

Firmenreport: Wie geht es weiter mit Moto Guzzi?

Adler verpflichtet

Der Adler von Mandello trudelt: Viel zu häufig ziert er ein qualitativ unbefriedigendes und immer seltener ein neues Motorrad. Jetzt bekommt er Flugstunden.

Von Fred Siemer; Fotos: Christoph Altmann, Archiv

Eine Motorradlegende will, daß der junge Mechaniker Carlo Guzzi, ebenso talentiert wie mittellos, und sein Freund Giorgio Parodi, Sohn einer vermögenden Genueser Reeder-Familie, ihr erstes Motorrad in einem Keller in Mandello zusammenbastelten. Sie nannten den Moto Guzzi-Urahn brüderlich G.P., seine gediegene Funktionalität setzte 1920 Maßstäbe.

Auch heute noch scheinen manche Guzzi-Dinge am besten im Keller zu gedeihen: Jeden Dienstag Abend treffen sich die Mitglieder des Carlo Guzzi Moto-Club im Souterrain eines Altstadthauses von Mandello. Am offenen Kamin löst dann eine illustre Auswahl aus rund 80 aktiven Mitgliedern die anstehenden Firmen-Probleme.

„Die Qualität muß steigen“, murmelt einer, der im Werk arbeitet und folglich Bescheid weiß. 450 Kollegen hat er noch. Vor gut 30 Jahren, so die Club-Ältesten, waren es um die 2000. „Eine energischere Führung muß her“, meint ein Unternehmer und spielt damit auf das fortgeschrittene Alter der Guzzi-Oberen an. „Das größte Problem heißt De Tomaso“, glaubt ein Dritter zu wissen, der schon ewig in Mandello lebt und den viertwichtigsten Arbeitgeber des 10 000-Seelen-Ortes noch nie leibhaftig gesehen hat.

1973, zwei Jahre nach dem Benelli-Erwerb, hat der bekannte Firmenaufkäufer Alessandro De Tomaso Moto Guzzi übernommen. Immer noch erfreut er sich im



Club weitgehender Unbeliebtheit. Ganze vier oder fünf Mal sei der Industrieboss, Chef eines gewichtigen Mischkonzerns mit Sitz in Modena, bislang am Comer See gewesen. „Früher dagegen . . .“

Die Stimmung im Keller schlägt um. Schnell noch ein Scheit Holz in den Kamin geschoben, über dessen Sims ein bläbliches Plakat vom Tourist Trophy-Sieg der Guzzi Bicilindrica kündigt. Die fünfziger und frühen sechziger Jahre erstehen auf, als Guzzi und Mandello noch eins waren und der Firmenadler im Aufwind kommerzieller Erfolge und anerkannter Qualität immer hoch oben über dem Ort und der Fabrik schwebte.

Cardellino (Stieglitz) mit 64, Zigolo (Ammer) mit 98, Galetto (Hähnchen) mit 160, Lodola (Lerche) mit 174, Airone (Reiher) mit 250 und Falcone (Falke) mit 500 Kubikzentimetern hießen die erfolgreichsten Modelle aus einer lustigen Vogelschar. Der Topseller Stornello, der kleine Star, verstummte 1975 endgültig. Die letzte Neukonstruktion, der V-Zweizylinder mit 350 und 500-Kubikzentimetern, kam 1977. Das große V-Triebwerk, von dem Guzzi heute überwiegend lebt, entstand bereits 1967. Omobono Tennis TT-Sieg, mit dem erstmals ein Nicht-Brite die Trophy errang, datiert von 1937.

Moto Guzzi, das ist schon lange die Addition einer ruhmreichen Geschichte mit einer unsicheren Zukunft: Permanent halten sich Verkaufsgerüchte – mal soll Aprilia Interesse zeigen, mal ein anderer europäischer Motorradbauer. Seit bald zwei Jahren kündigt das Werk die 1000er Enduro Quota und den Viertentil-Sportler Daytona an – 1991 sollen sie jetzt kommen. Seit Jahren nervt die beständige problematische Qualität der charismatischen Zweizylinder. Seit Jahren nunmehr machen Aprilia und Ducati vor, wie mit leistungsstarken und modernen Motorrädern auch in Italien Geld zu verdienen ist. Versinkt Guzzi in Agonie?

Auch von der anderen Alpenseite dringen immer lautere Vorwürfe nach Mandello. Die 22 000 deutschen Guzzi-Treiber, eine der größten und treuesten Fan-Gemeinden, waren die letzten Jahre von besonders schlimmen Ersatzteilproblemen geplagt. Auch in der Händlerschaft gibt es kritische Stimmen: Die Handelsspannen für Teile seien zu gering, die Lieferung erfolge nicht rasch genug, und der Importeur tue zu wenig gegen die grauen Teileimporteure, lauteten hier die Vorwürfe (siehe dazu das Interview auf Seite 18 mit dem Geschäftsführer des deutschen Importeurs). Außerdem kamen die bestellten Motorräder nicht selten zu spät, klagen Händler und Kunden unisono. Handfeste Anzeichen einer Krise?

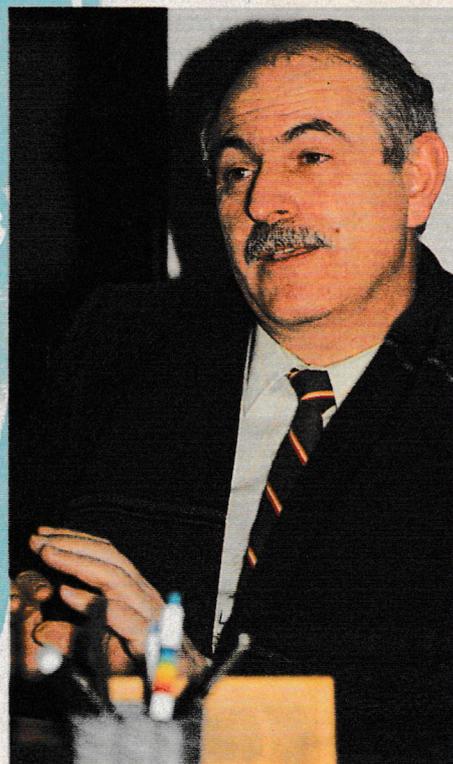
Beinahe geplagt schüttelt Guido Ranalli sein Haupt – die ganzen Vorwürfe kennt er doch auswendig. So gehört es sich freilich für einen Direttore Commerciale, einen Verkaufsdirektor. Aber wenn er in dieser Funktion bei Moto Guzzi den Status quo schon nicht verhindern durfte, dann muß er ihn wenigstens erklären können. Damit dient Ranalli ebenfalls, er verweist auf die schwierigen Umstrukturierungen, die in Italien nach dem Benelli-Verkauf 1989 anstanden. Und auf die Auflösung der Deutschen Motobécane, des ehemaligen Guzzi-Importeurs.

Warum aber soll Benelli die Schuld an mangelhafter Guzzi-Qualität tragen? „Benelli hat Guzzi finanziell überfordert.“ Die Absolution ist erteilt, die Vergangenheit abgehakt. Schon in naher Zukunft, so geht das Statement weiter, werde die Qualität steigen, die Investitionen seien bereits genehmigt: 100 neue, vielseitiger und rentabler einsetzbare Fertigungs-Maschinen würden in den nächsten Wochen aufgestellt.

