30,-; Tankdeckel in chrom, neu 30,-; Aufnahme flansch für Ruckdämpfer mit Lagern 120,-; Regler, 4 polig 80,-; Gabelbrücke unten für 38 mm Marzocchi-Gabel (900 SS) 190,-; Tauchrohre für 38 mm Marzocchi-Gabel (900 SS) je 100,-; Gabelinnerein für 38 mm Marzocchi-Gabel (900 SS) 50,-; Gabeltragfedern für 38 mm Marzocchi-Gabel (900 SS) 50,-; Instrumentenhalter für GT (nicht Abdeckung) 2 St. 40,-; Kolben 86,0 mm für SS 2 St. 200,-; Lichtschalter für GT 25,-; Schraubkappe für Handbremszylinder, voll-Alu 40,-; Gummikappe für Tauchrohr 5,-; liegender Zylinderkopf für 900 SSD, leer 150,-; Krümmer, stehender Zylinder 900 SS, original 50,-; Krümmer, stehender Zylinder 900 SS, enganliegend, Flansch mit Haarriß, ansonsten neuwertig 30,-; Kronenmutter für Krümmermontage je 30,-; 40er Dell'Orto-Vergaser, gebraucht (stehend, liegend) je 180,-; Gasgriff Tommaselli 2C, chrom, alt 30,-; Tel. 0711/4570569

500 SL Pantah, rot/schw., EZ 4/81, 46 PS, ca. 30 TKM, TÜV 6/97, Motor v. 10 km überholt, NCR-Tank lang m. seltenem Tankschnellverschluss, SS-Halbschale m. get. Scheibe, Koni-Stoßd., Gabelstabi, O-Augen, u.v.w. Extras, VB 6.300,- DM, Tel. 02309/77128

Ducati MHR 1000, Bj. 3/95, Conti & 40er offen mit TÜV, Speichenräder, Imola-Höcker, Veglia Drehzahlm. weiß, Flugzeugverschluss, Alu Fußrasten hinten, SS-Rücklicht, SS-Schutzblech v. & h., Alu Ritzel u. Regina Gold neu, Reifen & Batt. neu, Stahlflex Bremsl., Ochsenaugen, VB 15.500 DM ab 19 Uhr, 02721/79196

SCHALLDÄMPFER ZDM A04/B04 DM 399,-, lehrermeier motorräder 09953/1253

Verkaufe Imola Auspuffanlage, hochgezogen, schwarz für 900 Königswelle, Sonderanfertigung: Endrohre auch für Serienkrümmer untenrum zu verwenden mit zweitem Aluhalter. Ausgleichsrohr, Dämpfung variabel, offen, wie Conti mit Dämpfer leiser FP 750,-; 350er Einzylinder-Motor, neu, o km, außenliegende Ölleitung, einbaufertig, 2500,-; 350 Scrambler, super Zustand, neuer Lack, neuer Tank, neuer Sitz, TÜV-fertig, DM 4000,- (wegen Platzmangel), J. Stark, Oberhofener Str. 36, 84453 Mühldorf, 08631/276, Fax 161494

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

Suche für KW-SS: Lampenhalter, Instrumentenkonsole, Instrumente, Umbausatz für Fußrastenanlage (Alu, spielfrei, usw.), Hauptständer, Tel. 07654/7295

Replica Tank 300,-, Gabel Stand-Tauchrohr aus Gespanumbau 400,-; Gehäusedeckel mit E-Start für Darmah 300,-, Replica 1 Verkleidung, neuwertig mit Scheibe kompl. 500,-, Tel. 030/3825076 abends

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

Clubmitglied W. Bayer gibt wegen Aufgabe folg. Ducati Sachen ab: 1 x TT2 Fahrgestell 3.000,- DM, 1 x NCR Motor Pantah neu 5.000,- DM, 1 x 750 Sport Motor 4.000,- DM, 1 x 920 F1 Motor 6.000,- DM, 1 x 820 F1 Motor 4.000,- DM, 1 x 750 F1 kompl. o. Motor + Brief 5.000,- DM, Anfragen Ducati Freunde Oberschwaben, T. 07524/3595 ab 17.00 h

Suche für 900 SS KöWe: Imola Alu-Tank, schönes Alu-Cockpit für In-Sinstrumente, Kickstarter, 0251/662954

DUCATI RICAMBI WEIB

jetzt anfordern!



DM 15,- in Briefmarken

TEL. 06341/61071 FAX 06341/63987

Am Bahnhof 8 76829 Landau

Motalia Anzeigenmarkt

Ducati 900 SS Königswelle, Bj. 78, orig. Bajohr 1000 SS, div. Extras, guter Zustand, VB 15900,- Inzahlungnahme möglich, weitere Info am Telefon, 04921/27385

Teile für 750 S, EZ 90: Auspuffanlage 2in1 F1R, Alu, Edelstahl, hochgelegt 350,-; Hinterr. Felge, Spez.-Werkzeug, Kleinteile... 09932/1888 am besten Abends

Biete 38 mm Marzocchi-Gabel mit Gabelbrücken aus Duc 900 SS KöWe für DM 650. Lutz 030/7738473

Motor Königswelle 860 GTS, vor 8000 km überholt, geänderter Ölkreislauf, polierte Motordeckel, nur Kickstarter, VB 5500,-, ab 20 Uhr: 02202/21567

Verkaufe Scrambler 350 S, Bj. 76, TÜV 08/96, kpl. neue Bremsbeläge, 2 Sitzbänke, sehr guter Zustand, VB 5500,-, Tel. 02174/8700

WBO-Tank, NCR-Design, "Blitze" hochglanzpoliert, Restschwarzlackiert, goldener Schriftzug Ducati, absoluter Blickfang, 1a Zustand, VB 1100,-, Tel. 06776/1456 od. 1411

Suche für 900 SS-KW Kopien von Briefeintrag mit 40er Dell'Orto offen und Borrani Speichenräder. Möglichst EZ 81/82. T. Schubert, Harksheider Weg 92, 25451 Quickborn, 04106/66288

Suche Kontakt zu KW-Fahrern für Erfahrungsaustausch, Termine von Ducati-Treffen 1996 etc., Peter, Tel. 040/5515383

750 SS Nuda, Bj. 92, 24000 km, große Inspektion, Verschleißteile neu, offener Sammler, Stahlflex, Surflex-Kupplung, Carbonabdeckungen, etc., VB 9800,-, Tel. 02607/1075

DUCATI 750 S, Bj. 89, rot/blau, 18.500 km, Reifen "neu", TÜV "neu", 1. Besitz, verbesserte Bremsanlage, White Power-Federn u. Dämpfer, absoluter Neuzustand ! DM 8.500,-, Tel.: 033701/55456

KW-Ducati, FPS Radsatz, Kuppl. Dekkel Bosch, Polyesterenteile, Tank 750 S (breiter Rahmen), Motorerteile, Spezialwerkzeuge, Gabel 900 SS kompl., Ersatz/Verschleiß-Teile für Scarab-Bremsanlagen, Kolben 750S/SS, Tel. 02271/54230 ab 15.00 Uhr

Pantah 600, absolutes Unikat (Alutank usw.) mit Originalteilen, Scrambler 450 mit jeder Menge Ersatzteilen, Preise nach Anfrage, Tel. Fax 08427/1652

Verk. von 900 SL, Bj. 94, Verkleidungsteil li. leicht beschädigt, Verkleidungsmittelteil leicht beschädigt, Bremschläuche hi. u. vo., Plastikschutzblech hi. Tel. 08061/35742

Fantic

Suche für 80iger Fantic Trail einen 50 ccm od. 80 ccm Motor, möglichst billig und komplett, Tel. 07334/8613

Gilera

2 Stück Gilera 150 Strada mit Brief, vollst. 74/75, Preis 1600,- (beide) 05308/4529

Hier inseriert - schon fast verkauft

Suche Handbuch und/oder Werkstatt-handbuch für XRT 600. Evtl. Kopie gegen Bezahlung. Tel. 09341/2822

Gilera Nord Cape, Fun Bike, EZ 8/94, 46 PS, 11000 km, 120/160 Reifen, 1. Hand, Edelstahlkrümmer, Handprotektoren, VB 7500, 02241/51699

Gilera Nordwest, Funbike, 600 ccm, Bj. 92, 6900 km, 7800,- zu verk, 07542/6202

Gilera Saturno, EZ 3/90, 25.000 km, 42 PS offen, Kickstarter (Anlasser ausgebaut), Rahmendreieck freigelegt, 160er eingetragten, Inspektion, Zahnriemen, Hinterradreifen neu, Preis VS, Tel. 02202/21567 ab 20 Uhr

NGR 250, '89, 2600 km, gar. wie neu, sFr. 3300,-; Gilera 150 Turismo, 54, rest., fahrbar, sFr. 4500,-; Gilera 124 Giubilo Extra 61, unrest., fahrbar, sFr. 2500,-; Morini Corsaro 125, fahrbar, sFr. 1800,-; Tel. CH-0041318392651

Verkaufe Gilera Saturno, 2. Hand, TÜV 07/97, Gabel überarbeitet, White Power Federbein, Alutank 18 ltr., ca. 15000 km, VB 9000,-, tgs. 0221/769976

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

Verkaufe neue Lafranconi für V 35 chrom. Preis 220,- das Paar, 02261/63394

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

Suche für V7 Sport eine Sportauspuffanlage, Stucchi od. Moto Italia, keine Lafranconi oder Lafranconi f. T3 bzw. SP I. Tel.: 06227/53408

Ansaugstutzen Alu, gerade für 30er Dell'Orto-Vergaser, aus dem Vollen gedreht, poliert, 180,- DM; Sturzbügel Cali 1100 vorne 50,- DM, Gepäckträger zum Verschrauben auf d. hinteren Schutzblech, chrom, 70,- DM, Tel. 06202/24059, Markus ver.

Moto Guzzi V 1000, Neuaufbau wie Cali T3, schwarz, Bj. 79, 35 TKm, Koffer, 2 Nebelscheinwerfer, Speiche, erstkl. Zustand, VB 9500,- DM, Tel.: 041032986

Halle 7
An und Verkauf
von Gilera-Teilen
Tel. 02441 - 6136 ab 18.00
Fax 02441 - 1792

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

CORBIN Sitzbankimport

Moto Guzzi:		
Airone Sport	Zustand 1, TÜV neu	DM 8500
LM 1	Lafranconi eingetr., TÜV neu, gu. Zust.	DM 8000
LM 1	zum Herrichten	DM 4500
Lodola 235	guter Zust., läuft gut	DM 2500
LM 3	Classicumbau, TÜV neu, Lafra. eingetr.	DM 8200
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
Benelli 650 Tornado	14000 km, sehr gt. Zustand	ab DM 4200
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.

