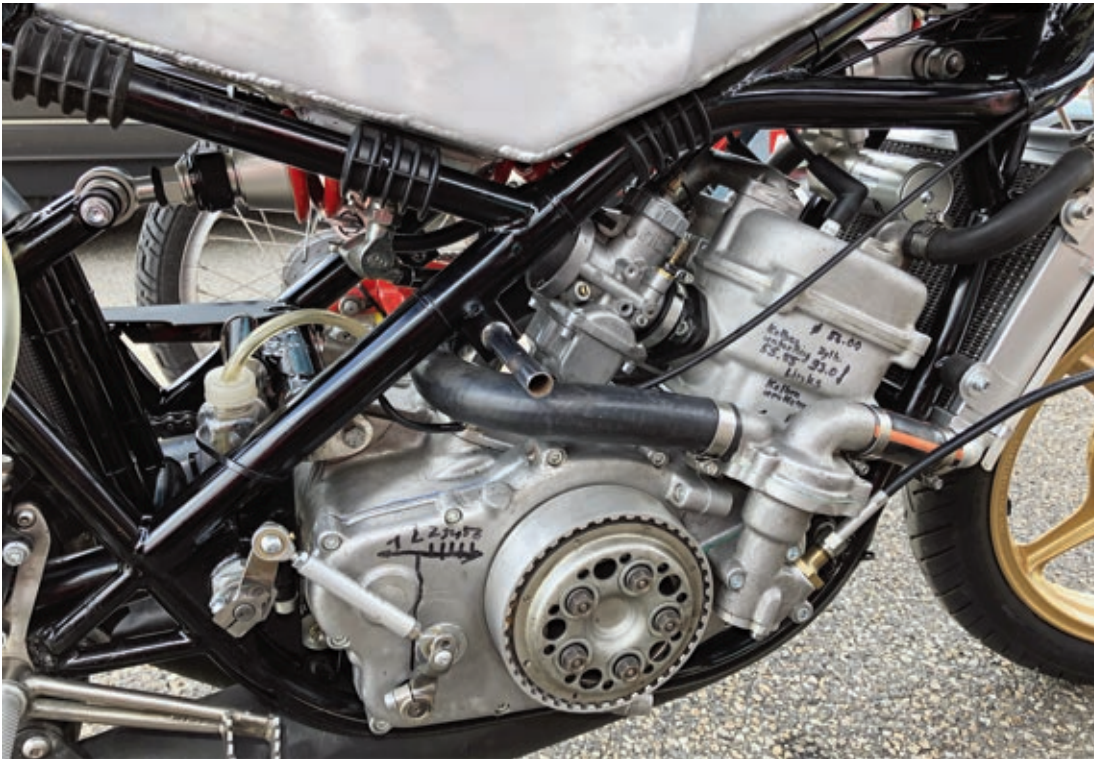


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



**75 Jahre MV Agusta - Die Viertakter kommen
Gilera-Treffen im Bergischen Land
Versteigerung der Morbidelli-Sammlung
Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...**

**STEIN
DINSE**



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

QD Auspuffanlagen für den richtigen SOUND

z. B. Art. ADUC0580012 Auspuffset
Twin Gunshot für Ducati Streetfighter V4



Besonderheiten

- » Gewicht: 5,7 kg
- » Leistungssteigerung
bis zu +5,5 ps
- » 30-Monatige Garantie bei
Aktivierung der Servicekarte

Wir sind
**OFFIZIELLER
Importeur!**

www.QDexhaust.de

Ducati

Zubehör

Brembo

Moto Guzzi

Dellorto

Aprilia

www.stein-dinse.com

🏠 Waller See 11 • 38179 Schwülper bei Braunschweig
☎ +49 (0)531 123300-0 ✉ info@stein-dinse.com



Impressum

MOTALIA

Verlag Felix Hasselbrink
Raiffeisenstraße 16
36275 Kirchheim-Frielingen
E-Mail: motalia@motalia.de
Tel.: 06628-8687
Fax: 06628-915397

Herausgeber und Anzeigenleitung:
Felix Hasselbrink

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Felix Hasselbrink, Susanne Hasselbrink,
Ulrich Schmidt, Daniele Toresan,
Matthias Auth, Ulli Börst

Gültige Anzeigenpreisliste:
Nr. 2018, bitte anfordern

Erscheinungsweise:
MOTALIA erscheint jeden Monat außer
Februar und August zum Monatsanfang.

Redaktionsschluss:
jeweils der 10te des Vormonats

Druck:
Printec Offset, 34123 Kassel

Bankverbindung:
Commerzbank Bad Hersfeld
BLZ: 532 400 48
Konto: 100205400
IBAN: DE22 5324 0048 0100 2054 00
BIC: COBADEFFXXX

Bezugspreise:
Inland:
Einzelheft: 2,20 Euro
Jahresabo, je 1 Heft: 22,00 Euro
Jahresabo, je 5 Hefte: 80,00 Euro
Jahresabo, je 10 Hefte: 133,00 Euro
Auslandsabo, je 1 Heft: 32,00 Euro
Auslandsabo, je 10 Hefte: 222,00 Euro

Namentlich gekennzeichnete Artikel und Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Veranstaltungshinweise, technische Tips etc. ohne Gewähr. Für unverlangt eingesandte Texte und Bilder übernehmen wir keine Haftung. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Nachdruck einzelner Artikel oder Auszüge sind nur mit schriftlicher Genehmigung gestattet.

Hallo Italofreunde und -freundinnen!