Reorganisation entwickelt sich zum Lieblingswort Ranallis: Der Motorenbau bei Innocenti – einer weiteren Dé Tomaso-Erregungenschaft, von der Fiat unlängst Anteile

Verkaufsdirektor Guido Ranalli

**„WIR WOLLEN
10 000
MOTORRÄDER
VERKAUFEN“**



Firmenreport: Wie geht es weiter mit Moto Guzzi?

gekauft hat – und die Guzzi-Motorradfertigung aus dem Benelli-Werk werden gerade in Mandello integriert. Die neuen Maschinen warten auf sinnvollen Einsatz. Eine große Initiative zur Qualitätssteigerung soll die gesamte Belegschaft erfassen. Neue Arbeitsplätze entstehen. Reorganisation an allen Ecken, die ersten Früchte soll sie schon in zwei, drei Monaten tragen.

Dann verrät der eher nordisch-distanzierte Verkaufsleiter, wozu das alles gut ist: „In zwei bis drei Jahren möchten wir jährlich rund 10 000 Motorräder, vorrangig mit mehr als 750 Kubikzentimetern, herstellen und verkaufen.“ Ein rosaroter Blick voraus: Heute verkauft Guzzi 6000 an zivile und noch einmal runde 800 bis 1000 an uniformierte Kunden. In Deutschland mit fallender Tendenz: Während 1987, belebt durch das Erscheinen der Mille GT, noch 1645 Guzzi erstmals in den Verkehr kamen, stießen 1990 nurmehr 1047 neue Mandello-Zweizylinder hinzu. Der Marktanteil sank von ehemals zwei auf rund ein Prozent.

Dabei ist Deutschland der wichtigste ausländische Markt. In großem Abstand

Weil der exotische Mittelklasse-Chopper Nevada bei uns zu teuer wäre, müssen Importeur und Kunden dankend verzichten



folgen Großbritannien mit zirka 450 Einheiten sowie die Niederlande. In die USA wanderten 1990 nur noch rund 300 Guzzi aus, vornehmlich California und 1000 S. Daheim, in Italien, blieben gut 2400. Macht 300 weniger als ein Jahr zuvor.

Hinter der Glasscheibe, die Ranalis Arbeitsplatz vom Firmenkonto trennt, erhebt sich seine Sekretärin, bringt eilig die beweiskräftigen Zahlen vorbei. Jawohl, rund 6000 Motorräder kommen zusammen, 65 Prozent davon große Modelle mit einem Liter Hubraum. „Alle verkauft“, lächelt der Chef. „1990 waren wir ausverkauft.“ Wieviel fabrikneue Guzzi Anfang der Sechziger einen Käufer fanden, weiß er nicht. Auch nicht ungefähr? „Nein.“

Zu kompliziert das Ganze, wegen der vielen Mopeds, die damals Mandello verließen. Die Zukunft aber – rosarot, da ist sie wieder – liegt für Guzzi eh bei großen Maschinen. Sogar die in Italien steuerbegünstigten 350er werden demnächst, weil die Begünstigung entfällt, keine große Rolle mehr spielen. Das sogenannte kleine Triebwerk – neben der 350er debütierte 1977 auch eine 500er – wird sein Heil ebenfalls im großen Hubraum suchen müssen. Seine Dreiviertelliter-Variante, in Deutschland nahezu unbekannt, soll nun auch einen Tourer/Chopper-Mischling namens Nevada antreiben.

Fans kennen die Nevada schon seit geraumer Zeit, genau wie Quota und Daytona folgt sie ihrer Ankündigung in respektvollem Abstand. Aber seit der kleine Motor durch schlechte Abstimmung und nicht immer befriedigende Zuverlässigkeit mißfiel, wartet in Deutschland niemand mehr. Der Import wurde eingestellt. Dabei, so verlautet im Werk, stecke mittlerweile viel Hirnschmalz in dem zierlichen Triebwerk, seine Standfestigkeit sei über jeden – auch deutschen – Zweifel erhaben. Wie zum Beweis verladen Arbeiter draußen gerade Polizeimaschinen, die auf der kleinen, schmucken SP 750 basieren.

Die Nevada wird jetzt also gebaut, irgendwo in einer der blaßgelben Werkshallen entsteht bereits die erste Serie. Zur Zeit

**Guzzi-Tuner
Dr. John Wittner**

„DIE DAY- TONA WIRD EIN TRAUM“

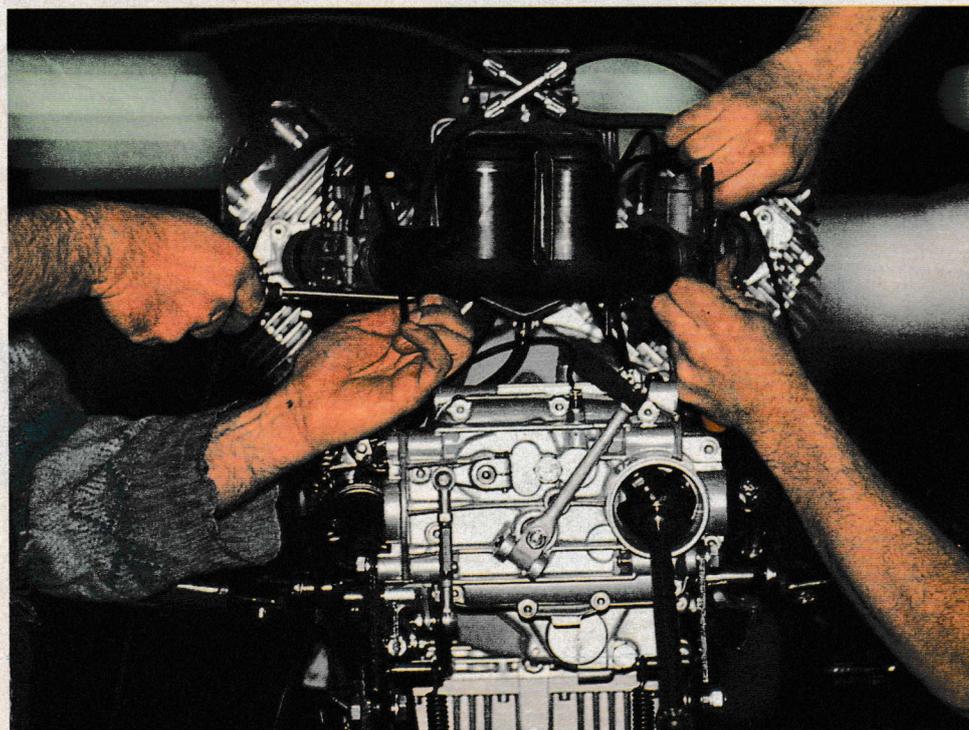


**Ausnahmestand:
In Reihe lassen
sich Guzzi-Kolben
nur vor der Montage
einordnen**



Schwermetall: Die massiven Kurbelwellen-Rohlinge für den großen Motor warten auf ihre Weiterverarbeitung

V-Männer: Jeder Griff sitzt, schließlich bauen diese Hände seit 15 Jahren ausschließlich V-Motoren zusammen



Firmenreport: Wie geht es weiter mit Moto Guzzi?

läuft die Homologation für die Schweiz. „Mit Katalysator“, betont Guido Ranalli. „Jedes Motorrad können Sie bei Guzzi mit Kat haben.“ Schön, und was ist mit den beiden anderen, lang erwarteten Neuheiten?