Moto Guzzi Falcone Civile, Farbeweiß,
EZ: 1/74, 26 PS, 32 tkm, viele Neuteile,
VHB, Tel. 07148/4979

MG Lastendreirad Ercole 500, Bj. 69,
hydr. Kipper, fahrbereit mit deutscher
Briefkopie, VB 3200 DM, 02689/3071
od. 2432 NR

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

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

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

Moto Guzzi Nuovo Falcone, Bj. 69, TÜV frei, Polizeiausführung, m. Zubeh., O-Augen, VHB 4500,-, 0201/480977/AB

Moto Guzzi V7 Sport, Farbe rot-silber, Originalzustand, Motor, Getriebe, Kreuzgelenk, Kardan, Batterie + Reifen neu, seit Überholung 2000 km, alle Belege vorhanden, FP 12.500 DM oder tausch gg. originale MG 850 LM I m. Wertausgleich, Tel. 06131/832156

Moto Guzzi LM IV, EZ 87, TÜV 96, 60 kw, km 60000, P+W Halbschale (wahlw. VV), Stahlflex, Moto-Italia Fußrasten, 18" Vorderrad, VA-Cockpit, bleifrei, neue Reifen, technisch und optisch sehr gut, DM 8600,-, Tel. 05054/8090

Suche Superbikeverkleidung von Däs oder ähnliche, auch leicht defekt, Tel. 06241/384530

transmoto bietet an: Bremsscheibensätze Brembo, schwimmend, 300 mm, je Satz DM 1060,-; Bremsscheibensätze SBT, schwimmend, 300 mm, je Satz DM 950,-; Bremsscheibensätze Brembo, schwimmend, 320 mm, je Satz DM 1080,-; 4-Kolben-Bremszangen Brembo, Oro, P4 30/34, je Satz (re./li.) DM 880,-; Bremsbelagsatz RR für LM 1 u. 3 vo. nur DM 25,-; 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 159,-; Kurbelwellen, neu geschl., gehärtet u. pol. Stück für DM 499,-; LM 1 u. 2 Teile, originales in Massen. Diverse Getriebeteile, Preis? Getriebegehäusedeckel 5-Gang DM 110,-; und vieles weitere mehr!!! Tel. 02604-6166, Fax 02604-7458

Suche V 35 I Teile wie Sitzbank, Auspuff, Hauptständer etc. 0451/65758



april

Motorrad-Technik

Ralf SCHWEITZER GMBH

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

Motalia Anzeigenmarkt

André Pierre Vaut

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

Ersatzteil-Service

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

ANGEBOT !

850 Le Mans III, orig.	7.500,-
850 T-3 Cal., neuw.	8.900,-
750 S, sehr gut	7.700,-
Honda CB 500 Four	2.500,-



Fußrastenanlage Ago, LM1 Tank, 1000 S Bank mit Blech, evtl. mit kleinem Rücklicht, M-Lenker, Ago + Lenker mit Gutachten, 0251/511577

Mille GT, Bj. 88, 22 Tkm, schwarz, Koffer und Gepäckträger, TÜV 6/96, sehr gepflegt, VB 6800 DM, 04231/61616

Verkaufe Motoplat-Zündung komplett mit Verteiler, Pick-Up, Blackboxen und Zündspulen, Tel. 0791/55956 ab 18 Uhr

Moto Italia Fußrastenanlage LM 1/2 Alu mit Gutachten, poliert 280,- DM, diverse original LM2 Originalteile aus Umbau auf Anfrage, Tel/Fax 07972/6553

Stucchi/Gawa-Voll-Verklidg. kplt. m. Scheibe, H4 Scheinw., Blinkern + Spiegeln, Halter: VHB 220,-, T 05204/4775 Q (mit Papieren)

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

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

1000 SP NT 80, Bj. 78, Kuppl./Lima/ Profil neu, Silent Hektik Regler, Motor teilüberholt, mit Lit. + Technik, VHB 5000,-, Tel. 0341/9213124

2 Original-Endschalldämpfer für Moto Guzzi SP 1000 1a-Zustand, VB 220,-, Tel. 089/7241250

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

!!! JETZT KATALOG ANFORDERN !!!

**MOTORRADHANDEL, ZUBEHÖR &
GUZZI SPEZIALTEILE
SCHMITZ**

!!! NEU !!!

Untere Lenkkopfbedeckung
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.**

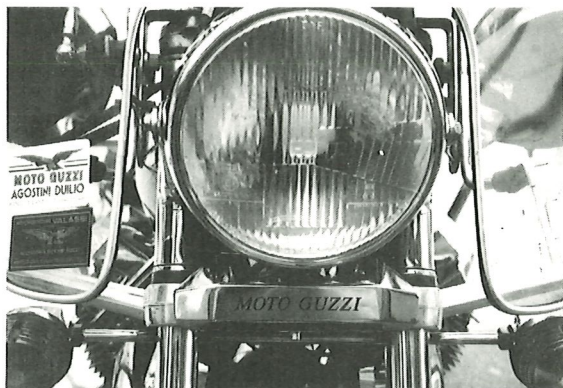
**MOTORRADHANDEL, ZUBEHÖR &
GUZZI SPEZIALTEILE
SCHMITZ**

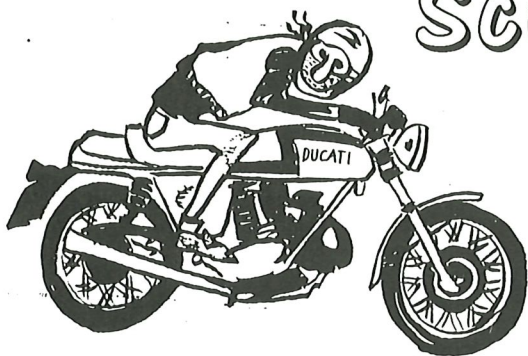
KIRCHSTRASSE 25
41849 WASSENBERG

TELEFON: 02432 / 20179 (nach 20.00 UHR)

EVTL. TAGSÜBER UNTER DER RUf-NR 02432 / 5924

Fax: 02432/3794





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

Verkaufe Original Cali III-Teile wegen Umbau: Givi-Koffer (groß) incl. Halterung, Spiegel, Rücklicht + Blinker, Blinker vorn, Scheibe groß, Sitzbank komplett, Konidämpfer, Unterzugaabdeckung, Tel.: 09191/64967 ab 17 Uhr

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

Suche für Guzzi Daytona / 92: Satz PVM-Räder 3,5 x 17, 5,5-6,0x17, 320er Graugußscheiben/schwimmend plus PR 19 Bremszylinder, White Power Federbein, Tel./Fax: 0251/294179

Original bremsbo: Umbausätze z. B. für LM IV 2 Bremsscheiben 300 mm schwimmend, zwei Adapter, Stahlflexleitungen mit TÜV Gutachten für 1.199,-, Fa. LUBBIKE Tel. & Fax 0881-61059

Moto Guzzi V 1000 Tourer "Oldstyle", Umbau 94/95, 27000 km, VHB 12800,- od. Tausch mit WAG Daytona od. 1100 Sport, mehr am Tele. Uli 0721/615914 von 9.00-18.30

Moto Guzzi 1000 SP, 63000 km, Stahlflex, neue Reifen, schwarz, VHB 4450,-; Falcone Rahmen m. Brief 650,-, Falcone Motorgehäuse + div Kleinteile, 06132/73460

Verkaufe Moto Guzzi 850 GT California, Originalzustand, 53.000 km, neue Kolben, Ringe, Steuerkette, deutscher Brief, TÜV frei, sieht astrein aus, anschauen lohnt! VB.: 10.900,- DM, Tel.: 02065/24832 o. 02065/7355

Verk. neu eingesp. Hi-Rad, neue Vo-Radnabe mit Bremse, neuen Zylinder alles NF, ein SW Velorex 562 mit Zubehör, 1 Drehzahlm. neuwertig, alles VB, Tel. 0881/8478 ab 20.00

Suche für N.-Falcone: Falcone Doppeltopf, Auspuff Chrom in gutem Zustand für ca. 200,-. Biete für N.-Falcone: 1 Beinschild (li.) 30,-, 1 Luftfilterkasten mit neuem Filter 50,-, Tel. 06442/5946 Arthur nach 18.00 Uhr

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




STÖRK
Vertragshändler

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

Tel. 0761/ 462 63
Freiburg, Schönauerstr. 2

Exklusives Zubehör für Moto Guzzi "made by Stork"

Krümmer-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!

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 Alkront wieder lieferfähig ist, werden wir wieder welche anbieten.

1x 160er/120er in 17 Zoll Speichenradsatz für schnellentschlossene lieferbar!!

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. Vergleichen Sie 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, ausbuchsen 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 Simmerringen für nur DM 299,--

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

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

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

Wir bieten Bleifreumbau der Köpfe mit tmg-Ventilen, Super-Ventilführungsmaterial, gepanzerte Serdi-Ventilsitzringe, Köpfe partikelstrahlen, Kanäle optimieren, planen und auslitern der Kalotte, Ventildfedertest

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

SP 1000 G5 Rahmen inkl. Gabel, Schutzblech, Unterzüge mit Blanco-brief DM 1200,-; Tankweiß mit Schloss DM 160,-; Vorder- und Hinterrad komplett mit Scheibenbremsen und Bereifung DM 450,-; Lenker DM 25,-; Sitzbank mit Chromreling DM 170,-; Kreuzgelenk DM 100,-; Marzocchi Gasdruckdämpfer hinten, Paar DM 200,-; Tacho (Meilen), neuwertig (160 mm) DM 100,-; Griff-Elektro-Armaturen li. u. re., neu, DM 100,-; Vergaseransaugstutzen Alu, mit und ohne Sieb, neu, Stück DM 30,- Tel. 02431/5458

V65-Lario Teile zu verkaufen: VV Valpolini mit Halter, Blinkern u. Spiegel, Original-Verkleidung, H4-Scheinwerfer mit Halter, Seitenteile, Heckteil, komplett mit Rückleuchte u. Blinkern, Sitzbank, Original-Scheinwerferersatz, Luftfilterkasten, Leistungs-Reduzierbuchsen 50 PS, Racimex Ölthermometer. Suche Lenkkopfblende wie an Cali 3. Axel Hesse, Cecilia Gallarzagolia 5,3.b, 48340 Amorebieta Bizkaia, Spanien, Tel + Fax: 0034 4 6309552

Verschleiß, Ersatz- und Zubehörteile sowie Brembo- und Dell'Orto Programm für Deine Guzzi zu fairen Preisen lieferbar! Fa. LUBBIke Fax & Tel. 0881-61059

California 1100 ie, Bj. 10/94, rot/schwarz, viele Extras, top Zustand, VHS, 062227/51680

Moto Guzzi 1100 Sport, Farbe: rot, Bj. 7/95, km 5000, VB 16500,-, Tel: 05504/8617

Ralf Tholen

Ersatzteile und Zubehör für MOTO GUZZI

Zubehör aus Aluminium

Instrumentenkonsolen

(neu: auch für California 3/1100)