Vieles hat sich in der Corona-Krise mittlerweile normalisiert. Man darf wieder in allen Bundesländern als Freizeitbeschäftigung Motorrad fahren, die (Motorrad)Geschäfte haben geöffnet und die Zulassungszahlen für Motorräder befinden sich ungefähr auf dem Vorjahresniveau. Bei den 125ern sind die Zahlen sogar deutlich gestiegen. Insgesamt hat der Zweiradhandel im Verkauf um 13 Prozent zugelegt.

Nach langer Pause wird auch in den Motorradrennserien wieder um Punkte gekämpft. Dieses ist aber nur unter strengen Auflagen und mit leeren Tribünen möglich. Aber immerhin können wir im Fernsehen wieder spannenden Rennsport genießen. Und diese Saison hat uns schon einige Überraschungen und neue Sieger beschert.

Auch freie Renntrainings für Hobbyracer sind mit entsprechenden Einschränkungen nun möglich. Aber normale Motorradtreffen lassen sich mit den aktuellen Auflagen nur schwer oder gar nicht durchführen. Bei Hoteltreffen kann man in der Regel noch auf das dortige Hygienekonzept vertrauen. Bei den klassischen Zelttreffen fehlt es aber oft an den örtlichen Möglichkeiten wie zum Beispiel ausreichend sanitäre Anlagen usw. Daher werden immer noch viele Treffen abgesagt. Ein paar kleine Treffen haben aber in den letzten Wochen stattgefunden.

Je nach Bundesland sind regionale Stammtische möglich, wenn auch teilweise mit begrenzter Teilnehmerzahl und anderen Auflagen. Aber immerhin ist es möglich, sich wieder im kleinen Rahmen zu treffen und sich über unser Hobby auszutauschen. Aber so wie sich die Corona-Zahlen im Moment entwickeln, wird es vermutlich bald weitere Einschränkungen geben. Doch zumindest können wir fahren und unser Hobby genießen.

Euer Motalia-Team

75 Jahre MV Agusta

Teil zwei, die Viertakter kommen

In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg baute MV Agusta hauptsächlich einfache Zweitaktmotorräder mit 98 bis 150 Kubikzentimetern. Dem ersten Viertaktmodell, eine Viertellitermaschine mit einem Zylinder, war kein großer Verkaufserfolg gegönnt. 1948 war die Zeit in Italien noch nicht reif für solche Motorräder. Ab 1953 baute MV Agusta eine 175er mit Viertaktmotor, die sich in vielen Varianten gut verkaufte.

Der Rahmen der 175er war von der 150er-Zweitakt abgeleitet, das bedeutete vorne Stahlrohre und hinten verschweißte Pressblechteile. Als Vorderradführung hatten fast alle Ausführungen nun eine moderne Telegabel, die Trapezgabel hatte ausgedient. Hinten arbeiteten hydraulische Stoßdämpfer. Für den Straßenrennsport gab es spezielle Varianten wie die seriennahe Disco Volante und die Squalo mit anderem Rahmen, 5-Gang-Motor und spezieller Magnetzündung. Hier waren teilweise Schwingengabeln verbaut. In den 19-Zoll-Rädern sorgten Vollnabenbremsen mit Durchmesser von 180 mm (vorne) und 150 mm (hinten) für die Verzögerung.



Später erhielten manche Modelle Zylinderköpfe mit größerer Verrippung. Auf der linken Seite ist der Schacht für die Steuerkette deutlich zu erkennen.



Der Motor war ein komplett neu konstruierter Viertakter mit einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle und zwei Ventilen. Das war eine sehr moderne Konstruktion, die

Zuerst waren die Kührippen des Zylinderkopfes nur unwesentlich größer als die des Zylinders. Der Rahmen - vorne Rohre, hinten Pressblechteile - ist unten offen.

bei manchen Modellen so ausgelegt war, dass man die Steuerzeiten verändern konnte! Die komplette Nockenwelle war so verstellbar, dass man im ersten Schritt die Öffnungszeiten des Auslassventils und Einlassventils veränderte. Und im zweiten Schritt konnte man die Position des Einlassnockens auf der Nockenwelle anpassen. Kipphebel mit Einstellschrauben öffneten die Ventile, Haarnadelfedern waren für das Schließen verantwortlich. Diese Federart ermöglichte eine flache Konstruktion und kurze Ventile. Der Ventiltrieb verbarg sich unter einem verrippten Deckel, viele andere Motorräder besaßen



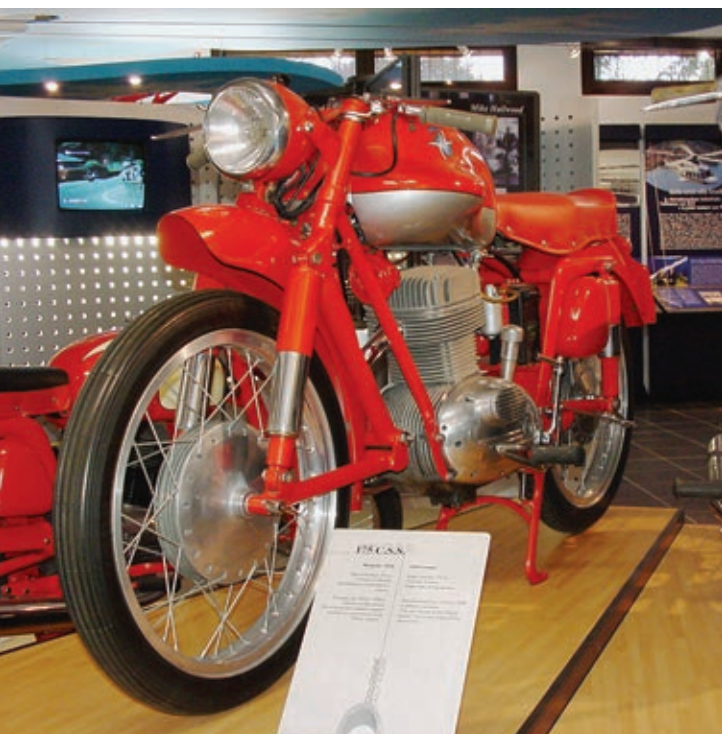
Eine 175 CSTL mit Fischschwanzauspuff und einem Vorderradkotflügel, welcher am oberen Gabelteil montiert ist, also nicht zu den ungefederten Massen gehört. Im Gegensatz zur CS und CSS besitzt die Turismo Lusso einen Luftfilter.