Im November 1989, auf dem Mailänder Salon, hatte der Prototyp der 1000er Enduro Quota für Aufsehen gesorgt. Auf der letztjährigen IFMA wieder ein Prototyp, viel runder und gefälliger diesmal. Lieferbeginn Anfang 1991, hieß es am Kölner Messestand. Aber noch im Januar konnte ein deutscher Insider in Mandello „keinesfalls mehr als zwei Quota“ ausmachen.

Das Thema scheint den Verkaufschef zu quälen. Er verweist auf eine aktuelle Änderung, die eine rasche Homologation aufgehalten habe: Im Vorderrad arbeiten nunmehr zwei Scheibenbremsen. Gerüchte von krumm angelieferten Rahmen muß er dementieren. Jetzt laufen die Homologationen. Die Quota, soviel verrät ein redseligerer Guzzi-Vertreter, sei kurz vor der Produktion.

1000 Groß-Enduros möchte Guzzi noch in diesem Jahr bauen – da sollten für den deutschen Markt genügend abfallen. Ob die Italiener wissen, wie wichtig dieses Motorrad in Deutschland sein kann? Ob am Comer See irgend jemand den BMW-Erfolg für übertragbar hält? Der Sportler Daytona jedenfalls scheint mehr Emotionen und Interesse auszulösen: Ein Daytona-Aquarell zielt Guido Ranallis Bürowand, sofort, als das Stichwort fällt, greift er zum Telefonhörer: „Sie wollen sicher Dr. John sprechen.“

Kurz darauf erscheint ein Mann, den jeder aufgrund seines Äußeren und seines Habitus für einen Italiener halten muß, und fragt in reinstem Kaugummi-Englisch: „How are you?“ Dr. John Wittner, gelernter Zahnarzt und von Beruf Guzzi-Enthusiast, reicht seine leicht ölige Rechte, bestellt einen Kaffee und zündet sich eine Zigarette an. Klar kennt er MOTORRAD, klar sollen die Jungs etwas über sein Lieblingskind hören: Von Dr. John aus dem fernen Nordamerika stammt die naheliegende Idee,



wieder eine supersportliche Guzzi auf die Räder zu stellen.

Deshalb wurde er im vergangenen Juli importiert und muß seither bei dem Daytona-Projekt mithelfen. Der Job gefällt ihm, er kommt gut voran. Allerdings beschäftigt Wittner sich bislang vorrangig mit der Serienmaschine. Die insgesamt 15köpfige Entwicklungsabteilung des altgedienten Chefindgenieurs Umberto Todaro unterstützt ihn zwar nach Kräften, aber den Renn-Kit für Battle of Twins-Freunde muß er trotzdem etwas vernachlässigen. Ganz zu schweigen von dem ehrgeizigen Projekt, die Guzzi Superbike-tauglich zu trimmen.

Dennoch zeitigt Dr. Johns Arbeit schon jetzt sportliche Leistungen: 90 PS und satte 100 Newtonmeter Drehmoment, schwört er hoch und heilig, wird der markante Vierventiler produzieren. Auch vor den strengen Ohren des Gesetzes. „Offen hatten wir auf Antrieb gut 100 PS.“ Guzzis Twin erlebt mit der unorthodoxen Ventilsteuerung – je eine halbhohle Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel – wahrlich den zweiten Frühling. Eine Benzineinspritzung bringt noch einen Schuß Moderne ins Spiel.

Die Homologation soll in den nächsten Monaten anlaufen, auf einen raschen Baubeginn jedoch deutet im Werk nichts hin. Trotzdem oder deshalb: Die Daytona dürfte zum Traumbike aller sportlichen Guzzi-Fahrer avancieren. „Aber sie ist auch ein Traum für Guzzi und für die Leute, die hier arbeiten“, ergänzt der quirliche Amerikaner und beweist Einfühlungsvermögen in die Seele der Guzzi-Werker.

Beide, Fahrer und Erbauer, würden sich wohl obendrein einen modernen, zukunfts-trächtigen Motor wünschen. A là Ducati. „Aber wir haben einen modernen Motor“, entgegnet Signore Ranalli. „Nein, nein, mein Herr, wir meinen einen ganz neuen.“ „Guzzi bleibt beim V.“ Na gut, dann eben einen ganz neuen V. Kommt ein neuer V-Motor von Guzzi? „Möglich, ich kann im Moment nichts Näheres sagen.“ Der Verkaufsleiter möchte keine Spekulationen auslösen. Die ständige Fragerei wegen der

Guido Ranalli

**„DIE
QUALITÄT
WIRD
STEIGEN“**



**MOTOPORT
EINE STARKE GEMEINSCHAFT.
INTERNATIONAL ENGAGIERT.
ÜBERZEUGEND IM PREIS.
BEKLEIDUNG UND ZUBEHÖR.
IN 80 SHOPS WELTWEIT.
BIKER'S LIFESTYLE!**

1000 Berlin, MOTOPORT Peter Moses, Klosterstr. 27 · **2000** Hamburg 1, MOTOPORT Torricelli, Süderstr. 63 · **2800** Bremen, MOTOPORT, Neustadtcontrescarpe 44a · **2913** Augustfehn, MOTOPORT db Motorradzubehör, Hauptstr. 66 · **3000** Hannover 1, MOTOPORT Biker's Point, Vahrenwalder Str. 32 · **3340** Wolfenbüttel, MOTOPORT Behrens + Meyer, Dr.-Hein.-Jasperstr. 88 · **4000** Düsseldorf 30, MOTOPORT in MOT, Tussmannstr. 3 · **4050** Mönchengladbach, MOTOPORT in MOT, Hindenburgstr. 356 · **4100** Duisburg-Rheinhausen, MOTOPORT, Schauenstr. 31 · **4150** Krefeld 1, MOTOPORT Krage, Diessemerbruch 150-152 · **4180** Goch 1, MOTOPORT Thyssen, Bahnhofstr. 36 · **4290** Bocholt, MOTOPORT Rose, Dingener Str. 60 · **4400** Münster, MOTOPORT Mallek, Hafenweg 3-4 · **4458** Neuenhaus, MOTOPORT Zwafink, Industriestr. 15 · **4600** Dortmund, MOTOPORT Lindfeld, Münsterstr. 234 · **4830** Gütersloh 1, MOTOPORT Bussmann, Sandbrink 27 · **5400** Koblenz, MOTOPORT Böning, Ernst-Abbe-Str. 2 · **5788** Winterberg, MOTOPORT Winterberg, Poststr. 10b · **5952** Attendorn, MOTOPORT Biggese, Nordwall 2 · **6000** Frankfurt 90, MOTOPORT, Schloßstr. 7-9 · **6345** Eschenburg, MOTOPORT Krenzer, Nassauer Str. 1 · **6660** Zweibrücken, MOTOPORT im MOTO-Shop, Landauer Str. 34 · **6690** St. Wendel, MOTOPORT Scharle, Kelsweilerstr. 15 · **6740** Landau-Queichheim, MOTOPORT Seiboth, Queichheimer Hauptstr. 43 · **7470** Albstadt-Lautlingen, MOTOPORT Bauser, Laufener Konstanz, MOTOPORT Buckenmaier, Str. 12 · **8000** München, str. 35 · **8400** Regensburg, Stadler, Im Gewerbepark B 40 · **8593** Tirschenreuth, MOTOPORT Schrems, Bahnhofstr. 23 · **0-7500** Cottbus, MOTOPORT Hübner, Lieberoser Str. 3 · **0-8502** Burkau, MOTOPORT Kawasaki Scheibe, Gärtnerreistr. 8. Außerdem in Frankreich, Großbritannien, Holland, Portugal, Luxemburg, Schweiz und USA.