Ansaugtrichter, Krümmerflansche, Instrumentengrundplatten und -becher, Zylinderschutzbügel, Batteriegrundplatten Ölmeßstäbe (auch mit langer Hülse)

alle Teile hochglanzpoliert

Informationen anfordern

Täglicher Versand

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

Zu verkaufen: Stoßdämpfer hinten Marzocchi 150,-, Tank SP 1000 100,-, Stirnräder gerade verzahnt 150,-, Tel. 07576/7164 abends

Moto Guzzi V 65 TT (Enduro), Bauj. 85, 33 kw, TÜV 7/97, 25.500 km,

2in2 Auspuffanlage von Moto Spezial (eingetragen), 4.990,- DM, Tel. 06703/4381 ab 18 h, oder 4370 Anrufbeantworter

Suche klassisch runde u. schmale Halbschalenverkleidung (Motomeccanica, etc.) m. Materialgutachten, Halterungen u. Lampe f. Moto Guzzi Le Mans. Tausche evtl. P&W Classic H.S., Fußrastenanlage Agostini f. Le Mans III gesucht (bitte alles anbieten), Tel./Fax: 08374/7904

1000 S, '91, 71 PS, 12800 km, schwarz/orange, Speiche, Alu-Cockpit, Pirelli vorn und hinten neu, Stahlflex, Hepco + Becker Koffer, Valeo neu, VHB 11900,- DM, Tel: tags 08531/4035, abends 08531/134028

MOTO GUZZI

Vertragshändler

aprilia

**im Raum Osnabrück
W. Nauber**

Eisenbahnstr. 6 (Gewerbegebiet)

49176 Hilter

Tel./Fax 0 54 24 / 3 87 07

Gebrauchteile/An- und Verkauf

von Unfallmot. u. Teilen

BAB A 33 Abf. Hilter

>> 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,-

Verkaufe: 2 Koffer G5, Cali II + 2 Kofferhalter + Zwischenstück. s. guter Zustand, 500 DM (alles) abends 030/3444308

transmoto bietet an: Bremskörbe für Originalbremssscheiben LM 1-3 Satz für 60,-; 2 x Handbremspumpe PS 16 mit Behälter für 190,-; 2 x Handbremspumpe PS 15 mit Behälter für nur 172,-; 2 x Handbremspumpe PS 15 ORO, oh. Behälter für nur 189,-; 2 x Bremszangensatz P 08, neu für je DM 399,-; 2 x Fußbremspumpe PS 12 (druck o. zug) ohne Behälter für 95,-; Auspuffkrümmer, V2A poliert, neu, passen auf alle Guzzis, Satzpreis DM 340,-; 2 Sätze tmg-Ansaugstutzen Alu, poliert, gerade für 40er Verg. 129,-; Schalthebel und Wippe 850 GT, neu, zusammen für DM 199,-; Gasgriffe Tommaselli für alle LM's für nur 69,-. Tel. ab 19 Uhr 02604/6166, Fax: 02604/7458

Suche LM III, IV, V Unfall, TÜV fällig, usw. oder guten eckigen Motor, evtl. Getriebe. Bitte keinen Schrott anbieten. Tel. 0234/452037

Suche 1 Rundscheinwerfer mit Halter passend für MG LM 3. Verk: 1e Halbschale, 1e original Verkleidung LM3 + 1e Sitzbank LM 3, der Preis ist jeweils VB, Tel. 06264/1829

2 neuwertige Pleuel für großes Modell, VHB 550,- und komplette Motorplat-Zündelektronik, Preis VHS. Tel. 05404/1253 oder (ab November) 05202/2096

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

Verkaufe für 850 T3 Cali gebraucht: Blinkerstangen vorn und hinten schwarz mit Blinker, original Rücklicht, original Polizia Instrumentenkonsole einäugig mit Tacho, Cali-Seitenständer, Schalter für Seitenständer, beide Unterzüge T3 komplett mit Rasten und Hebeln. Suche Tacho und Drehzahlmesser große Modelle (80 mm). Fax 0228/319624 oder Tel. 0228/315059 (AB), rufe zurück

Suche Lenker V7 Sport, rechts u. links, bitte nur Originalenlenker, keine Nachbauten anbieten. Tel. 06657/8928 nach 18.30 Uhr

escher



Italienische Motorräder

Barbara Escher
Südkirchen
Unterstraße 70
D-59394 Nordkirchen

Faszination MOTO-GUZZI

- Le Mans I rot/schwarz, 38.700 km, Bj. '76, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans I schwarz, 76.000 km, Bj. '76, Lafr. LM III
- Le Mans I rot/schwarz, 48.150 km, Bj. '76, VVKldg. Höcker
- Le Mans I blau, Bj. '79, zum Herrichten, fahrbereit
- Le Mans I blau, Bj. '76, 38.000 km, orig. Zustand
- Le Mans I schwarz/weiß, 38.000 km, Bj. '74, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans I rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV
- Le Mans II rot/schwarz, 60.500 km, Bj. '80, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans II rot/schwarz, 72.000 km, Bj. '84, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans III schwarz/weiß, 36.900 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans III schwarz/rot, 48.000 km, Bj. '82, Bitubo (V), Koff.
- Le Mans III schwarz/rot, 13.000 km, Bj. '84, alles orig.-top-TÜV
- Le Mans III schwarz/rot, 62.000 km, Bj. '84, Bitubos, Stahlr., TÜV
- Le Mans IV weiß, 5.000 km, Bj. '85, -Neuzust.- 1. Damen'Hand, TÜV
- 850 T grün, 58.000 km, Bj. '74, Speichenräder, orig., TÜV
- T3 weiß, 30.000 km, Bj. '77, Speiche, Koffersatz, TÜV
- T3 weiß/rot, 16.000 km, Bj. '76, Speiche u. Koffer, orig. TÜV
- T3 hellrot, 28.600 km, Bj. '80, gepfl. orig. Zustand, TÜV
- T3 dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer, Batterie neu, TÜV
- T4 27.000 km, Bj. '77, orig. Zustand, TÜV
- California T3 schwarz, 42.000 km, Bj. '86, orig. sehr schön, TÜV
- California II weiß, 38.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
- California II rot, orig. Lack, 27.000 km, Bj. '86, TÜV
- California III schwarz, 54.000 km, Bj. '87, orig. Zustand, TÜV
- V 1000 G5 silber, 67.000 km, Bj. '78, -top gepflegt- 1. Hand, TÜV
- V 1000 G5 rot/weiß, 28.000 km, Bj. '78, fahrbereit, z. Herrichten
- V 1000 G5 blau, 20.000 km, fahrbereit, z. Herrichten
- SP 1000 rot/weiß, 54.500 km, Bj. '82, guter Zustand, TÜV
- SP 1000 silber, 43.900 km, Bj. '82, orig. Zustand, TÜV
- SP 1000 II dunkelrot, 50.200 km, Bj. '84, sehr gepf., Koffer, TÜV
- V 1000 Convert schwarz, 17.000 km, Bj. '78, Wandler defekt, Umbaukit auf 5 Gang G. kann gel. werden
- V7 Spezial weiß, 68.600 km, Bj. '69, guter orig. Zustand
- V7 Spezial weiß, 42.000 km, Bj. '71, nicht fahrb., Rest.Obj.
- V7GT California schwarz, 34.000 km, Bj. '73, orig. TÜV
- V7700 blau, 61.000 km, Bj. '71, Behördenfhz., fahrbereit
- V77GT rot, 66.000 km, Bj. '73, Rest. Objekt, orig., ni. fahrb.
- V 65 Florida schwarz, 39.000 km, Bj. '86, orig., -top Zustand- TÜV
- V 65 Florida perlmutt-weiß, 26.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
- V 65 SP silber, 25.000 km, Bj. '84, alles orig., TÜV
- V 75 antrazit metallic, 24.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
- V 35 II silber, 29.000 km, orig. Zustand, TÜV
- V 35 C schwarz, 58.000 km, orig. Zustand, Koffer, TÜV
- V 50 II blau, 36.000 km, Bj. '80, orig. Zust., Lenkervkldg., TÜV
- Nuovo Falcone rot/weiß, 40.000 km, Bj. '72, civil, orig. Lack, top Zust., TÜV
- Airone Turismo 250 ccm, Bj. '48, alles orig., fahrbereit
- Aironi Sport 250 ccm, 23.000 km, Bj. '50, Smith Tachom.
- 4x Nuovo Falcone zum Herrichten

Tel. 02596/600 • Fax 02596/3800

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

Motalia Anzeigenmarkt

ITALO - SCHMIEDE

Motorräder · Zubehör
Ersatzteile
Spezialanfertigungen

OLLI Oltmanns

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



Guzzi-T5 Teile gesucht für Heck + Sitzbank + hint. Kotflügel kompl. 0561/404130

LM 4 Teile zu verk.: Sitzbank, Seitenteile, Verkleidung, Lampe, Halter usw., alles original, Tel. 06133/50477

Verk. Cali II, Bauj. 82, km 73000, orig. Zustand, sehr gepflegt, VP 8300,- DM, Tel. 0841/37564

LM III, Bj. 82, 32000 km, neu bereift, guter Zustand, VB 6900 DM, Tel. 07325/921012

Suche Tank für Le Mans 1 bis 200,- DM, Tel. 04321/84107

Classic Umbau a. LM III Basis, TÜV 6/97, ca. 85 PS, Akront-Speiche, Stahlflex, P+W Höcker, Ago, Lafranconi u. Trichter offen, viel CNC-Alu u. Edelstahl, alles eingetr., 9800,- DM, 07957/8669

Verkaufe: Moto Guzzi Nuovo Falcone: EZ. 92, orig. rot, Motor überholt, pol., gestrahlt. Inkl. 2 Koffer, G.-Träger, s. viele neuwe- und Ersatzteile, Literatur, Kontakte, zu viel zum Auflist. Mehr Infos am Tel. Nur in gute Hände!!! VHB, 030/3444308

Moto Guzzi LM 3, Bj. 83, rot, Halbschale, 1-2 Mann Höcker, zurückverl. Fußrasten, WBO Alutank, offene Trichter, Lafranconi, elektr. Zündung, Stahlflex, Originalteile, alles TÜV. 94-95 überholt, VHB 8300,- DM, Tel. 07543/6193 850 T3, Bj. 1977, 60 Tkm, TÜV 4/96, rot, Neulack, Originalzustand, Borrani-Speiche, Reifen neuwertig, VB 6.900,- Tel. 02861/77361

Verk. Guzzi Mille GT, Bj. 10/88, Originalzustand, Insp. neu, ca. 20.000 km, Batterie u. Reifen neu, 9500,-, Tel. 04741/1584

Suche Fußrastenanlage mit Brems- und Schalthebel und Hauptständer für 1000 SP, Tel.: 0441/202770

Schlachtfest: Cali II und mehrere Teile 850 T3 Polizia, Tel. 02102/35666

V35II, Originalzustand und E-Teile, E-Zündung, 05551/61054

Verkaufe diverse Teile für 850 GT Cali. Topcase, Konis, Windschild, Sturzbügel, Gepäckträger, kleines u. großes Lagerschild, etc. P. Steffan, 02324/31432