damals noch einen offenen Ventiltrieb. Das sorgte für einen saubereren und leiseren Motor. Die Zylinderbohrung war mit 59,5 Millimetern fast genauso groß wie der 62,0 Millimeter messende Hub. Das ergab für den Einzylinder 173,3 Kubikzentimeter. Im Laufe der Jahre entstanden unterschiedliche Ausführungen mit 18er- und 22er-Vergasern. Den größeren Vergaser bekam die CS Sport, die auch eine Nockenwelle mit mehr Hub, einen Kolben mit drei

damals noch einen offenen Ventiltrieb. Das sorgte für einen saubereren und leiseren Motor.

Die Zylinderbohrung war mit 59,5 Millimetern fast genauso groß wie der 62,0 Millimeter messende Hub. Das ergab für den Einzylinder

173,3 Kubikzentimeter. Im Laufe der Jahre entstanden unterschiedliche Ausführungen mit 18er- und 22er-Vergasern. Den größeren Vergaser bekam die CS Sport, die auch eine Nockenwelle mit mehr Hub, einen Kolben mit drei



Die CSS Disco Volante ist vermutlich die bekannteste und gesuchteste Maschine der 175er-Baureihe. Hier mit Schwingengabel und großem Vorderrad-schutzblech, das wirklich noch aus Blech ist.



Die CSS Disco Volante war auch mit Telegabel erhältlich. Manche der 175er-Modelle waren bereits für einen Drehzahlmesserantrieb (rechts am Ventildeckel) vorgesehen. Der war damals eigentlich nur bei Rennmotorrädern üblich.

Eine andere Disco Volante mit Earles-Gabel, leichtem Vorderradschutzblech und Drehzahlmesser. Außerdem hat diese Maschine eine zurückverlegte Fußrastenanlage. Die Vorderradbremse ist mit einer Strebe gegen den starren Teil der Gabel abgestützt. So werden beim Bremsen keine Kräfte in die Federung eingeleitet.



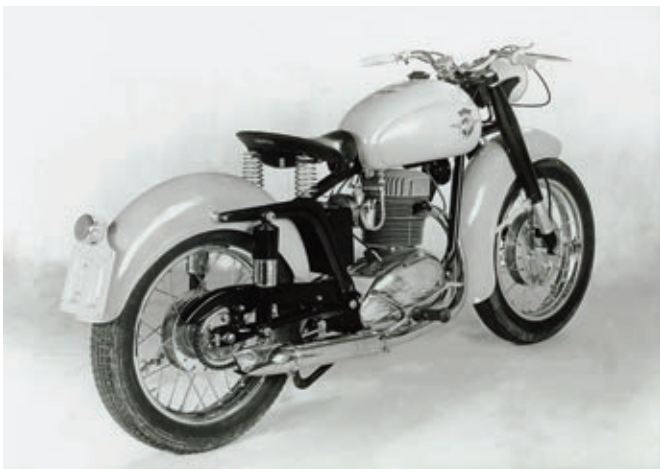
Spezielle Maschine für den beliebten Straßenrennsport wie die Langstreckenfahrt Milano - Taranto. MV Agusta Squalo mit unten geschlossenem Rahmen und anderer Schwingengabel.

anstatt vier Ringen sowie eine höhere Verdichtung besaß. So variierte die Leistung zwischen acht und zwölf PS. Das reichte, um die etwa 130 Kilogramm schweren Bikes auf 100 bis 115 km/h zu beschleunigen. Das Getriebe besaß vier Gänge, so wie es damals bei den meisten Herstellern üblich war.

Zylinder und -kopf waren aus Leichtmetall gegossen. In der Anfangszeit hatten der Zylinder und der Zylinderkopf in etwa den gleichen Kühlrippendurchmesser. Später erhielt der Kopf für eine bessere Wärmeabfuhr größere Kühlrippen. Die 175er-Klasse war damals in Italien sehr beliebt, und so wurden diese Maschinen zu einem Meilenstein in der Geschichte von MV Agusta. Bis 1959 fertigte die Firma verschiedene Typen wie Sport (CS), Turismo Lusso (CSTL), Turismo Esportazione Lusso (CSTEL), Gran Turismo (CSGT) und Supersport (CSS). Letztere erhielt wegen ihrer Tankform den Spitznamen Disco Volante. Hauptsächliche Unterschiede zwischen den Modellen waren unterschiedliche Tanks, Sitzbänke und Schalldämpfer sowie andere Ausstattungsmerkmale.