**JUMBO KEVLAR
KOMBI KS 2**
Komfort und Sicherheit. Schoeller Kevlar Stretch plus Gore-Tex plus Thinsulate.

DM 1695,-

© by DIFI - 2930 Verrel/Germany

MOTOPORT
Biker's Lifestyle

Katalog kostenlos abholen.
Oder anfordern gegen DM 3,50 Rückporto.

Firmenreport: Wie geht es weiter mit Moto Guzzi?

Quota und Daytona hat deutlich spürbar an den Nerven gezehrt.

Immerhin gibt er zu, daß zwei Ingenieure von Ducati abgeworben wurden. Verbessern die beiden jetzt die Kupplungszüge? Ranalli lacht – und das tut er selten. Aber sagen will er trotzdem nichts. Hat der neue Motor Wasserkühlung? „Möglich“. Denkt Guzzi an einen Einzylinder? „Noch nicht.“ Dann endlich: „Wir arbeiten an einem neuen Motor.“ Schluß, Feierabend.

Am nächsten Morgen geleitet der Verkaufsleiter persönlich durch das Guzzi-Werk. Im Versand wird gerade eine Lieferung für Neuseeland verpackt. Reihe an Reihe füllen Einliter-Maschinen das große Endlager. Kein totes Kapital: „Unsere gesamte 1991er Produktion ist schon verkauft“, triumphiert Guido Ranalli. Die Montage arbeitet in drei Strängen: kleine Modelle, große Modelle, Behördenmaschinen. Die gewaltige Halle hat sicher schon höhere Stückzahlen verkräftet. Ein riesiger Schwung California wartet auf Speichenräder. „Lieferengpaß“, zuckt ein Arbeiter mit den Schultern.

Im Gegensatz zu Ducati wird Guzzi an italienischen Zulieferern für Elektrik und Fahrwerk festhalten. Und sonst, ist Ducati ein Vorbild? Oder möchte Guzzi eher den Harley-Weg beschreiten – konservativ, aber erfolgreich? „Guzzi kann beides“.

Mit 90 oder mehr PS soll die Daytona alte und neue Sportfreunde für Moto Guzzi gewinnen



Mit Erhard Just, dem Geschäftsführer der Firma A + G Imports, sprach MOTORRAD-Mitarbeiter Fred Siemer über Probleme und Ziele von Moto Guzzi.



DOPPEL-AGENTUR

Erhard Just, 51, Geschäftsführer der A + G Motorrad-Vertrieb GmbH

Fast zwanzig Jahre importierte die Deutsche Motobécane neben den Fahrrädern und kleinen motorisierten Zweirädern ihrer französischen Muttergesellschaft auch Moto Guzzi. Mitte 1989 löste der neue Besitzer von Motobécane, nämlich Yamaha, die Dependance in Bielefeld auf. Zur selben Zeit suchte auch Aprilia einen neuen deutschen Importeur. Die Lösung dreier Probleme hieß A (wie Aprilia) + G (wie Guzzi). Unter ihrem alten und neuen Geschäftsführer Erhard Just machten sich ehemalige Motobécane-Mitarbeiter sowie einige Neuzugänge daran, die Marken Aprilia und Moto Guzzi unter einem Importeursdach zu versammeln. Der Coup gelang – und fast allen Ex-Motobécane-Angestellten blieb der Weg zum Arbeitsamt erspart. Die beiden Motorradhersteller halten je gleich große Anteile an A + G, auch am Umsatz sind sie halbe/halbe beteiligt.

? Herr Just, sind alle Beteiligten mit A + G zufrieden?

Ich glaube schon. Wir mußten natürlich gewisse Zweifel bei unseren beiden Herstellern überwinden. Aber nachdem sie aufgrund ihrer unterschied-

lichen Modellpaletten kaum gegeneinander konkurrieren, waren die Argumente für einen gemeinsamen Import letztlich überzeugend. Dadurch senken sich doch viele Kosten erheblich.

? Welche Ziele haben Sie mit der Marke Moto Guzzi?

Mit der aktuellen Moto Guzzi-Palette möchten wir – wie früher – einen Marktanteil von 1,5 bis 2 Prozent erreichen, also 1500 bis 2000 Motorräder verkaufen. Mit neuen Modellen sollten es einige mehr sein. Auf jeden Fall halte ich unseren jetzigen Anteil von rund einem Prozent für unbefriedigend.

? Es ist scheinbar nicht immer leicht, für eine Guzzi Ersatzteile zu bekommen. Sogar vom Zusammenbruch der Versorgung war im letzten Jahr zu hören. Es trifft nicht zu, daß für einen nennenswerten Zeitraum überhaupt keine Teile ausgeliefert worden wären. Aber es gab Probleme: Die Lagerhalle der A + G sollte im November 1989 schlüsselfertig sein. Tatsächlich konnten wir dann erst mitten in der nächsten Saison, nämlich im April/Mai 1990, einziehen. In der

Zwischenzeit mußten wir beide Marken aus einem 300 Quadratmeter großen Notlager heraus bedienen. Zudem gab es für gewisse Teile Lieferprobleme in Italien, weil ja Benelli auch ein wichtiger Lieferant von Guzzi war. Das alles mußte sich einspielen.

? *Ist ihr Ersatzteilversand mittlerweile konkurrenzfähig?*

Unsere Kunden können sich sowohl in Italien als auch hier auf ein modernes Ersatzteilsystem verlassen. Wir haben 93 bis 94 Prozent aller bestellten Teile am Lager und liefern in spätestens 36 Stunden nach Eingang der Bestellung aus. Das ist absolut konkurrenzfähig. Auch die Händler bestätigen mir mittlerweile, daß die Versorgung mit Ersatzteilen gut funktioniert.