Verkaufe 1040 ccm Satz für LM 1-2, kompl. 950,- DM; Stirradsatz Ergal, geradeverzahnt, 260,- DM; Kreuzgelenk vorn und hinten mit Welle, abschmierbar für Daytona und 1100 Sport, 550,- DM; alle Teile neu, original verpackt, wegen Fehlkauf, Tel. 07240/5652 ab 18.30 Uhr

Suche Handbremspumpe PS 15, rund, schwarz, gut erhalten, Telefon 05522/9049-15 tagsüber

Suche V50 Motor, guter Zustand, kompl. gebr., Tel. 0721/843780

Suche 250 TS, komplett oder Teile, Tel. 02374/12079

V 50, Bj. 82, grün, TÜV 12/96, Motor defekt, Preis VHS, leicht gechoppt (Einzelsitz oder Sitzbank), Tel. 0721/843780

Firma G.N-Moto verk: gute gebr. Motor- u. Getriebeteile LM u. Tourer, preiswerte Drehmomentoptimierung bis 90 Nm/4000 U/min ab 240,-, verschiedene Nockenwellen neu + gebr., T 3 Rahmen m. Br. 490,-, org. Tank LM 1 für 250,-, SP 1 Tank 150,-, Vergaser top LM 1 günstig im Auftrag zu verk., Tel. 07544-71106, Fax 5644

Suche Lafranconi Schalldämpfer re + li (nicht Competizione) für LM I, Optik egal, dicht und billig, sowie Fußrastenanlage komplett f. LM I (Serie!) Optik egal, funktionstüchtig + billig, Tel: 0203/362750

Le Mans V, EZ 8/88, TÜV 4/97, 56.000 km, 81 PS, rot, Originalzustand, Kupplung neu, 7200,-, 09406/1762



Jann Kramer

italienische Motorräder und andere Klassiker

Motorräder

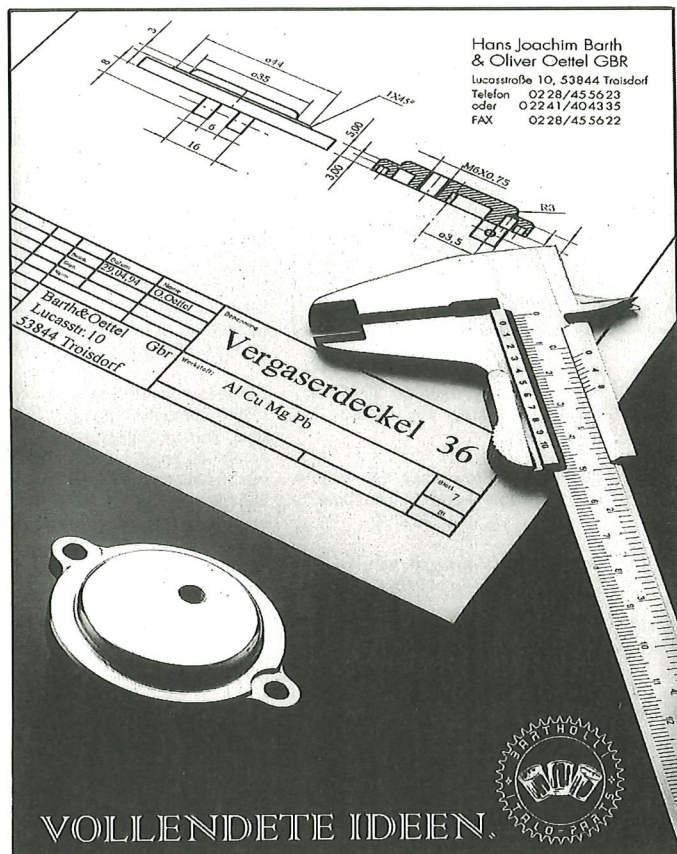
Teile u. Restauration

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

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

850 GT California, 9500 km Original!	12500,-
LM V, 4000 km	9000,-
Cali II, 10.000 km, Top	10.000,-
V7 Spezial, 20.000 km, Top,	
Gehäuseschaden mit 2. Block	5000,-
1000 SP, fahrbereit	2800,-
Großes V7 Sport Gebrauchtteilager	
Speichenradumbauten bis 5.5"	
usw. usw.	

Motalia Anzeigenmarkt



Verkaufe Sitzbankbezüge für 850 T, T3 und SP 1, Preis incl. Porto/Verp. 60,- DM, Tel.: 07531/16948

LM 4/5-Teile: LM 5 Schutzblech vorn, Spez. Vollverkl., Innenschutzblech, Motorspoiler, 1 Satz Zyl. m. Kolben 1000 ccm, Blechblenden Auspuffsammler, Batterieplatte, Hauptständer, 1 Bremszange vorn P08, Tel. 07176/3729 ab 15.00 Uhr

Le Mans 1 Verkleidung, neu, unlackiert, kpl. 120 DM, tausche evtl. gegen PS 15 Handbremszylinder, diverse LM 2 Original-Kleinteile aus Umbau abzugeben. Tel/Fax 07972/6553

Cali 1100, neu, sofort lieferbar; Cali 1100, Koffer, Scheibe, 2VA Sturzbügel, Bj. 4/94, 5800 km, Preis 15.000,- DM; SP II 1000, 30000 km, 6500,- DM, Fa. Nauber, Tel. 05424/38707

Moto Guzzi LM III, Bauj. 83, TÜV 5/97, ca. 46 km, Classic Umbau, V7 Sport Tank, P+W Wechselhöcker, Alu-Cockpit, 38er Marzocchi Gabel, Magura Stummel, Stahlflex, MotoItalia Rasten, Lafrancis, gerade Ansaugstutzen, offene Trichter (alles eingetragen), Silent

Suche: Tank LM 1, Schutzblech + Sitzbank V7-Sport, Luftfilterkasten LM III, Ventildeckel rechts/Rundmotor (z. B. T3, SP), Konis 7610-1297, Sitzbankreling T3-Cali, orig. Koffer T3-Cali, Sturzbügel T3, Tel + Fax 09131/450252

Hektik Regler + Si-Box, Anlasser (Valeo), Vergaser, Kreuzge- lenk, Schwungscheibe, Kupplung, Steuerkette + Zahnräder neu, DM 8.700, Tel. 0571/43805

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

transmoto bietet an:

LM 2, guter Zustand, Neuteile, Motor überholt, BF, TÜV neu, DM 8200,-;
850 T, einmaliger, guter Zustand, Motor überholt, BF, TÜV neu, DM 7900,-; 1000 SP 2, guter Zustand, Motor überholt, BF, TÜV neu, DM 6500,-; Weitere Guzzis anfragen. Ansehen lohnt sich. Tel: 02604-6166

Neu **GUZZI** **Neu**
Teile und Zubehör
zu fairen Preisen
in
Bruchsal

Öffnungszeiten
Mo + Mi 17.30-18.30
Fr 16.00-18.30
Sa 10.00-13.00

Martin Hagemann
Stein Dinse Depot
Speyerer Str. 7
07251/82217

Motalia Anzeigenmarkt

Cal. II, Bj. 86, schwarz, 102000 km, guter Zustand, Köpfe bleifrei, Speiche, Getriebe neu gelagert, Lafra eingetragten, Limadeckel, Ventildeckel poliert, Lampenschirm, VA Cockpit usw. und viele E-Teile wie 2. Getriebe, 2. Endantrieb usw., -VB 6500,-, näheres Tel. 02774/71694 ab 20 Uhr

Falcone, Bj. 53, sehr guter Zustand, 93-94 neu aufgebaut, 98 % original, keine Behördenmaschine, mit aller Literatur und E-Teilen, TÜV auf Wunsch neu. VB 11.500,-, Tel. 02774/71694 ab 20 Uhr

Gesucht: Moto Guzzi Lodola oder Stornello zum Restaurieren, Zustand egal. R. Ammann, Tiergarten 29, CH-3400 Burgdorf, Schweiz, 0041 34 233605

Le Mans IV, Bj. 85, TÜV neu, 25000 km, guter Zustand, Preis: 7500,-, Tel. 07566/1747 privat, 09382/702150 geschäft.

V7 Spezial, suche deutsche Betriebsanleitung und Ersatzteilliste, auch in Kopie gegen Kosten erst., Tel: 05932/2699

Verkaufe für LM III: Hinterrad (Guß), Stucchi Fußrastenanl., Verkleidung Original u. Agostini, Zyl. m. Kolben, Gabel, Zündspulen. Suche Speichenradsatz Akront, 05352/50799

Verk. Carillo Pleuel, neu, 420,- DM/Stk.; Bremscheiben ø 300 mm Oro schwimmend; 1 Satz Zyl. Kolben ø 92 mm rund, Bremsanker hinten; Bremssch. hinten, Bremssch. vorn LM II, Wolfgang Starr, Lindenstr. 93, 32139 Spenge

Suche für Mille GT Hepco-Bekker Kofferträger und Koffer. 030/8914775

Borrani Hochschulterfelgen 3/2.15-18/CP2 gepunzt, Stück DM 150,-, Paar 280,-, Tel.: 0202/716276

Hepco Becker chrom Kofferträger mit Brücke, neu, für Mille GT/T5 u. andere, VB DM 150,-; Original Heckbügel Mille GT DM 20,-; Mille GT Blinker je DM 10,-; K+N-Filter für 36er Vergaser, DM 20,-; Satz; Drosselsatz 50 PS von 24 mm auf 36er erweitert, mit Gutachten, DM 40,-, Tel.: 0202/716276



Doppelzündung pro Kopf 125,- rund 150,- ecklig

Schwungmassenerleichterung incl. wuchten 250,-

Motoroptimierung + Tuning

BOT Daytona, 135 PS, schnell und zuverlässig 48.000,-

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 V 50/V 65 Zustand egal, Unfall o. defekt + V 35 guter Zustand, Tel. 02162/15744 ab 17.00

Biete original Halbschale LM 1000, '88, kompl., VB 200 DM. Suche Classic-Halbschale, keine P+W o. Reichert, 05051/1528 ab 18.30 Uhr, Jörg

Suche Daytona Unfall, defekt bis Neumaschine, Tel. 06441/47263

Suche 36er Vergaser m. Stutzen (rund) u. Kennfeldzündanlage DMC gebr. f. G5 (Doppelzündung) m. LM-Köpfen. 05138/615560



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 Lafranconis, Krümmer 2 teilig, schwarz	DM 630,-
Endtöpfe LM 1/2	DM 430,-
Verteilerdeck. m. Sichtfenster	DM 109,-
Ölfilter Stück nur	DM 8,-

ALDI MOTORRÄDER

Rheinauer Str. 44 · 68782 Brühl/Rohrhof
Tel: 06202-78260 · Fax: 06202-74211

Großes Moto Guzzi Neu- und Gebrauchtteilager

- für alle Zweizylinder-Modelle (auch V35-V75)
- täglicher Versand
- bleifrei, Doppelzündung
- Restaurationen
- ständig über 20 Guzzis im Haus



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,-
- ◆ Synchronster - 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