125 TR

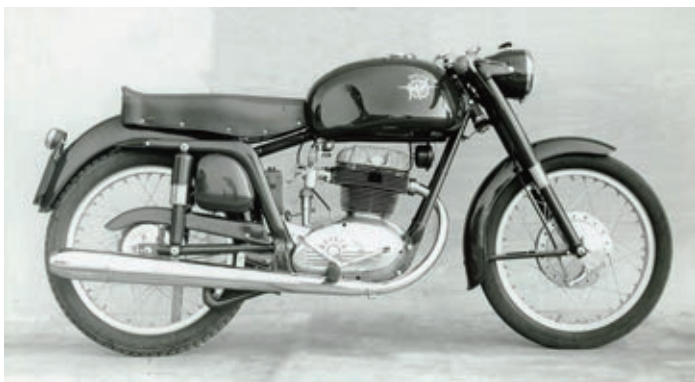
Mit der 125 Turismo Rapido kam 1954 das nächste Viertaktmodell ins Programm. Hier war der Einzylinder-



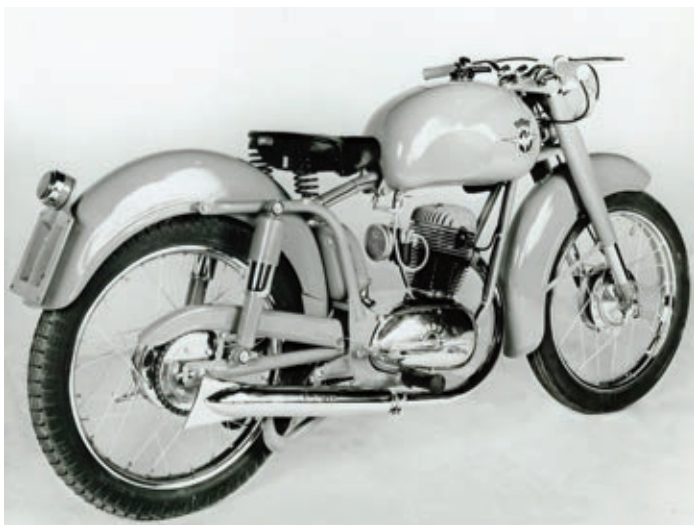
Die allererste Ausführung der 175 CS noch mit einem einzelnen Schwingsattel. So wurde die neue Baureihe im Herbst 1952 vorgestellt.

ermotor mit untenliegender Nockenwelle und Stößelstangen einfacher aufgebaut. Hub und Bohrung hatten mit 54 Millimetern einen identischen Wert. Auf dem Graugusszylinder thronte ein Aluminiumzylinderkopf. Für das Gemisch sorgte ein Dell'Orto MA18B. Die Erzeugung des Zündfunken übernahm ein Schwungradmagnetzünder.

Wie bei der 175er gab es vier Fahrstufen. In den technischen Daten standen 6,5 PS, dafür war die 125er etwa zehn Kilo-



Späte Version der CS mit großem Zylinderkopf, anderem Auspuff und einem mitfedernden Schutzblech vorne.



Die allererste Serie der 125 TR hatte noch einen Rahmen ohne Pressblechteile im Heckbereich. Heute sind das gesuchte Modelle.

gramm leichter als die 175er. Im Vergleich zu dieser waren die Räder mit 18 Zoll etwas kleiner, die Bremsen maßen jedoch nur 123,5 Millimeter vorne und hinten. Aber auch hier waren Vollnabentrommeln verbaut.

Auch von der Achtellitermaschine kreierte MV Agusta in der vierjährigen Bauzeit

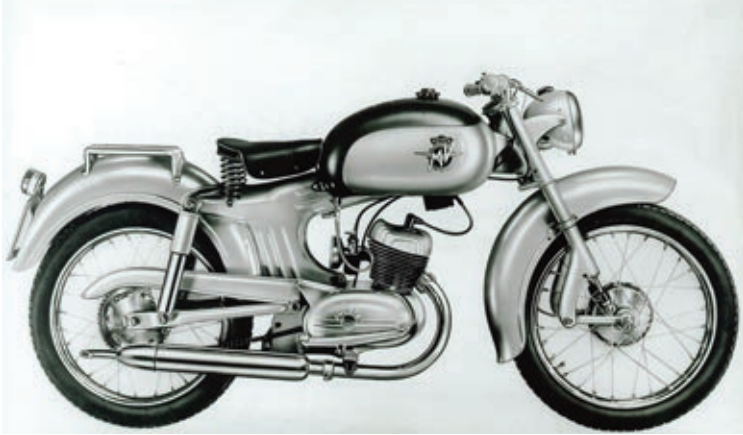
bei den 175er-Modellen. Mit 180.000 bis 200.000 Lire - je nach Modell - waren die 125er deutlich billiger als die 175er, welche 235.000 bis 300.000 Lire kosteten. Von der 125 TR sollen etwa 40.000 Exemplare das Werk verlassen haben - ein toller Verkaufserfolg für das einfache Viertaktmodell.

Doch bald verbaute MV Agusta auch hier einen Rahmen, welcher der 175er und anderen Modellen sehr ähnlich war. Aber die hinteren Stoßdämpfer stehen jetzt nicht mehr senkrecht sondern sind etwas schräg montiert.



diverse Ausführungen: Turismo Rapido (TR), Rapido Sport (RS), Turismo Rapido Extra (TRE), Turismo Rapido Lusso (TRL), Turismo Rapido Extra Lusso (TREL) und Turismo Rapido America (TRA).

Die allerersten TR-Modelle hatten noch einen Rahmen fast komplett aus Stahlrohren sowie einen einzelnen Schwingsattel. Aber schon bald kamen auch hier im Heckbereich Pressstahlbleche zum Einsatz wie



Mit einem kompletten Blechrahmen beschriftet MV Agusta mit der Superpullman neue Wege.

Der erste Blechrahmen.

1954 stellte die Marke der viertaktenden Rapido die leichte Superpullman 125 zur Seite. Dieses Zweitaktmodell wog knapp 100 Kilogramm und leistete 6 PS. Mit vier Gängen erreichte die Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Der neue Motor hing in einem völlig neuen Fahrwerk. Das war die erste MV Agusta mit einem kompletten Pressstahlrahmen, der aus zwei zusammengeschweißten Hälften bestand. Auf Rahmenunterzüge verzichtete man bei dieser Konstruktion. Der Motor war zuerst freischwebend nur im hinteren Bereich mit dem Rahmen verschraubt. Später kam eine zusätzliche Motorhalterung am Zylinderkopf dazu.