? *Es heißt, ein Jahr nach Gründung der A + G hätten Sie die erste Händlerpreis-Liste verschickt. Haben Sie in der Phase der Umstrukturierung ihre Händler vernachlässigt?*

Nein. Was die Ersatzteilpreise betrifft, galten bis zum Erscheinen unserer ersten Liste die alten Motobécane-Preise. Grundsätzlich waren wir bemüht, unsere Händler auch in dieser Zeit angemessen zu betreuen. Natürlich gibt es Probleme, wenn Sie zunächst vier leere Räume haben und dann eine Firma aufbauen wollen. Da kann es schon passieren, daß Sie beispielsweise Rechnungen wochenlang auf der Schreibmaschine tippen, weil der bestellte Computer nicht rechtzeitig kommt.

? *Ein Händler braucht stabile Ersatzteilpreise, die seine Kosten für Lagerhaltung und Personal berücksichtigen. Der Verbraucher freut sich über niedrige Preise. Dank grauer Importeure können Guzzi-Händler beides bieten.*

Der Endverbraucher wird leider auch oft getäuscht durch niedrige Teilepreise, aber hohe Verpackungs- und Nachnahmegebühren. Das Teilesortiment ei-

nes Importeurs beschränkt sich nicht nur auf einige gängige Ersatzteile – allein für Moto Guzzi führen wir in unserem Lager zirka 9000 verschiedene Positionen. Was die Preisgestaltung anbelangt, sind wir weitgehend abhängig von den vom Werk aus fixierten Konditionen. Das nahe Italien lockt einige, sich selbst Teile dort zu besorgen – ihnen bietet solch eine Tour außerdem ein schönes Ausflugsziel. Trotzdem ergreifen wir Maßnahmen, um über unsere 130 Händler wettbewerbsfähige Endverbraucherpreise anzubieten.

? *Das Ersatzteilgeschäft ist sicher recht einträglich. Werden Sie, um graue Händler abzuwehren, Ihre eigene Handelsspanne reduzieren?*

Das Ersatzteilgeschäft macht ungefähr 18 Prozent unseres Umsatzes aus und ist wichtig, das stimmt zweifellos. Zu den geplanten Maßnahmen möchte ich mich noch nicht äußern.

? *Die Firma A + G selbst soll bei einschlägigen Händlern Teile gekauft haben.*

Wir führen einige Teile, die wir nicht über das Centro Ricambi, Guzzis Ersatzteil-Organisation, erwerben. Wir kaufen diese Teile direkt beim Hersteller.

? *Haben Sie deswegen Ärger mit Moto Guzzi?*

Nein. **?** *Es soll immer wieder und immer noch Lieferverzögerungen bei bestellten Motorrädern geben.*

Ich bin auch nicht ganz glücklich über die Liefertermine der Italiener. Aber ein Händler, der rechtzeitig bei A + G bestellt hat, der kann jetzt, zur beginnenden Saison, alle Modelle anbieten. Daytona und Quota natürlich ausgenommen.

? *Stichwort Quota: Welche Bedeutung wird sie in Deutschland haben?*

Wir setzen große Hoffnungen in eine Fernreise-taugliche, große Enduro. Deshalb gehen wir davon aus, daß ungefähr jede vierte in Deutschland verkaufte Mo-

to Guzzi eine Quota sein wird. Vor diesem Hintergrund ist A + G natürlich enttäuscht, daß Mandello die Lieferung immer wieder verzögert hat. Zuerst, weil der Doppelvergaser durch die Einspritzung ersetzt wurde, dann, weil das Design wechselte, schließlich, weil eine Doppelscheibenbremse zum Einsatz kommen sollte. Einem Verkäufer kann nämlich nichts Schlimmeres passieren, als seine wartenden Kunden immer wieder vertrösten zu müssen. Ich gehe aber davon aus, daß der jetzt angekündigte Liefertermin, also Spätsommer 1991, tatsächlich eingehalten wird.

? *Verglichen mit der Quota dürfte die andere für dieses Jahr versprochene Neuheit, die Daytona, eine weniger wichtige Rolle spielen.*

Von den verkauften Stückzahlen her sicher. Dennoch kommt ihr eine große Bedeutung zu, weil Guzzi nunmehr wieder ein sehr sportliches Motorrad anbieten kann. Wir werden uns mit der Daytona der 100-PS-Marke nähern.

? *Trotzdem sind die aktuellen Ducati-Triebwerke technologisch überlegen. Stört Sie das?*

Sicher, der Viertentiler ist keine von Grund auf neue Konstruktion. Aber er wird sportlich orientierte und versierte Guzzi-Fahrer garantiert an die Marke binden können.

? *Bleiben Sie dabei, keine Modelle mit dem sogenannten kleinen Motor zu importieren?*

Wir haben auf der IFMA sehr lebhaftes Interesse an der Nevada registriert. Aber ich könnte sie in Deutschland zu keinem konkurrenzfähigen Preis anbieten. Für die anderen Modelle sehe ich bei uns sowieso nur geringe Absatzchancen. Deshalb bleibt es vorerst bei dieser Entscheidung.

? *Sie bieten alle Guzzi wahlweise mit ungeregeltem Kat an. Ausgenommen sind die beiden neuen Modelle. Warum?*

Daytona und Quota werden mit einer Einspritzanlage kommen. Gemeinsam mit Weber-Marelli arbeitet Guzzi an einem geregelten Kat, der wahrscheinlich schon in der nächsten Saison einsatzfähig ist. Um nun hinsichtlich dieser beiden Modelle ein heilloses Durcheinander zu vermeiden, haben wir uns entschlossen, sie zunächst ohne Kat auszuliefern. Später werden wir einen preislich akzeptablen Nachrüst-Kit mit geregeltem Kat anbieten. Übrigens werden alle Guzzi mit Einspritzanlage so schnell wie möglich diesen geregelten Kat erhalten.

? *Unabhängig davon, was von Guzzi an Neuheiten kommt, muß sich die Qualität verbessern.*

Sie haben recht. Und es freut mich, daß die Verantwortlichen von Moto Guzzi jetzt auch eine Richtung eingeschlagen haben, die ich seit Jahren verfolge. Das heißt: In jenen Preisregionen, in denen wir unsere Motorräder ansiedeln, muß deren Qualität einwandfrei sein. In dieser Hinsicht hat sich schon einiges getan, das ersehe ich aus unseren Garantiekosten. Es wird sich noch mehr tun, und die Firma A + G als bedeutender Guzzi-Importeur macht immer wieder ihren Einfluß in Mandello geltend, wenn es darum geht, auffallende Mängel zu beseitigen.

? *Trifft es zu, daß Aprilia an Moto Guzzi interessiert war?*

Es gab vor einiger Zeit Kontakte zwischen beiden Firmen, die aber nicht erfolgreich abgeschlossen wurden. Herr De Tomaso wollte sich zu diesem Zeitpunkt nicht von Moto Guzzi trennen.