Suche unfallfreien Rahmen mit Brief
für LM I oder LM II. Tel.: 02721/10577

Verk. MG 750 S3, Bj. 75, TÜV 4/97,
Winter 94/95 Wiederaufbau, lange ab-
gemeldet, 7700,- oder tausch gegen
1100 Sport, Daytona, evtl. 1000 S, Mille
GT oder Le Mans, Tel. 02733/60636

1100 Sport, 15.000,- DM, Tel: 06392/
1651 AB

Köpfe 1000 ccm für Tourenmodell, LM
I Lampenverkleidung 150,-; Drehzahl-
messer Competizione 100,-; 4x Zylinder
+ Kolben 850 ccm, je Satz 100,-; 4x
36 ø Vergaser mit + ohne Umlenkung,
je Satz 250,-, 040/7425040

Aus Umbau biete ich an: komplette
Gabelholme (neuwertig) für Cali 3, Se-
rie 2, VB DM 380,-; Tel. ab 18.00 Uhr
02603/14173

Zu verkaufen: Kurbelwelle 78er Hub
(muß geschliffen werden std.) 250,-;
Kurbelwelle 70er Hub std., wie neu
500,-; Stößelstangen 750 S3, 4 St., neu
150,-; Stößelstangen 750 S3, 4 St. gebr.
gut 100,-; Stößelstangen und Einstell-
schrauben, leicht, neu, je 4 St. 120,-;
Stirnratsatz, Alu, K/W-Rad aus Stahl
250,-; Kolben 88er mit hohem Dom für
47/41 ø Ventile im Rundmotor mit Rin-
gen, neu, 2 St. 200,-; Bosch Lima mit
Rotor 220,-; Alulimadeckel original 90,-
30er Dellos Flachschieber mit Stützen
(sehr schön) 2 St. 150,-; 40er Dellos
ohne Pumpe mit Trichtern, 2 St. 170,-;
Alu Ansaugtrichter mit Sieb 30-36er, 2
St. 35,-; Alu Ansaugtrichter mit Sieb 38-
40er, 2 St. neu 70,-; Satz Gabelbrücken
für hohen Steuerkopf (Mille, Cali 2) für
35er Standrohre, neu, 200,-; Telegabel
40er für Le Mans V, 18" Rad, mit Brük-
ken 600,-; Pirelli MT 74 100/80 V 18
Profiliefe 3,5 mm 50,-; Tauchrohre Le
Mans I/II, SP I poliert 250,-; Seitendek-
kel/Werkzeugkasten 750 S 50,-; Werk-
zeugschale unter der Sitzbank 10,-; Hi-
Kotflügel, Kunststoff (hinter der Batte-
rie) 10,-; Sitzbank wie Agostini, 50,-;
Sturzbügel Schmetterling, 30,-; Stuc-
chitüten gebraucht, 50,-; Bremslei-
tungsverteiler Integralbremse, geregelt,
neu, 2 St. je 100,-; Kabelbaum Le Mans
I neu 100,-; Lenkerarmaturen Le Mans
I/IV links und rechts neuwertig 220,-;
Schaltereinheit CEV alt, links und
rechts, wie V7/Sport neu, 100,-; Tank-
deckel und Schlössersatz Cali III, neu,
60,-; Viele Kleinteile wie Halterungen,
Relais, Regler, Zündspulen, Spiegel,
Ochsenaugen usw. Tel. 040/255876

Moto Guzzi Gebraucht-Teile: (V35I/V35
Imola I) Tel: 091317/17804

V2 ITALO PARTS MOTO GUZZI UND DUCATI

- Bleifreilumbau pro Kopf ab 170 DM
- Alu Tanks
- Lederzubehör Satteltaschen
- V7 Originalteil Beschaffung

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

52349 Dören, Mariawellerstr. 83a

Tel.: 02421/62900 Fax: 63115

Öffnungszeiten: Mo-Die-Fr 16.30-18.30

Samstags: 10.00-14.00 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt



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

Zum Beispiel:

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

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

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

-Täglicher Versand in alle Ecken der Welt-

Bitte unbedingt unsere
Preisliste anfordern:

MTS-Ricambi

Huntloser Straße 105

26203 Wardenburg/Astrup

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

Direkt an der A 29

Biete Edelstahlkonsole mit Tacho und Drehzahlmesser, Veglia weiß, neu, 15km, 450,- DM; LM 3 Verkleidung mit Scheibe und Blinker 170,- DM, LM 3 Sitzbank mit Unterteil 190,- DM; 2x Auspuff LM3, chrom 200,- DM, Tank LM 3 original, ohne Beulen 350,- DM; Seitendeckel LM3 60,- DM, Scheinwerfer mit Halterung 75,- DM, Motorverkleidung LM3 50,- DM; Bremsleitung LM 3 50,- DM, Tel: 06741/7760 AB

Suche Sitzbank T3 (Bodenblech aus Kunststoff, muß in Ordnung sein, sonst Zustand egal); Zündspulen Silent Hektik Master Coil 2 St.; Carillo Pleuel für

Suche: SP-Sturzbügel, rostfrei; Blechklappe mit/ohne Schloß für SP-Tank/Füllstutzen auch def. Tank mit Klappe! SP-Cockpitverkleidung oder Verkleidungsscheiben auch leicht defekt! Tel.: 0202/716276

LM 1000 Teile: Rahmen mit Brief, Verkleidung DMB 6, Felgen v + h, Gabel komplett, Bremsanlage komplett (Stahlflex), Sitzbank, Lenker mit Schaltereinheiten, Cockpit mit Instrumenten, Verteiler, Ventildeckel, Krümmer (schwarz), Tank, Konis, Seitenteile und Heckbügel, Elektrik, sonstige Kleinteile, VB halber Neupreis, Tel + Fax 09131/450252

850 T3, Gußräder, ca. 70' km, VB 5900,- Tel. + Fax 09131/450252

Verkaufe V 50 Monza, Bj. 83, Deutschland Mod., 5 Jahre abgemeldet, 2. Hand, VV von Stucchi, Fußrasten Stucchi, Gabel Stabi, 27 tkm, Baurat neu, wegen Nachwuchs für VB 4000 DM, Tel: 040/5291132

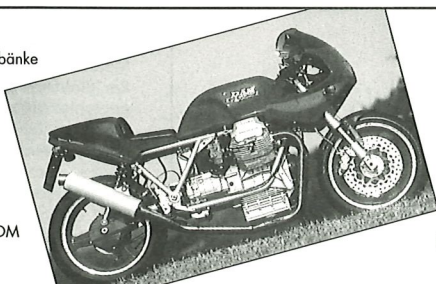
Für Mille GT: Gußfelgen 5-Loch, je 150,- DM, Schutzblech schwarz 40,- DM, Drosselbleche 50 PS, 40,- DM (neu), Sturzbügel (rechts verkratzt) 20,- DM, suche 40er Gabel für Mille GT (auch Einzelteile), Tel. 02203/87333

Moto Guzzi V 35 Imola, Bj. 80, rot, ca. 26 Tkm, neu: TÜV, Lenkkopflager, Töpfe, Radlager, Dichtungen, Züge, fährt super, DM 3600,-, oder Tausch/Inzahlungnahme anderer Italienerin, Tel: 09131/717804

Guzzi, 2 St., Tel. 040/255876

Guzzi Tuning- und Originalteile: Monza Wechselhöcker mit Seitendeckel neuwertig, halber Preis!! 400,- DM; Gabel mit polierten Brücken, incl. Tomaselli-Lenker, 320,- DM; LM II Bremssattel vorne je 60,- DM; Bremspumpe vorne 50,- DM, hinten 30,- DM; Agostini zurückverlegte Fußrasten 80,- DM; Drehzahlmesser 80,- DM; Agostini-Vollverkleidung 160,- DM; Gußräder mit neuerwertiger Bereifung, vo. 250,- DM, hi. 280,- DM; 40er Dell'Orto incl. Ansauggummis hart u. Trichter je 160,- DM; Limadeckel Alu poliert mit Einfräsung für Silent Hektik-Regler 50,- DM; Lafrancos schwarz mit Krümmern 90,- DM. Alle Teile in gutem Zustand!! 08195/1632

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



DÄS
MOTOTEC

DÄS - Spezialteile
Zeitlos schön - perfekt im Detail

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

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

- Motoroptimierungen
- Spezialteile
- Kupplungen
- Zündanlagen
- Prüfstandsarbeiten



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

California II, Bauj. 82/97, 27.000 km, schwarz, neu lackiert, super Zustand, 10.800,- DM VB, 02922/83895

Ventiltrieb mit Steuerkette, wegen Umbau auf Zahnriemen für DM 90,- abzugeben (große Modelle); Bremsscheibenadapter, schmal, für Speichenräder, Satz DM 90,-; SP Gußknickspeichenräder, je DM 90,-, Satz DM 150,- SP-Gabelfedern DM 20,-; Krümmer u. Sammler, LM II, schwarz, rostfrei, DM 50,-; Koffersturzbugel, Cali II, VB DM 50,-; Lampenhalter, chrom, 850 T, rostfrei DM 70,-; Chromkrümmer 850 T, leichte Abplatzer, DM 10,-; Original SP1-Töpfe, rostfrei, neuwertig, DM 150,- Paar; SP 1-Bremsleitungssatz DM 40,-, Tel. 0202/716276

Verkaufe von Fachwerkstatt kmpl. überholtes u. glasperlengestrahles 5-Gang-Getriebe 1500,- DM, MG T-Unterzüge m. Seitenständer 200,- DM, Cali II Motor, 8000 km, ohne Zyl. u. Köpfe 1500,- DM, Speichenrad 4,25"x18" mit Nabe und 4 mm Speichen 650,- DM, Lufi-Kasten 60,- + diverse Teile LM3, Tel.: 07121/339912 abends

Verkaufe Speichenrad vorn mit Reifen, 4 mm Profil, ohne Bremsscheiben von Mille GT, ca. 370,- DM, Unterzug 850 T3 Polizia mit Seitenständer für Cali, ca. 150,- DM, Tel. 07334/8613

Verkaufe umständehalber mein bestes Stück: LM3-Umbau, 1a Zustand, Extras: Speichenräder abgedichtet vorn 3"x17", hinten 4,25"x18", Bereifung 110/70x17" u. 140/60x18", LM4-Schwinge, Telefix-Stummel, Duc-Lenkerschalter, Kabelbaum mit Schaltplan, Armaturenbrett, Moto-Spezial-Verkleidung, Sitzbank, Bremsanlage vorne 4Kolben-Zangen mit schwimmenden Bremsscheiben, hinten abgehängte P05 Bremszange wie Duc, Silent Hektik Regler, Stahlflex, Motor Stirnräder aus Stahl mit Extraschmierung, 950ccm, Köpfe überholt u. kompl. Motor vermessen und optimiert, 30000 km, Getriebe kompl. überholt und abgedichtet 400 km, Kupplung neue Ausführung, Schwungmasse erleichtert und ausgewuchtet 400 km, Kardan kompl. überholt 5000 km, Vergaser kompl. überholt 400 km, FP 14500,- DMf. Liebhaber u. Kenner, Bildzusendung möglich. Tel: 07121/339912 abends, tagsüber 07121/492040 Thomas verlangen

CONVERTEX, Aachen

Motalia Anzeigenmarkt

MOTO GUZZI

ITALY-BIKES

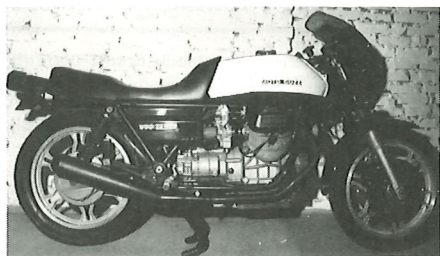
DIREKT-VERMITTLUNG * VERSTEIGERUNGEN

Roland Reiners

41747 VIERSEN HOHLSTRASSE 38

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

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



Moto Guzzi Le Mans 1

77, 36.000 km, 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, 35.500 km, rot, Lafra., 42er, TÜV 6900 DM

Moto Guzzi Le Mans 3 DD

81, 43.000 km, Stucchi-Verkl., Lafra., TÜV 6500 DM

Moto Guzzi Le Mans 3

82, 47.000 km, Tommaselli, 4500 DM

Moto Guzzi California 2

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

Laverda 750 GT

69, original, nicht komplett 2900 DM

Angebot des Monats !