Neu war die geschobene Kurzschwingengabel. Für die leichte Maschine hielt man Halbnabenbremsen mit einem Durchmesser von 125 Millimetern für aus-

Nicht nur der Rahmen war bei der Superpullman neu sondern auch die Gabel mit der geschobenen Kurzschwinge.

reichend. Die Superpullman traf aber anscheinend nicht den Geschmack der Kunden, in drei Jahren wurden nur etwa 3.000 Exemplare produziert. Vielleicht war auch die Zeit der Zweitakter vorbei.

Ciclomotore

Zeitgleich mit der Superpullman entwickelte MV Agusta ein Moped. Auch hier vertraute man auf einen zweiteiligen Pressstahlrahmen. Ebenfalls die Gabel mit geschobener Kurzschwinge war aus Blechen zusammengeschweißt. Hinten sorgte eine Geradwegfederung für Fahrkomfort. Der 50er-Zweitaktmotor leistete zwei PS, genug für etwa 50 km/h. Mit drei Gängen, die auf der linken Seite mittels Drehgriff eingelegt wurden, waren auch Steigungen flott zu absolvieren.

Bisher hatten alle Serienmotorräder von MV Agusta nur einen Zylinder. Die



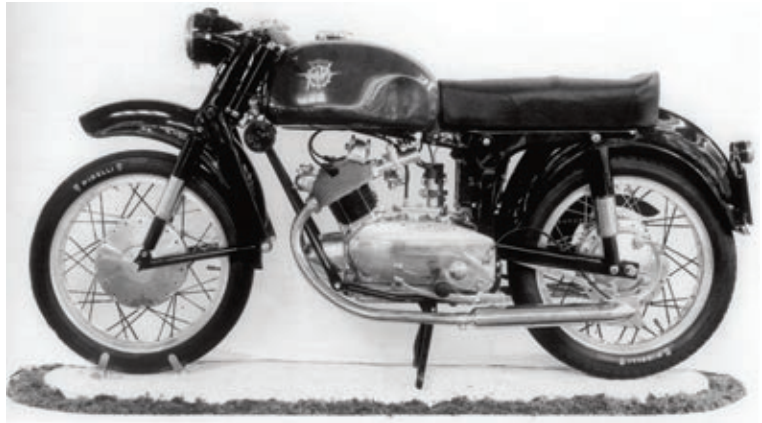


Kein Fahrrad mit Hilfsmotor sondern ein echtes Moped mit Federung vorne und hinten und mit einem Dreigangmotor war die MV Agusta Ciclomotore.



Gianini, der wenige Jahre zuvor für Moto Guzzi die Quattro Cilindri mit längs montiertem Vierzylindermotor entwickelt hatte (siehe Motalia Nr. 344), entwarf einen Zweizylindermotor mit zwei obenliegenden, in der Zylindermitte durch Stirnräder angetriebenen Nockenwellen und einer Batteriespulenzündung mit Verteiler. Dazu stattete er die Maschine mit einem elektrischen Anlasser aus - damals noch etwas ganz besonderes. 20 PS sollte der Motor bei 8.000 U/min leisten. Der Doppelschleifenrahmen verfügte über abschraubbare Unterzüge. Aber leider kam es nie zu einer Serienproduktion dieser aufwendigen Maschine.

Aber immerhin entwickelte man später ein Rennmotorrad auf Basis dieses Zweizylindermotors. Statt der 300 Bicilindrica zeigte man ein Jahr später die Raid 250 mit einem einfachen Einzylinder-Motor mit einer untenliegenden Nockenwelle. Mit einem Verhältnis von 69 zu 66 war der Motor leicht kurzhubig



Die 300 Bicilindrica war wohl zu aufwendig geraten, um in großer Serie produziert zu werden. Ein römischer Ingenieur entwickelte die Maschine, auf deren Basis später ein Rennmotor, der aber auch nie in einem WM-Lauf zum Einsatz kam, entstand.

ausgelegt. Aus 247 Kubikzentimetern mobilisierte er 14 PS bei moderaten 5.600 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute. Mit 165 Kilogramm Gewicht war die Ma-

schine stabil gebaut. Große Vollnabenbremsen mit einem Durchmesser von 220 Millimetern sorgten für die Verzögerung. Fotos: Archiv, MV Agusta

DUCATI
MELLE

DUCATI
MELLE
seit 2004

DUCATI MELLE - Superbike Centrum Melle GmbH - Industriestr. 24c - 49324 Melle - www.ducati-melle.de

Veranstaltungskalender

Die Aufnahme von Terminen in diesen Veranstaltungskalender 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!**

September

01.09.2020

Ducati Trackday auf der Rennstrecke von Silverstone, Großbritannien.

04.09. - 06.09.2020

43. Veteranen-Teilemarkt im Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola in I-40012 Imola, Italien.

Info: C. Ferrarini, Tel.: 0039-0542-460000, Internet: www.mostrascambioimola.it, Italien.

04.09. - 06.09.2020

Dutch Ducati Challenge in Most/Tschechische Republik.

Info: Dutch Ducati Challenge, Cecile van Hattem, Tel.: 0031-(0)6-23110427, E-Mail: cecile@dutchducatichallenge.nl, Internet: www.ducatichallenge.nl, Niederlande.

04.09. - 06.09.2020

10. Losensteiner Moto Guzzi-Treffen beim Familiengasthof Blasl in A-4460 Losenstein, Österreich.

Info: Familiengasthof Blasl, Bahnhofstr. 3, A-4460 Losenstein, Tel.: 0043-(0)7255-6215, Internet: www.guzzitreffen.at, Österreich.