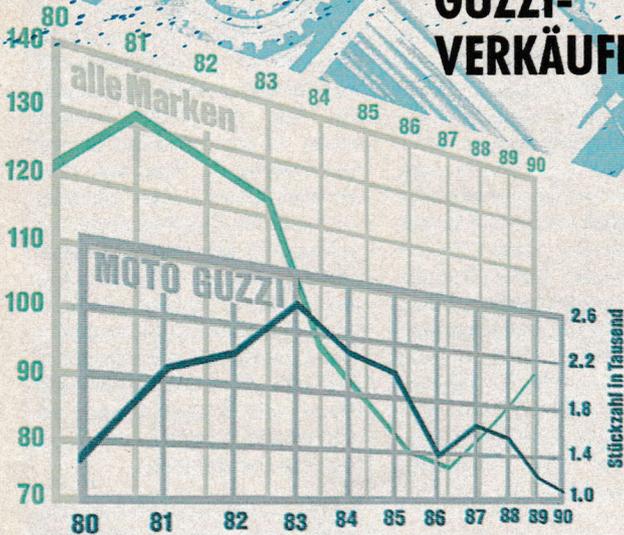
? *In welcher Rolle sähen sie Moto Guzzi am liebsten?*

Ich würde mir eine Palette wünschen, die mit großen Enduros und klassischen Motorrädern die Tourer anspricht. Eine Palette, die aber auch dem sportlichen Fahrer etwas zu bieten hat – und die in niedrigen Hubraumklassen auch noch einige attraktive Angebote bereithält.

Stückzahl in Tausend

Stückzahl in Tausend

GUZZI-VERKÄUFE



Firmenreport: Wie geht es weiter mit Moto Guzzi?

kommt die selbstbewußte Antwort. „Le Mans und California verkörpern Tradition, die Daytona Moderne.“

Beim Stichwort Le Mans, deren vierte Variante wahrlich niemanden mehr erfreut, wollen sich Zweifel melden. Aber da, auf dem Weg zu Dr. Johns nagelneuem Motorenprüfstand, erscheint plötzlich Moto Guzzis Zukunft: Sie ist nicht rosa, sondern düster, schaut gebraucht aus, ist schon mal umgefallen und ziemlich verkratzt. Aber sie ist aus einem Guß und wirkt ziemlich robust. 70 PS glaubt jeder schon diesem geschundenen Prototyp – und daß er bis ans Ende der Welt trägt.

Quota steht drauf. Und warum baut sowas keiner? □

Anders als die versammelte Konkurrenz konnte Guzzi den Sturzflug der Verkaufszahlen noch nicht stoppen

Im Serientrimm wartet die Reise-Enduro Quota auf den Produktionsstart. Die Fans warten mit



Die Rallye Sport Top-Marken nur im Top-Fachhandel! Anfordern: Neuen Rallye Sport Katalog '91 gegen DM 6,- in Briefmarken bei Rallye Sport, Drosselstr. 3, 8100 Garmisch-Partenkirchen 2



1000 Berlin 10: Bischoff's Motorrad Shop, Kaiser-Friedrich-Straße 66

2000 Hamburg 76: Motorräder Grage, Lübecker Str. 115 - **2000 Hamburg 54:** Motorräder Dumke & Lütt, Nedderfeld 32 - **2000 Hamburg 60:** Mot-Shop, Bramfelder Str. 14 - **2090 Winsen/Luhe:** Timm GmbH, Lühndorfer Str. 21-23 - **2120 Lüneburg:** Mot-Shop, Reichenbachstr. 7 - **2220 St. Michaelisdonn:** Heller & Soltau OHG, Burger Str. 18 - **2300 Kiel:** Moto-Center Nehm, Knooperweg 30 - **2390 Flensburg:** Mot-Shop, Schiffbrücke 14 - **2740 Bremervörde:** Didi's Motorrad-Center, Neue Str. 6 - **2800 Bremen:** Motorradbekleidung Seidel, Am schwarzen Meer 51 - **2800 Bremen 1:** Mot-Shop, Falkenstr. 2 - **2808 Syke:** Ulrike Lebenstedt, Schnepker-Str. 15 - **2844 Stems-horn/Lemförde:** Gustav Ey, Diehlinger Str. 124 - **2850 Bremerhaven:** Leder Mühl GmbH, Hafenstr. 12 - **2913 Augustfehn:** db Motorradzubehör Börjes, Stahlwerkstr. 1 / Hauptstr.

3000 Hannover 91: Yamoto Exkl. Motorradeinzelhandel GmbH, Küchengartenstr. 2 - **3200 Hildesheim:** Fahrzeug Witzel, Inh. Wiens, Osterstr. 7-9 - **3300 Braunschweig:** Mot-Shop Heinze, Hamburger Str. 273 - **3320 Salzgitter 1:** Motorradhaus Badenweg, Konrad-Adenauer-Str. 79 - **3400 Göttingen:** Motorrad-Shop Zukal, Rudolf-Wissell-Str. 2 - **3500 Kassel:** Laaks Motorradboutique, Holländische-Str. 52 - **3500 Kassel:** MZB, Hoffmann von Fallersleben Str. 3 - **3505 Gudensberg 5:** Yamaha Laaks, Schulstr. 5 - **3556 Weimar-Wolfs-hausen:** Zweirad Stöcker KG, Hauptstr. 20

4000 Düsseldorf: GP-Shop Gassen, Fürstenwall 214, Ecke Corneliusstr. - **4018 Langenfeld:** Motorrad Heedel, Kaiserstr. 10 - **4050 Mönchengladbach 1:** Zweiradfahrzeuge Mühlenberg, Henner Str. 52 - **4130 Moers 1:** ALBRO Altschneider/Suzuki GmbH, Bismarckstr. 41 a - **4132 Kamp-Lintfort:** Heun, Honda-Vertragshändler, Friedrichstr. 82 - **4150 Krefeld:** Moto Paris, Blumentalstr. 134 - **4180 Goch 1:** Motor-rad-Mode Thyssen, Bahnhofstr. 36 - **4200 Oberhausen 1:** Motorrad Gerstmann, Wehrstr. 17-33 - **4223 Voerde:** Motorradhaus Schneider, Kleiner Kiwitt 15 - **4230 Wesel:** Yamaha Neubarth, Reitzensteinstr. 14 - **4330 Mülheim a. d. Ruhr:** Motorrad Spree, Paul-Kosmalla-Str. 2 - **4400 Münster:** Moto Moll, Virnkamp 3 - **4458 Neuenhaus:** Zwafink GmbH, Industriest. 15 - **4500 Osnabrück:** Honda-Vertragshändler Schriewer, Rothenburger Str. 8 a - **4505 Bad Iburg:** Honda-Vertragshändler Bolte, Osnabrücker-Str. 38 - **4518 Bad Laer:** Richter Motorra-der, Versmolder Str. 2 - **4600 Dortmund 1:** Mallek Motorparts, Brüderweg 24 - **4650 Gelsenkirchen:** Motorradsalon Oeler, Ükendorfer Str. 29 - **4700 Hamm:** Motorradshop Arabatzis, Münsterstr. 30 - **4709 Bergkamen-Ow:** Motorradsport Hilbb, Höchststr. 2 - **4730 Ahlen:** Ahle-ner Motorradshop, Ostredenstr. 37-39 - **4830 Güterlohe:** Zweirad-Center Beinert, Herzbrocker Str. 138 - **4900 Herford:** Whewelle, Salzu-lier Str. 75 - **4972 Löhne 3 (Gohf.-Wittell):** Zweirad Weihe, Koblenzer Str. 243 - **4973 Vlotho-Weser:** Zweirad Stork, Herforder Str. 18