Stahlflex Bremsleitungssatz für LM 1-2
195,- DM

Moto Guzzi V 50 Monza, EZ 7/82, 30.000 km, TÜV 8/97, rot, ohne Lenkerverkleidung mit rundem Scheinwerfer, Bitubo + progr. Gabelfedern, Stahlflex, Batt. neu 28 AH, neue Schallereinheiten (1000 S), für 3500,- DM wg. Nachwuchs zu verkaufen, Tel. 07771/61799

Suche 1 Satz FPS Gußfelgen für LM 3 (keine Knickspeiche), 04134/298

Moto Guzzi 1000 SP/NT, Bj. 82, ca. 80.000 km, T3 Umbau, Lafras, Konis, 30er Rundschr. Verg. mit Beschleunigerpumpe, Chromschutzbleche, Alu-Limadeckel, 2 Paar Endrohre usw., VHB 6000,-, Tel. 0451/706740

Laverda

RGS 1000, EZ '82, 53tkm, Reifen, Batterie, Kettensatz und § neu, Motor teilüberholt, mit 3-1 Edelstahl für DM 8.900,-, Fa. LUBBIKE Tel & Fax 0881-61059

Suche Kennfeldzündanlage für eine Laverda 1000 3CL Jota und weiteres Zubehör. Tel. 089/6117539

Ich möchte meine Lav. 1000 3CL zum Gespann umbauen. Wer kann helfen? Wer verkauft evtl. ein entspr. Gespann? 04101/401653 AB. Ich rufe zurück

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

1000 3CL, Bj. 78, DMC-Zündung, Koni, Stahlflex, VA-Speichen, VA-Auspuff, Jota-Rasten. Jota-Nocken, Alu-Schwinge, div. Reifengrößen und offene Trichter eingetragen, TÜV neu. Tel. 0511/5799457

Sahnestücke aus Breganze z.B. OR 650 Atlas, EZ 5.88 in Ita., 1. Hd., 12400 km, TÜV ab Zulassung neu, technisch + optisch wie neu, Preis: VB 5.800,-

120° Jota, TÜV neu, techn. + opti. neuw., Reifen + Verschleißteile neu, Mot'92 neu aufgeb., Preis: VB 7.400,-

1000 SFC, EZ 89, eine der allerletzten, 33.400 km, 1 Hd., TÜV neu, mit folgenden Extras: RGA Jota Alu-Tank, 40er-Krümmer, 3-1 Inox, Harris-Halbschale + Sitzb., Witt-Speichenräder, DMC Kennfeldanlage, Konis, Stahlflex, VA-Schrauben, usw. Müßte man anschauen, Preis: VB 12.800,-

1000 3/C, EZ 74 in BRD seit 87 stillgelegt, top Originalzustand, Preis: VB 6.200,-
Neu + Gebrauchtteile zu fairen Preisen! z.B. Sitzbänke SF2 - die mit dem Postfach 350,-, SF 2 - 2-Mann 250,-, 1000 3/C Sportsitzb. 280,-, 750er SFC Hinterradfelgen Borrani mit orig. Magnesiumnabe, NEU, je 900,-, 38er Ceriani Gabeln komp. NEU, je 1000,-
Tel. 089/9043994 ab 19.00 Uhr - 22.00, Fa. Kieninger Robert

Verk. Gußräder Laverda-Fiam 2,15 x 18 u. 2,50 x 18 VHB. Suche Instrumente Nippon Denso u. Tank für 1000er bis Bj. '81, Tel. 06721/13745 ab 17 Uhr

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

Biete Laverda 750 SF 1, # 12238, Baujahr 1973 aus Italien mit Zolppapieren zum Aufbauen in Teilen. Die Maschine war nur 1-2 Jahre angemeldet und ist 11.500 km gelaufen. Preis DM 3.000,-, Lutz 030/7738473

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

Wer übernimmt meine rassige Signorina? Sie heißt Laverda 750 SF # 8270 und ist 24 (geboren 1971 in Breganze, getauft im März 1972 in Berlin). Sie glänzt schwarz-silbern und untertreibt etwas: Im Ausweis stehen 35 kw, aber mit dem großen Motor aus einer SF 1 und den offenen Ansaugtrichtern an den 36er Dell'Orto dürfte sie deutlich mehr Forza haben. Offene Trichter und Ochsenaugen sind eingetragen. Vorne strahlt ein 200 mm Boschscheinwerfer, Tank und Seitendeckel sind neu schwarz lackiert, Rahmen und Schwinge schwarz kunststoffbeschichtet, die Sitzbank ist neu bezogen, der Kabelbaum Eigenbau. Der große Motor ist keine 20.000 km gelaufen, Steuerkette und große Ölpumpe sind neu. Der defekte Originalmotor mit den kleinen Vergasern gehört natürlich dazu. Sie kostet genau DM 7.500,-, Lutz 030/7738473

Originalbrembo: 280er schwimmende Bremsscheiben für 750/1000er Satz (zwei Stück) 1.099,-, Fa. LUBBIke Tel. & Fax 0881-61059

Suche Laverda ab 650 ccm, auch defekt oder in Teilen, bitte alles anbieten, Tel. 05564/1415

Suche große Doppel-Duplex 300 mm ø Fontana Tr. Bremse mit oder ohne Felge 18er Borrani (Akront) Hochschulter guterhalten. Tel. 06172/82239 ab 18.00 Uhr. H. Schubert, Bachstr. 49, 61350 Bad Homburg

Verkaufe 1000 SFC, rot, Alufelgen, 8700 km, EZ 2.89, VHS, Tel. 05284/5592

Verschleiß-, Ersatz- und Zubehörteile sowie Brembo- und Dell'Orto-Program für Deine Laverda zu fairen Preisen lieferbar! Fa. LUBBIke Tel. & Fax 0881-61059

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,-

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



Jann Kramer
italienische Motorräder und andere Klassiker

Motorräder

Teile u. Restauration

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

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

Laverda RGS, 5.000 km, ORIGINAL	8500,-
Laverda RGS, Unfall, Frontschaden, 37000 km	4800,-
Laverda 1200 in Teilen, fast kompl., dtsh. Brief	3500,-
Laverda 1000 3C, 21.000 km, TÜV neu, Top ori.	6800,-

Verkaufe Laverda SF 750, Originalzustand, 13.000 km, rot, Doppelscheibe vorn, Borrani, TÜV 2 Jahre, VB: 4.900,- DM, Tel: 02065/24832 o. 02065/57355

750 SF, 1990 neu aufgebaut, neue Reifen, TÜV, VB 6300,-, Tel. 040/5515383

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

LAVERDA

Die erste legalisierte Droge in Deutschland seit Ende der 60 iger Jahre

Die legale Droge LAVERDA

Und die passenden Ersatzteile neu + gebraucht vom Dealer:

LAVERDA



RACING TEAM KONSTANZ

ANDY WAGNER

über 2000 Positionen
ab Lager lieferbar

Ersatzteileversand per Post:

Tel. 075 31 / 6 11 98

Fax 075 31 / 5 37 37 (Deutschland)

Verk. 1000 3CL, Reifen + Batt, TÜV neu, original schwarz, 25000 km, Rechtsschaltung, 6990,-, 08031/83167, 10-14.00

Magni

Suche Magni-Guzzi zum moderaten Preis, T 05204/4775

Malanca

Suche Infomaterial und Briefkopie von 150 EC 2, Tel + Fax 09131/450252

Morini

ALDI

MOTORRÄDER

Rheinauer Str.44 + 68782 Brühl/Rohrhrd
Tel: 06202-78260 + Fax: 06202-74211

- Großes Moto Morini Neu- und Gebrauchtteilelager
- täglicher Versand
- gebrauchte Morinis mit TÜV
- Restaurationen
- Katalog in Arbeit

Moto Morini 3½, Bj. '79, TÜV 3/96, 3000,- DM VHB, Tel. 04331/39431 nach 16.00 Uhr

Verkaufe Morini 3½, Bj. 83, ca. 34.000 km, Zustand gut, VB 9.200 DM, Tel. 040/3905758

Verk. Moto Morini 3½ T, Bj. 82, ca. 40.000 km, Ochsenaugen, guter orig. Zustand, Kupplung neu, VHB 2600,- (Preis war unleserlich, kann auch 2800,- heißen, der Setzer), 0451/706740

Suche: Briefkopie und/oder Datenblatt von Morini Corsaro, Bj. 71/72, Tel: 09131/717804

Gespanne

Sauer-Dnepr, BMW-Mot., EML-Schwinge, VA-Räder-Auspuff usw. Neuaufbau, VB 7800,- DM, T. 0431/395234

Hier inseriert und schon fast verkauft

Für Yamaha-Gespanne 15-Zoll-Gespannfelgen, Speiche mit M+S-Bereifung, komplett DM 300,-, Für Seitenwagen Carell T3 oder vergleichbare Windschutzscheibe mit Spritzdecke DM 50,- Tel. 02431/5453



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

Zusatztank für EML-Tour (evtl. auch für andere Seitenwagen) komplett mit Pumpe u. Zub., ca. 30 L, VB 500, 09127/7964

Ich möchte meine Lav. 1000 3CL zum Gespann umbauen. Wer kann helfen? Wer verkauft evtl. ein entspr. Gespann? 0 4 1 0 1 / 401653 AB. Ich rufe zurück

Suche 500er Morini Motor mit 43 PS evtl. im Tausch gg. gt. Doppelduplexbremse. Bitte alles anbieten unter Tel. 06821/691366

MV Agusta

Ersatz/Verschleißteile für Scarb-bremsanlagen, Tel. 02271/54230 ab 15.00 Uhr

MV Agusta 350 Ipotesi, TÜV neu, sehr schöner Zustand, läuft gut, DM 6500,-, Tel. 07235/8562