04.09. - 06.09.2020

Internationales Laverda-Treffen des Laverda Owners Clubs Großbritannien in Baskerville Hall, Clyro, Powys, Wales, Großbritannien.

Info: Shaun Dampier, Tel.: 0044-(0)1884-250232, Internet: www.iloc.co.uk, Großbritannien.

06.09.2020

Italdag im Recreatieterrein de Meent, Klassenburgerstraat 5A, NL-4112 NG Beusichem, Niederlande.

Info: Organiseren Italdag, Arjan Nieuwland, Tel.: 0031-(0)6-28625733, Postbus 80160, NL-3508 TD Utrecht, Internet: www.italdag.nl, Niederlande.

06.09.2020

26. Internationales Aermacchi-Treffen beim ehemaligen Aermacchi-Werk in Vercelli, Italien.

Info: Giancarlo Saffio, Tel.: 0039-0332-883525, Internet: www.aermacchimoto.com, Italien.

06.09.2020

Italian Day im Lenkwerk in 33609 Bielefeld.

Info: Lenkwerk, Am Stadtholz 24 - 33609 Bielefeld, Tel.: 0521-98839299, Internet: www.lenkwerk-bielefeld.de.

11.09. - 12.09.2020

Ducati Riding Experience mit Multistrada 950 und Multistrada 1260 Enduro in Castello di Nipozano bei Florenz, Italien.

Info: Internet: www.dreenduro.ducati.com, Italien.

11.09. - 13.09.2020

Moto Guzzi-Treffen im Mandello del Lario, 99 Jahre Moto Guzzi.

11.09. - 13.09.2020

14. Ostsee-Italo-Klönssnack, Selbstversorgungstagen in 24354 Missunde an der Ostsee.

Info: J. Lauter, Tel.: 0431-3653, Internet: www.ostsee-italo.de, E-Mail: info@ostsee-italo.de.

11.09. - 13.09.2020

11. Benelli-Treffen auf der Schwäbischen Alb in 72589 Westerheim im Gasthof Rössle, Donnstetter Straße 10. Samstag Ausfahrt.

Info: Volker Gehlhaar, Tel.: 07175-7526, E-Mail: volker.gehlhaar@t-online.de.

11.09. - 13.09.2020

37. Internationales Ducati-Treffen des Ducati Clubs München in 83620 Thal bei Feldkirchen.

Info: Wolfgang Gölter, Tel.: 089-8411415 oder 089-8411415, E-Mail: ducati1@gmx.de, Internet: www.ducati-club-muenchen.de.

12.09. - 13.09.2020

Ducati Riding Experience mit Multistrada 950 und Multistrada 1260 Enduro in Castello di Nipozano bei Florenz, Italien.

Info: Internet: www.dreenduro.ducati.com, Italien.

12.09. - 13.09.2020

36. Ducati-Treffen des Ducati Motorradclubs Österreich im Hotel Heuriger in A-3364 Neuhofer/Ybbs, Österreich.

Info: Ducati Motorradclub Österreich, Internet: www.ducaticm.at oder E-Mail: info@ducaticm.at, Österreich.



Veranstungskalender

14.09. - 19.09.2020

Settimana Mondiale Benelli in Pesaro, Italien.

Info: Officine Benelli, Via Mameli, 22, 61100 Pesaro, Tel.: 0039-0721-31508, E-Mail: officinebenelli@hotmail.it, Internet: www.officinebenelli.it, Italien.

15.09. - 16.09.2020

Ducati Riding Academy auf der Rennstrecke von Vallenga/Italien.

Info: Ducati Riding Academy, Internet: www.ducati.com/www/en/experience/ducati-riding-experience/riding-courses/racetrack-academy, Italien.

18.09. - 20.09.2020

32. Treffen italienischer Motorräder des Moto Guzzi Clubs Olpe/Biggese e.V. in 57485 Wenden-Elben.

Info: Bernd Runge, Tel.: 0721-719648, Connach, Tel.: 02721-80... E-Mail: MGC.Olpe-Biggese@t-online.de.

18.09. - 20.09.2020

Treffen des Laverda Clubs Belgien in Achtel bei Hoogstraten, Belgien.

19.09.2020

Treffen für Ducati Paso und die frühen Sportmodelle bei Ducati Zaltbommel/Niederlande.

Info: Internet: ducati-paso.org, E-Mail: duc34@freenet.de.

20.09.2020

Spaitalia für italienische Autos und Motorräder auf der Rennstrecke von Spa-Francorchamps, Belgien.

Info: DG Sport Sprl, Avenue du Stade, 27, B-4910 Theux, Tel.: 0032-(0)87539013, Fax: 0032-(0)87539001, E-Mail: info@spaitalia.be, Internet: www.spaitalia.be, Belgien.

20.09.2020

3. Guzzi- & Italo-Frühstück von 10:00 bis 14:00 Uhr im Schützenhaus, Schützenstraße 2, 31199 Diekholzen.

Info: R... E-Mail: guzzi-fruehstueck@web.de.

25.09. - 27.09.2020

Milano Autoclassica mit Veteranen-Teilemarkt in Mailand, Italien.

Info: Orgacom, Tel.: 0039-0572-910474, Fax: 0039-0572-911228, E-Mail: info@milanoautoclassica.com, Internet: www.milanoautoclassica.com, Italien.

26.09. - 27.09.2020

Modena Motor Gallery - Verkaufsausstellung und Tauschbörse für italienische Fahrzeuge in Modena, Italien.

Info: Modena Motor Gallery, Tel.: 0039-059-4924794, Internet: www.motorgallery.it, Italien.