5000 Köln-Braunsfeld 41: Motorrad Emonts GmbH, Melatengürtel 18 - **5000 Köln 80 (Mühlheim):** Motorrad Jung, Clevischer Ring 74-78 - **5064 Rösrath-Hoffnungsthal:** Fahrzeughaus Löhmer, Bergische Landstr. 128 - **5100 Aachen:** Motorrad Meyer, Inh. Porps, Adalbertsteinweg 252-254 - **5142 Hückelhoven:** Motorrad-Freizeit-Shop Geerken, Ruhrkrücke - **5180 Eschweiler:** Motorrad Siegers, Graben-Str. 5 - **5300 Bonn 1:** Motorrad Boldt, Vorgebirgstr. 52-54 - **5330 Königswinter 21/Sassenberg:** Sport & Moto Bauer, Eudenberg Str. 5 - **5350 Euskirchen:** Schönroth, Reitzheimer Str. 131 - **5400 Koblenz 2:** Zweiradtechnik Böning, Ernst-Abbe-Str. 2 - **5440 Mayen:** Zweirad Schneider, Kottenheiner Weg 35, Ind.-Gebiet Nord - **5450 Neuwied 22:** Zweiradsport Steger GmbH, Engerspaust. 8 - **5500 Trier:** Topspeed GmbH, Luxemburger-Str. 71-73 - **5540 Prüm:** Rolle-Zweirad-Shop, Gerberweg 47 - **5650 Solingen 11:** Fischer & Böhm, Hähnscheider Str./Ecke Uhlstrand - **5880 Lüdenscheid:** Motorrad Brune, Notzstr. 10 - **5908 Neunkirchen 1:** Moto-Cross-Racing-Center Schütz, Untere Liebach 4 - **5912 Hilchenbach-Müsen:** Moto Shop Klingebiel, Hauptstr. 6

6000 Frankfurt 80: Matheis & Klose, Dainese-Showroom, Königsteiner Str. 65 A - **6000 Frankfurt 61:** Holger's Zweirad Shop GmbH, Hanauer Landstr. 551 - **6020 Erbach/Odw.:** Rocky's Motorcycle Shop, Illigstr. 12 - **6050 Offenbach:** Motorradbekleidung Hedi Vogel, Sprendlinger Landstr. 46 - **6052 Mühlheim/Main:** Fahrzeughaus Engelhardt, Dieselstr. 3 - **6054 Rodgau/N.-Roden:** Motorrad Probst, Zeppelinstr. 2 - **6085 Naheim:** Motorradhaus Stockstien, Adam-Opel-Str. 8-10 - **6252 Diez-Limbürg:** Zweirad-Center Mauer GmbH, Limburger Str. 167 - **6300 Gießen:** Motorrad Boutique, Schulstr. 2 - **6334 Aßlar-Ind.-Geb.-Ost:** Gaidosch Motorräder - Zubehör, Wal-bergraben 22 - **6345 Eschenburg-Eibelshausen:** Motorradhaus Krenzer GmbH, Nassauer Str. 1 - **6349 Sinn/Hess. 1:** Motorradzub. + Reifenmont. Zucker, Mittl. Hochstr. 7 - **6400 Fulda:** Moto Kram, Gichenbachstr. 2 - **6407 Schlitz:** Motorrad-Center Zöllner, Bahnhofstr. 34 - **6430 Bad Hersfeld:** Motorrad Schaub, Johannesstr. 3 - **6450 Hanau 1:** Holger's Zweirad-Shop, Hanauer Vorstadt 9 - **6464 Gelnhausen-Altenthal:** Motorradladen Falter, Lagerhausstr. 7-9 - **6500 Mainz/Rh.:** Zweirad-Lustenberg, Mittlere Bleiche 31-35 - **6500 Mainz 42:** Motorradhaus Krapp OHG, Robert-Koch-Str. 31 - **6551 Hargesheim:** Kawasaki Wirz, Lindenstr. 5 - **6610 Lebach:** Schmidt Motorsport, Tholeyer Str. 15/33 - **6630 Saarouis-Neuforweiler:** Schäfer Motorsport, St. Avolder Str. 24 - **6700 Ludwigshafen/Oggersheim:** Motor-radzubehör Rimecker, Mannheimer Str. 12 - **6700 Ludwigshafen:** Adam's Moto shop, Bahnhofstr. 18 - **6702 Bad Dürkheim:** Biker's Bou-tique, Mannheimer Str. 57 - **6720 Speyer:** Zweirad Schwarz GdbR, Johannesstr. 1 - **6721 Schweigenheim:** Kawasaki Heinrich GmbH, Hauptstr. 119-121 - **6740 Landau:** Motorrad-Zubehör Jost, Neustädter Str. 16a - **6740 Landau-Queichheim:** KSL Seiboth, Queichheimer Hauptstr. 43 - **6750 Kaiserslautern:** Motorradhaus Lehner, Denisstr. 1/Gewerbegebiet - **6800 Mannheim:** Motorland GmbH, Chr.-Friedr.-Schwan-Str. 3/Nähe TÜV - **6830 Mannheim 1:** Pfaffenhuber's Moto-Shop, H3, 7 - **6832 Hockenheim:** Kawadrom GmbH, Speyerer Str. 12 - **6833 Waghäusel 3:** Suzuki Fochler GmbH, Am Haltepunkt 8 - **6900 Heidelberg:** Reimnitz KG, Am Taubenfeld 31 - **6905 Schriesheim:** Motorrad Höly, Spänningweg 2 - **6913 Mühlhausen-Rettigheim:** Motorrad Förderer, Ostinger Str. 35