Sonstiges

Krauser Koffersatz schwarz, mit K1 Befestigungssatz für Yamaha XS 650 oder vergleichbare DM 170,-, Krauser Top-Case, schwarz, DM 45,-, alles komplett für DM 200,-, Tel. 02431/5458

Hallo Italo Fans. Verkaufe Alfa-Romeo 164 3.0 LV6, Bj. 5.91, 1. Hand, metallic, Leder, Schiebedach, Alufelgen, Super Zustand, NP. ca. 60.000 DM, VB 13.900 DM, Hans Göbel, Im Wiesengrund 4, 49767 Twist

Motalia Anzeigenmarkt

**Belfen
Salawski**

**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

**Motorradbekleidung
im klassischen
rot
Schuberth
Super Visor III
zum
Probefahren
und
Motorradreifen von:
Bridgestone
Michelin**

Hamburger Landstr. 19a

21357 Bardowick (an d. B 4)

0 41 31 / 12 91 11

Verkaufe CNC-gedrehte Alu-Ansaugtrichter, hochglanzpoliert, sehr schick für 36-Dell'Orto, M 48 x 1,25, Satz für 75,-, Tel/Fax: 02871/181644

Motorradbekleidung, Gore-Tex-Stiefel, 43, sw., 120 DM, Hose, 54, sw., 100 DM, Latzhose, 54, sw., 150 DM, Gore-Tex-Handschuhe Reusch 7½, 70 DM, Jacke, blousonartig, 56, sw, 180 DM, 04192/2890 (ev. AB)

Wegen Hobby-Aufgabe (Nachwuchs) zu verkaufen: Moto Guzzi V7 Spezial, EZ 07/70, HU 04/97, bleifrei, guter Zustand; Ducati 860 GTS, EZ 07/79, Reimport aus USA, mit allen Papieren, jedoch noch keine Zulassung, diverse Neuteile u. Zubehör: z.B. Alu-Tank, Imola-Auspuff u. Höcker, SS-Verkleidung; Moto Morini 3½ Sport, EZ 07/77, guter Zustand, diverse Neuteile; Abgabe nur im Block, VB DM 17.000,-, Tel.: 08257/2858

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

BMW R 100 RS, EZ 90, orig. 8900 km, Zustand wie neu, zu verkaufen, DM 12.000,-, Tel. 08702/2323

Biete 2 29 SSI Dell'Orto Vergaser, Preis VS, Tel. 02065/49002 oder 23022

Verkaufe Krauser Koffer mit oder ohne Halterungen für XRT 600. Tel. 09341/2822

Verkaufe: Gasgriff Magura Super B, neu, f. 1 Zug 20,- DM; 90° Winkeltrieb für Veglia Instrumente, noch original verpackt 20,- DM; 02163/32729 abends, am besten spät!

Verkaufe: Ducati-Jacke, Größe: L (52), Marke: MJK, Farbe: grün, rot, weiß mit herausnehmbaren Ärmeln, ½ Jahr alt für 100 DM, 04334/1321

Suche Handbremspumpe PS 15, rund, schwarz, gut erhalten, Telefon 05522/9049-15 tags

Suche ital. o. span. Zweitakter, auch schlechter Zustand, min. 250 ccm, z.B. Montesa Crono 350, Bullaco Formula 3, Cagiva SST 350/250, Tel. 02162/15744

Honda XL 500 R: Kleinteile: Blinker, Spezialschrauben, Achsen, Zündspule, Züge, Haltebleche, Gummiteile, Simmering für Getriebeausgang, das Meiste neu oder bearbeitet nur zus. 200,-; Rahmen, neue rote Kunststoffbesch., mit neu lackierter Schwinge, Federbein und Gabel 800,-; Tank, neue rote Lackierung 250,-; Gepäckträger, neue schwarze Kunststoffbesch. 50,-; Krümmer, offen, Alu-flammgespritzt, schwarz 180,-; Tel. 0711/4570569

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

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

2 Tankrucksäcke, Marke Briant-Design, neu, 1 x f. K 100 sowie 1 x universal. Zum halben Preis! 05852/1855

Verk. KLR 250, Bj. 86, 16tkm, VB 2600,-, Tel. 02162/15744

Suche: 3" Borrani Alu-Hochschulterfelge, 18", 40 Loch, alles anbieten, Tel. 0711/4570569

Ducati Motorcycles, Cathcart 25,-; Motorrad Katalog 76, 78, 80 je 10,-; div. Bücher BSA und andere Engländer, Apfelbeck, berühmte Rennmotorräder usw. 030/3825076 abends

Biete 38 mm Marzocchi-Gabel mit Gabelbrücken aus Duc 900 SS KöWe für DM 650. Lutz 030/7738473

In letzter Minute

Guzzi: Rahmen für MG 850 T 400,-; LM Vorderrad 150,-; Fußrastenhalter LM 3 80,-; Versand kein Problem, Tel. 04233/620

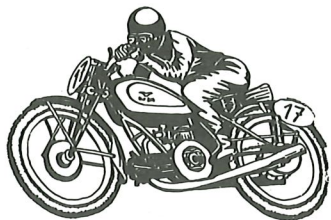
Guzzi: Rastenanl. LM 4 orig. 100,-; 4 Blinker, rund, schwarz (T3, Cali II) 40,-; Öldruckmesser neu (Racimex o. Geber) 30,-; Interferenzrohr LM III, wie neu 40,-; Gabelfedersatz neu (LM 4, LM 1000) 40,-; Satteltaschen Nylon, schwarz (v. Frank Thomas) neu 80,-, Tel. 02202/85496, öft. versuchen


Speichenrad-Instandsetzung
**NORBERT
SCHENK**

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

Tel. 0 41 81 / 3 01 26 - Fax 0 41 81 / 9 96 57

Moto Stefano



Ständig über 100 Italien Klassiker am Lager.

Wir haben nicht 1 Moto Guzzi, wir haben
ständig über 20 am Lager.

Wir haben auch nicht 1 Moto Morini,
sondern ebenfalls über 20 am Lager.

Ob Aermacchi, Benelli, Cagiva, Ducati
oder Laverda, Motobi, MV Agusta
Wir haben von allem was am Lager.

Bei dieser Riesenauswahl und unseren
Toppreisen lohnt sich ein Besuch immer.
Liste kostenlos.

Besuche bitte nach Voranmeldung.

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

Sonstiges: Latzhose u. Jacke, dunkelblau, Größe 54/52, Helm Nolan N 35 Air, neu, Gr. 55, Daytona Stiefel, schwarz, Gr. 42, Ledermantel 50er Jahre, Gr. 54, wie neu. Alles VB, anschauen lohnt! Tel. 02202/85496 öff. vers.

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

Ducati: Unfall 900 SS, Bj. 91, 20'km, Inspektion neu, Front + Rahmenschaden, Preis: VB, Tel: 08381/82204

Ducati: Monster 900, EZ 4.94, 8 tkm, gepflegt, VB 14200,-, Tel. 02852/5474

Guzzi: Moto Guzzi LM IV, EZ 87, 21.000km, 1. Hand, rot-weiß, techn. u. opt. sehr guter Zustand, VHB DM 8000,-, Tel. 07202/3088

Guzzi: Moto Guzzi Mille GT, grün, EZ 4.92, 52 kw, 10.200 km, 1 Hd., Speichenräder, Koffer mit Halter, sehr gepflegt, VB 10.900, Tel. ab 18.00, 09392/1608

Laverda: Cico Höcker m. Seitendeckeln f. 1000er DM 400,-; Verarb. org. Lenker 1000er DM 200,-; PVM Alu Räder m. Anruckschäufel f. 1000er, 2.5x18, 3.5x18 neuwertig DM 1.300,-, Tel. 08756/1816

Guzzi: Verk. f. Mille GT Schutzblech vorn, sw. 60,-, Lufika. 60,-; Orig. Auspkrümmer Satz 30,-; 48er Schackrümmer 370,-, Tel. 08531/32725

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Guzzi: Kabelbaum mit Spulen kom., Seitendeckel, Schutzblech, Brems-scheibe, 1x Zylinder 850 ccm, 1 Motor-gehäuse (rund) mit Wanne, Zwischen-ring, Deckel, 2 Standrohre 1 defekt, 1x Auspuff, 1x Handbremspumpe, 2 Seitenständer, Bremshebel + Schalthebel, Bremsankerhalter, Bremsdruckregler, div Steckachsen, alles T5, 2 Radflansche T3 (Speiche), 2 Speichenräder Cali 3 etc., 1 Kardanwelle T3 mit Muffe, 1x Rahmen mit Unterzügen, Schwinge, Ständer, T3-1000G5, Convert, 1 Kfz Brief für T5, div. Bremsenteile, Schutzbleche T3 2x hinten 1x vorne, 1 Lenker T3 neu, 2 Lampenhalter T3, 1 Tank verbeult T5, 1 Kardan, div. Seitendeckel metall 3x, div. Rechteckschiebervergaser, 1x Motor mit Getriebe (rechteckig), 88 ø Zylinder, fast neu, Doppelzündung, läuft sehr gut, Tel. 0561/895317

Guzzi: Suche für Cali II: Stoßdämpfer, Chrom, 30-32er Rundvergasen, Speichenräder, Rücklicht V7, Tacho und DZM Veglia weiß. Tel.: 06403/8766

**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

Guzzi: V 65 Custom, 27/52 PS, Bj. 85, 21000 km, Kupplung neu, TÜV neu, VB 6.500, 0208/644964

Hier inseriert - schon fast verkauft!

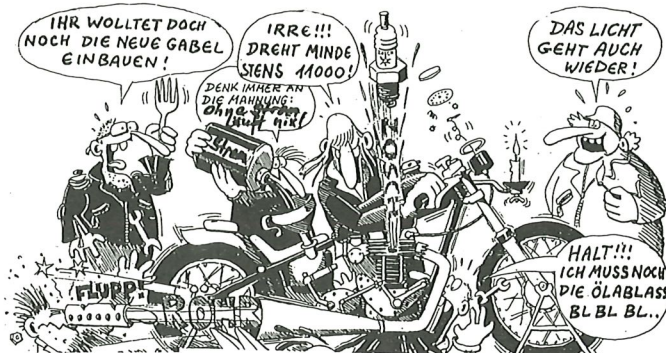
Benelli: 900 Sei, Bj. 84, 32000 km, orig. Zustd., Preis VS, Tel: 05374/2851

Morini: Suche für Moto Morini 350 Auspufföfem mit Doppelfalz (erste Serie), in gutem Zustand, verchromt oder in schwarz. Tel.: 0212/78385 Thorsten

Laverda: Suche für 71er 750 SF: Originalfußrasten, Schalthebel, Bremshebel, Original Halbschale, Gehäuse u. Zifferblätter v. Nippondenso Instrumenten. Tel. 8-17 Uhr 02472/83190, Fax 83108

Hubi's

Elektriker - Team bei den Vorbereitungen zur Fahrt nach Mandello :

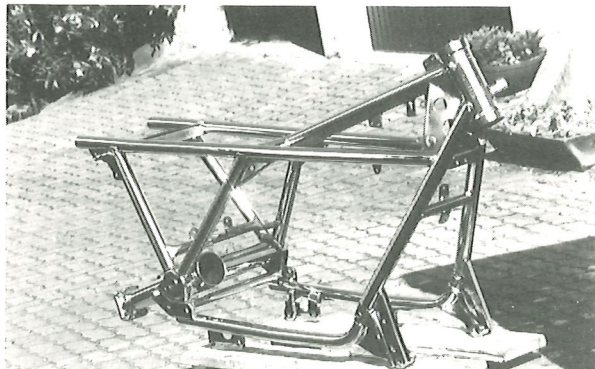


Mit unseren Kabelbäumen / MiniReglern kommst Du bei jedem Wetter und auf eigenen Rädern ans Ziel Deiner Träume !!