27.09.2020

Mercato Italiano in der Klassikstadt, Orber Straße 4a, 60386 Frankfurt am Main.

Info: Klassikstadt, Orber Straße 4a, 60386 Frankfurt am Main, Tel.: 069-4089698-0, Internet: www.klassikstadt.de.

27.09.2020

Veteranen-Teilemarkt in Santhià (VC), Piazza Aldo Moro, Italien.

Info: Tel.: 0039-347-2205128, E-Mail: rugginesanthia@gmail.com, Internet: www.e-vintage.it, Italien.

Oktober

02.10. - 04.10.2020

Herbsttreffen des Moto Guzzi Falcone Clubs im Berggasthof Kemper auf der Alm bei 59929 Brilon/Sauerland.

Info: Tel.: 02963-2353, Internet: www.bikertreff-kemper.de oder www.falcone-club.de.



WITTEN u. WEBER
 Herrenwiese 10
 57319 Bad Berleburg
 Tel.: 02751/6609
 Fax: 6939
 www.wittenuweber.de

Jetzt die neuen Modelle testen!



Veranstaltungskalender

03.10. - 04.10.2020

40. Veteranen-Teilemarkt in der Ente Fiera, Via Filangieri 15 in I-42100 Reggio Emilia, Italien.
Info: Club Auto Moto d'Epoca Reggiano, Via Lazzaretti 14, I-42100 Reggio Emilia (RE), Tel.: 0039-0522-271020, Fax: 0039-0522-277245, E-Mail: info@camerclub.it, Internet: www.camerclub.it, Italien.

06.10. - 11.10.2020

Intermot, große Motorradausstellung in Köln. Der 6. und 7. Oktober sind Fachbesucher vorbehalten.
Info: Intermot, Tel.: 0180-5022522, Fax: 0221-821991200, Internet: www.intermot.de.

17.10. - 18.10.2020

Veteranen-Teilemarkt im Centro Fiere, Via Brescia 129 in Montichiari (BS), Italien.
Info: Tel.: 0039-030-961148, Fax: 0039-030-9961966, Internet: www.centrofiera.it, Italien.

17.10. - 18.10.2020

Veteranen-Teilemarkt Busto Arsizio (VA) bei Mailand in Malpensa Fiere, Via XI Settembre, Italien.
Info: Moto Club Anni 70, Tel.: 0039-0338-2016966, Internet: www.automotoepoca.eu, Italien.

22.10. - 25.10.2020

Auto e Moto d'Epoca (Ausstellung mit Veteranen-Teilemarkt) in Padova, Italien.
Info: Intermeeting Srl., Via XX Settembre, 37, I-35122 Padova, Tel.: 0039-049-7386856, Fax: 0039-049-9819826, Internet: www.autoemotodepoca.com, Italien.

25.10.2020

Veteranen-Teilemarkt in Santhià (VC), Piazza Aldo Moro, Italien.
Info: Tel.: 0039-347-2205128, E-Mail: rugginesanthia@gmail.com, Internet: www.e-vintage.it, Italien.

November

03.11. - 08.11.2020

EICMA, große Motorradausstellung in der Fiera Milano, S.33 del Sempione 28, I-20127 Rho (MI), Mailand, Italien.
Info: EICMA General Secretariat, Internet: www.eicma.it, Italien.

06.11. - 08.11.2020

Veteranen-Teilemarkt im Parco Esposizioni Novegro bei Mailand, Italien.
Info: COMIS Lombardia, Tel.: 0039-02-70200022, Fax: 0039-02-7561050, E-Mail: mostrascambio@parcoesposizioni-novegro.it, Internet: www.parcoesposizioninovegro.it, Italien.

22.11.2020

Veteranen-Teilemarkt in Santhià (VC), Piazza Aldo Moro, Italien.
Info: Tel.: 0039-347-2205128, E-Mail: rugginesanthia@gmail.com, Internet: www.e-vintage.it, Italien.

Umgezogen?

Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Postvertriebsstücke sind vom Nachsendeantrag ausgenommen und werden oft nicht an den Absender zurückgeschickt. Meist werden die nicht zugestellten Hefte von der Post vernichtet. Damit Eure Adressenänderung berücksichtigt werden kann, muß uns Eure neue Anschrift spätestens am 25sten des jeweiligen Vormonats vorliegen.

alte Adresse:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

neue Adresse:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

Vordruck ausfüllen und einschicken oder faxen an: Verlag Felix Hasselbrink, Raiffeisenstraße 16, 36275 Kirchheim-Frielingen, Fax 06628-915397.

Da kommt was

Neue Farben und zukünftige Modelle bei Ducati

Im Moment muss Ducati, wie einige andere Hersteller, deutliche Einbußen bei den Verkaufszahlen hinnehmen. Aber für das nächste Jahr befinden sich einige spannende Projekte in der Pipeline. Im Moment gibt es als Neuheiten ein paar Farbvarianten bestehender Modelle.

Neue Farben

Ducati bietet die Panigale V2 ab sofort in einer zusätzlichen Lackvariante an. Die Plastikteile sind in einem seidenmatten Perlmuttweiß gefärbt. Rote Räder und rote Kiemen in der Verkleidung sowie rot umrandete Scheinwerfer sorgen für Kontraste. Ausstattungen und Leistung sind unverändert gegenüber der roten Panigale, nur der Preis ist etwas höher. Inklusive Nebenkosten sind 18.130 Euro zu bezahlen. Das sind 290 Euro mehr, als für die Panigale Rosso aufgerufen werden. Dafür bekommt man in beiden Fällen das letzte V2-Superbike aus Bologna.