7000 Stuttgart: Motorrad-Ecke, Heilbronner Str. 93 - **Stuttgart 1:** b.g. Burbulla, Tübinger-Str. 71 - **7024 Filderstadt:** Honda Stauch, Karlstr. 32 - **7032 Sindelfingen:** Motorrad-Ecke, Wurmbergstr. 4 - **7060 Schorndorf:** Kfz-Ersatzteile/Zubehör Seifert, Vordere Rams-bachstr. - **7070 Schwäbisch-Gmünd:** Motorrad Maier, Lorcher Str. 13 - **7080 Aalen:** Schaufelle, Wilhelm-Merz-Str. 18 - **7080 Aalen:** Zweiradsport Kurz GmbH, Bahnhofstr. 117 - **7100 Heilbronn:** Pitt's Bike Shop, City-Süd-Center, Urbanstr. 34 - **7100 HN-Böckingen:** Motorradtechnik Umbach & Co GmbH, Heideberger Str. 37 - **7108 Möckmühl:** Haussacker Motorradshop, Daimlerstr. 15 - **7114 Ohr-Windt-schenbach:** Motorradpark Umbach, Verrenberger-Str. 4 - **7121 Löchgau:** 2-Rad-Fachgeschäft Trinker GmbH, Erlingheimer Str. 7 - **7140 Ludwigsburg:** Burbulla & Hauser, Wilhelmstr. 45 - **7143 Vaihingen/Enz:** Autohaus Seitz GmbH, Stuttgarter Str. 66 - **7147 Eberdingen:** Motorräder Klump, Stuttgarter Str. 8 - **7150 Backnang:** Zweiradhaus Junker GmbH & Co., Eduard-Breuninger-Str. 8 - **7290 Freuden-stadt:** Motorrad-Ecke, Ringstr. 40 - **7314 Wernau-N.:** Motorradtechnik Engl, Kirchheimer-Str. 199 - **7315 Weilheim/Teck:** Fächter Drive, Kirchheimer Str. 42 - **7400 Tübingen:** GZ moto shop, Herrenbergerstr. 52 - **7410 Reutlingen:** Motorrad Speer, Lindachstr. 58 - **7419 Sonnenbühl 1:** Zweirad Flammer, Schießgasse 20/1 - **7470 Albstad 1-Ebingen:** Motorradhaus Horn GmbH, Krietenstr. 17 - **7500 Karlsruhe 41:** Honda Gablenz, Ottostr. 18 a - **7500 Karlsruhe 1:** Yamaha-Suzuki Umbeier, Hans-Sachs-Str. 25 - **7500 Karlsruhe 1:** R.W.E. Motorsport Weber, Winterstr. 44b - **7530 Pforzheim:** Honda Kern, Mannheimer Str. 24 - **7562 Gernsbach:** Merkel-Zweiradtechnik, Igelbachstr. 30 - **7637 Ettenheim-Altord:** Kawasaki Hänslle Motorradshop, Industriest. 12 - **7700 Singen/Htwl.:** Motorrad Spinkart, Stockholzstr. 11 - **7700 Singen:** Motorrad-Ecke, Hohentwielstr. 1 - **7730 VS-Schwenningen:** Motorrad-Ecke, Neckarstr. 1 - **7802 Freiburg-Merzhausen:** Honda Sütterlin, Hexentalstr. 2 - **7867 Wehr-Öfingen:** Motor Sport Ries, Wehratalstr. 62 A - **7900 Ulm-Söflingen:** Motorrad Herzog GmbH, Riedwiesenweg 15 - **7970 Leutkirch:** Reinhold Kraft GmbH, Kempener Str. 54 - **7980 Ravensburg:** Schmid Motorrad-Team, Wan-gener Str. 163

8000 München 21: Motorrad Spaett KG, Honda und Yamaha, Rüdeshheimer Str. 9 - **8000 München 40:** Zweirad Lillie, Schleißheimer Str. 181 - **8000 München 40:** Moto Shop, Schopenhauerstr. 87, Ecke Schleißheimer Str. - **8037 Olching:** Fuchs, Gottlieb-Daimeier-Str. 4 - **8070 Ingolstadt:** Motorrad Shop OHG, Hardestr. 27/Omnibusbahnhof - **8070 Ingolstadt-Mailing:** Motorrad Shop OHG, Regensburger Str. 269 - **8080 Fürstenfeldbruck:** Honda Shop Evecan, Kurt-Huber-Ring 5 - **8120 Weilheim:** Motorrad Nagl, Kirch-Böhamm-Str. 29 - **8150 Holzkirchen-Gewerbegebiet:** Mototreff Staller, Am Gewerbeberg 1 - **8200 Rosenheim:** Haller, Chiameeestr. 18 - **8220 Traun-stein:** Zweirad Veitinger, Lerchenweg 2 - **8223 Trostberg:** Hungerhuber, Schwarzauer Str. 66 - **8235 Piding/Obb.:** Motorradzubehör Eber-hardt, Haindistr. 17 - **8265 Neuuötting:** Motorradservice Starflinger, Pfarrer-Leeb-Str. 12-14 - **8346 Simbach/Inn:** Motorradladen, Passauer Str. 9 - **8390 Passau:** Motorrad Mayer, Salzweiger Str. 3 - **8400 Regensburg:** Zweirad-Center Stadler, Kirchmeierstr. 20 - **8425 Neustadt/Donau:** Moto-Markt Ziegler, Am Volksfestplatz 1 - **8440 Straubing:** Zweirad-Center KG, Außere-Passauer-Str. 45 - **8450 Amberg:** PS-Moto-Center GmbH Stadler, Bayreuther-Str. 2 - **8480 Weiden i.d. Opf.:** Zweirad Weitensteiner GmbH, Dr.-Johann-Stark-Str. 11 - **8490 Cham:** Motorrad-Dimberger, Mittelweg 9 - **8500 Nürnberg:** Zweirad Weigert, Ludwigstr. 50 - **8500 Nürnberg:** Zweirad Beck GmbH, Sig-mundstr. 88 - **8510 Fürth:** Thiede & Renner, Lange Str. 94 - **8520 Erlangen:** Motorrad Lippmann, Bayernstr. 53 - **8548 Heideck:** Motorrad-schuppen Ullmann, Birkenstr. 9 - **8580 Bayreuth:** DREWE Zweirad GmbH, Höhenzollerweg 44 - **8600 Bamberg:** Autohaus Müller & Rauh, Brennerstr. 13b - **8630 Coburg:** Auto u. Zweirad Büttner, Viktoriastr. 1 - **8640 Kronach:** Zweirad-Shop Zipfel, Weissenbrunner-Str. 20 - **8650 Kulmbach:** Motorsport Schöpf, Obere Stadt 24 - **8670 Hof/Saale:** Motorrad Grässl, Mühlidamm 18 - **8676 Schwanzenbach/Saale:** Motorradshop Franz, Münchberger-Str. 9 - **8706 Höchberg:** Motorradhaus Ebert, Heisenberger Str. 3 - **8752 Glattbach:** GS moto-shop GmbH, Pfarrgasse 18 - **8782 Karlstadt-Wiesefeld:** Eirich, Weiler Erlenbach 13 - **8800 Ansbach:** Motorradlädele Doster, Würzbur-ger Landstr. 24 - **8831 Markt Berolzheim:** Motorradshop Heinrichmeyer, Bahnhofstr. 5 - **8840 Kronach-Neuses:** Sporthaus Erhardt, Kro-nacherstr. 8 - **8876 Jettingen-Scheppach:** Motothek Seitz, Adlerstr. 30 - **8890 Aichach:** Suzuki-Knop-Aichach, Ettner, Kellerweg 10 - **8898 Schrobenhausen:** Mot-Shop Müller, Pöttmeserstr. 26 - **8900 Augsburg:** Härter, Am Schmiedberg, Inh. Staudigl - **8900 Augsb-urg:** Motoklora, Werderstr. 1, Ecke Bismarckstr. - **8901 Königsbrunn:** Motorrad Finkl, Landsberger Str. 39 - **8933 Unterteilingen:** Ka-wasaki Beck & Berger, Industriest. 5 - **8938 Buchlohe:** MZB Motorsport GmbH, Bahnhofstr. 14a - **8960 Kempten:** 2-Rad Süßner, Mem-minger-Str. 46 - **8967 Oy-Mittelberg:** Motorrad-Fundgrube Oy, Birkenweg 5 - **8998 Lindenberg:** Zweirad-Center Huber GmbH, Goßhol-zerstr. 13a