Hubi's Motorrad - Elektrik 79341 Kenzingen Eisenbahnstr. 45 T. 07644/7228

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

Morini: 1996er Morini-Jahreskalender ab November '95 lieferbar. 13 Motive in 13x18 cm. Preis inkl. Porto und Verpackung DM 30,-. Tel.: 0212/78395 Thorsten

Guzzi: Moto Guzzi Le Mans II, Bj. 7/81, TÜV neu, 54 kw, rot, 37 Tkm, 1 Vorseiter, gepflegter Zustand, Zylinderköpfe überholt, Bleifrei-Umrüstung, neue Steuerkette und Spanner, Koni-Federbeine, Elektrik komplett erneuert (Zündspulen, Regler, Gleichrichter, Kabelbaum), Vergaser überholt, Halbschale P&W, Reifen neuwertig (hinten 120er Metzeler), Alu-Deckel poliert, VA-Cockpit, WHB und Ersatzteilkatalog, Kleinteile und zusätzl. Vollverkleidung, Motorrad kürzlich in Werkstatt überholt und eingestellt, Preis: DM 8.400,00, Tel. 0531/890172

Guzzi: Moto Guzzi LM III, 1 Satz Bremssch. mit Korb v. u. h. DM 150,-; Satz Räder Knicksp. DM 150,-; 3 Satz Bremsbel. neu DM 60,-; 1 Stk. Ventildeckel DM 50,-; Kupplungshebel 1 Stk. DM 20,-; 1 Stk. Ölwanne DM 80,-; Tel. 0831/28148 nach 18.00

Ducati: 750 SS + 900 SS, beide Bj. 91 (weißer Rahmen), 17.000 km + 9.000 km, VB + 750 S (rund) gelb/schwarz, zu 80% restaur., Preis VB + Harris Sitzb. + VVK. MHR 1, 06843/1798

Motalia Anzeigenmarkt

Digitaler Fahrradacho
in 52 mm-Instrumentengehäuse
mit Beleuchtung, Funktionen von außen
bedienbar, Top Design, DM 135.
Jetzt neu: auch als DZM erhältlich.
Tel.: 07742/7235



Guzzi: 1 Stk. Motoplat Zündung, komplett, DM 200,-; 1 Stk. Tank Mille GT, rot, DM 100,-; 1 Paar Koni von Mille, DM 100,-, Tel. 02166/961295

Sonstiges:
Honda CJ250 T,
Motor gen. überholt (ca. 200 km),
Rahmen kunststoffb., Alu Hochschulterf., neu bereift, neue Batt. etc. Bel. vorh. zu verk. oder Tausch (Nuovo Falc./Benelli Tornado) auch Rep. bedürftig

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

Aermacchi 350	1600,-
Benelli 900 Sei	3700,-
Ducati 175 OHC	1500,-
Ducati 500, nicht kompl.	500,-
Fantic 300 Trail	2300,-
Gilera 150 OHV, EZ 1948	900,-
Gilera 200 OHV, Stradanachfolger	900,-
Guzzi Stornello 160	950,-
Guzzi V 35 NTX Enduro	3300,-
Guzzi V 50 Custom	3600,-
Guzzi V 65 650	2200,-
Guzzi V 65 TT Enduro	2500,-
Guzzi V 75	3900,-
Guzzi V 7 Sport	4500,-
Guzzi Quota 1000	12800,-
Moto Morini 500	1800,-
NSU Caproni Max	3100,-

Rainer Bollgrün
07522 4411

Tragen Sie ein Stück italienischer Renngeschichte!

Auf diesen dem Veglia Competitione Drehzahlmesser nachempfundenen Uhren lesen Sie stets sekundengenau die Zeit ab. (12 h Skala)



techn. Beschreibung:

- CORSA:** Gehäuse schwarz matt verchromt, Quarzwerk, Boden Edelstahl spiegelpoliert, Lederband schwarz
CLASSICO: Gehäuse chrom glanz, Automatikwerk, 21 Jewels, Zifferblatt in altweiß mit aufgedruckten Gebrauchsspuren und eingearbeiteten Beschädigungen, Mineralglasboden, gefüttertes Lederband dunkelbraun
 Auch als Quartzversion, Gehäuseform wie Corsa
 350 Stück limitiert, einzeln nummeriert
AUGUSTA: Gehäuse chrom glanz, mechanisches Werk, Handaufzug, 17 Jewels, Zifferblattgrund in altweiß, Aufdruck MV Logo 5 farbig, Mineralglasboden, Lederband dunkelblau (od. n. Wahl), 100 Stk. nummeriert
ALLE: SWISS MADE, Sondersekundenzeiger, Mineralglas

DM 135,-

DM 240,-

DM 150,-

DM 230,-

E. + E. TECHDESIGN - Bernd Engels
Ludwigsallee 15 - 52062 Aachen
Tel. 0241 / 911988

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi: Verk. Cali II-Teile: Sitzbankreling, kompletter Lacksatz weiß (Seitendeckel, Tank, Schutzbleche), Windschildhalter, Sammler, Sturzbügel vorne, Rücklichthalter, Seitenständer, Federbeine, 30er Vergaser VHB Dell'Orto, Spiegel, zusammen oder einzeln. Preis VB, Tel.: 06403/8766

GFK-Bauteile für italienische Motorräder

seby.poly

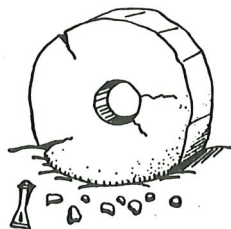
ATTENZIONE ! ▼▼▼▼▼▼▼▼

FVT GmbH
Jülicher Straße 336
52070 Aachen
Telefon: 02 41/ 18 22 188
Telefax: 02 41/ 18 22 142

BÖHM - Technik rund um's Rad

**Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen**

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



Ducati: Suche Schwinge für Ducati M 900, Schwinge von 851/888 müßte auch passen. Tel. 04381/7701

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

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.

Aldi	71/77	Ilmberger	56	RPR Ducati	57
Bäcker	71	In Team	63	Salewski	78
Bartholli	70	Italy-Bikes	75	Sattler	79
Böhm	82	Kämina	53	Schenk	78
Bollgrün	81	KBM	55	Schmitz	64
Carstens	19	Kippenhan	67	Schröder	60
Däs	73	Klump	58	Schweitzer	63
Daniele Moto	54	Kramer	69/76	Scuderia Classica	65
Desmo	60	Krempf	79	Seby Poly	82
Diopa	59	Laverda Racing Team	77	Secker	71
Dynotec	26	Lieb	55	Stein-Dinse	2/12
Escher	68	MAX	83/84	Stork	65
E + E Techdesign	81	Moto Falcone	63	Tholen	67
Gummikuh	33	Motorradhandel Ulrich	18	Transmoto	54/66
Hagemann	70	Moto Stefano	79	Traut	56
Halle 7	62	MTS	73	Tritsch	77
Heim	76	Nauber	67	V2 Italoparts	72
Hökenschnieder	45	Oltmanns	69	Vahrenkamp	61
HS	18	Pit's Moto Italia Import	72	Vaut	64
HTM	74	Polichrom	80	Weiß	61
Hubi's	80	ProMspo	59	4-Takt Studio	58

MAX

Unsere Stützpunkthändler:

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

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

Transmoto
Obertalstrasse 4b
56379 Winden
Tel. 02604 - 6166

Fa. Franz-Josef Hans
Friedhofstraße 16
66450 Bexbach Höchen
Tel. 06826 - 6410

Claudius Trinkner Motorradtechnik
Holderbuschweg 69
74193 Schwaigern-Massenbach
Tel. 07138 - 3901

Fa. Alfred Latscha
Gartenstraße 14
78462 Konstanz
Tel. 07531 - 27661

Stürzel
Trottäcker 4
79713 Bad Säckingen
Tel. 07761 - 6879

InTeam Bergmann
Ansbacher Straße 77
91572 Bechhofen
Tel. 09822 - 323

Fa. Manenti Angelo
21 rue de Messancy
L - 4962 Clemency
Tel. 00352 - 502005

MAX

M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
- Alemania -
Maxfon 07231 - 31 17 11
Maxfax 07231 - 31 17 17

**Fordern Sie unseren kostenlosen
Katalog 1995/96 an.**

BREMSEN

Edelstahl-Bremsscheiben

300mm Bremsscheibe vorne
750S / S3 / 850T / T3 / T4 / G5 / SP / Convert / Mille
GT 87/ LM I-III Speiche / T3 California / California II
MAX 6263000 DM 385,00

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

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

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



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

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

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

Maxfon 07231 - 31 17 15
Maxfax 07231 - 31 17 17

MAX

DOUBLE
SYSTEM

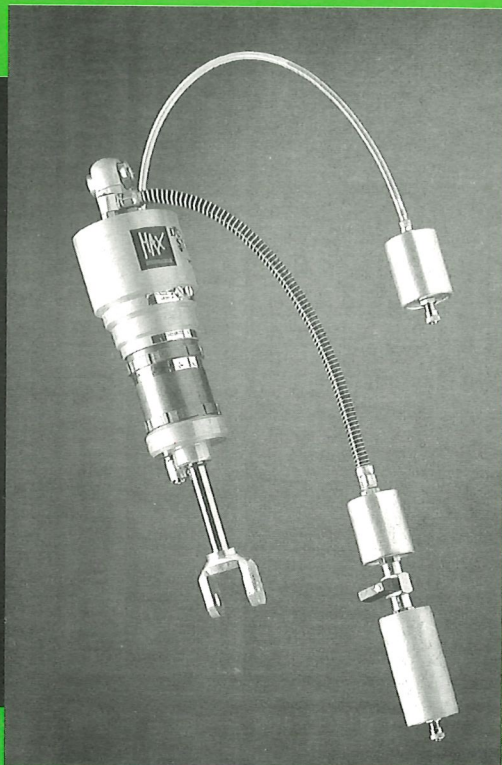
PAT. INT.

Das Mono-Federbein

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

Die Pluspunkte des Systems:

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



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

Dämpfung total