Auch die Multistrada 950 S ist ab sofort in einem neuen Farbleid erhältlich. Die Kunststoffteile sind hier in den Farben Weiß, Hellgrau und Dunkelgrau mit rotem Streifen gemustert. Dazu sind der Gitterrohrrahmen und zwei Felder auf den schwarzen Felgen rot lackiert. Die neue Farbvariante kostet mit 15.925 Euro

genausoviel wie die Multistrada 950 S in grauer Lackierung. Im klassischen Ducatirot ist die kleine Multi bereits für 15.730 Euro erhältlich. Für einen Aufpreis von 585 Euro sind alle Modelle mit Drahtspeichenrädern lieferbar.

Im Moment gibt es nur neue Farben zu vermelden, aber Ducati arbeitet im Werk an weiteren Modellvarianten und zwei komplett neuen Motorrädern für die nächste Saison.

Vier Zylinder für die Multistrada

Dazu gehört eine komplett neue Multistrada mit dem V4-Motor. Das könnte die erste Reiseenduro mit mehr als 200 PS werden. Das sind gut 25 Prozent mehr Power als die bisher leistungsstärkste Multistrada zu bieten hat. Hierfür wird Ducati die Motorvariante mit 1.100 Kubikzentimetern wählen. Neben den ganzen elektronischen Assistenzsystemen, die heute schon zum Standard gehören und es überhaupt erst möglich machen, so viel

Power problemlos auf die Straße zu bringen, wird die neue Multi über ein Radarsystem der Firma Bosch zur Abstandswarnung (vorne und

Jetzt ist die Panigale V2 auch mit weißem Plastikleid und roten Akzenten lieferbar.



hinten) und weitere Features verfügen. Die Kunst wird hierbei sein, die Radarsensoren formschön in das Styling der Maschine zu integrieren. Das Design orientiert sich an den aktuellen Multistrada-Modellen, aber große Luftauslässe in der Verkleidung sorgen für effektive Wärmeabfuhr.

Bei dem Hauptrahmen dürfte es sich genauso wie bei der Zweiarmschwinge um eine Aluminiumkonstruktion handeln. Das Federbein befindet sich auf der linken Fahrzeugseite und verbindet Rahmen und Schwinge direkt, also ohne Umlenkhebeln. Die Multi-V4 wird sicherlich mit einem elektronischen Fahrwerk von Öhlins angeboten werden. Bestimmt gibt es wieder eine Basis- und eine S-Variante, wie es bei Ducati üblich ist.

Alurahmen für die Monster

Ebenfalls die zukünftige Monster erhält einen Aluminiumrahmen. Während bei der Multistrada V4 noch der Heckrahmen



***Auch für die Multistrada 950 S haben sich die Designer eine neue Farbkombi-
position ausgedacht.***

ein Gitterrohrrahmen aus Stahl zusammengeschweißt ist, scheint bei der zukünftigen Monster auch der Heckrahmen eine Aluminiumkonstruktion zu sein. Damit verabschiedet sich Ducati jetzt auch bei dem Naked Bike komplett vom traditionellen Gitterrohrrahmen. Hauptgrund dürfte die Senkung der Produktionskosten sein. Auch die Zweiarmschwinge wird aus Aluminium gegossen. Für den Vortrieb sorgt vermutlich der flüssigkeitsgekühlte Motor aus der Multistrada 950.

Neue Modellvarianten

Laut amerikanischen Zulassungsdokumenten plant Ducati folgende Modelle im nächsten Jahr auf den Markt zu bringen: Diavel Lamborghini, Multistrada 1260 Enduro Grand Tour und Scrambler 1100 Pro Dark.

Bei der Diavel Lamborghini dürfte es sich um eine speziell ausgestattete und lackierte Version der aktuellen Diavel handeln. Vermutlich wird dieses Sondermodell in einer limitierten Stückzahl angeboten.

Die neue Multistrada ist wohl eine Mischung aus den bekannten Modellen Enduro und Grand Tour, also eine richtige Reiseenduro mit Vollausstattung als Konkurrenz zur BMW R 1250 GS Adventure.

Regler für alle Ducatis 87,- €

10 Jahre Garantie, 1 Jahr
uneingeschränktes Rückgaberecht

Sowohl für Königswelle als auch für die neuen Modelle Änderung der Bordspannung von 6 auf 12 Volt ohne Austausch des Generators, zum Anpassen auf neue Akkutechnologien ist die Ladespannung einstellbar. Passend auch für alle Morini, Laverda, Aermacchi, Moto Guzzi und für alle brit. Motorräder (Lucas).

**Regler für ALLE!! anderen Motorräder sofort
lieferbar. Kompetente Beratung bei allen
Limaproblemen vom Generatorspezialisten.**

Kontaktlose Zündanlagen für viele Motorräder lieferbar

Bike Affairs Bredenebek

Jürgen Jäger-Volk, Heidberg 9, 24796 Bredenebek
Tel. 04334 640 Mobil 0160 286 4512
E-Mail jaeger-volk@bikeaffairs.de

Die dritte Maschine im Bunde ist eine etwas einfachere, schwarze Variante der Scrambler 1100 Pro, die ein klein wenig billiger als diese sein dürfte.

Konzepte von der EICMA

Und dann sind da ja noch die beiden Prototypen auf Scrambler-Basis, welche Ducati auf der letzten EICMA als Konzepte gezeigt hat. Dort stellte Ducati eine Supermoto auf Basis der Scrambler Desert Sled

vor. Dieses Motorrad sollte ohne viele Investitionen zu realisieren sein, entsprechen doch viele Komponenten den bereits existierenden Modellen.

Dagegen muss für die DesertX so manches neu entwickelt werden. Diese ist eine echte Enduro im Stil der legendären Cagiva Elefant mit einigen Anleihen an den Wüsten-Rallye-Maschinen.

Die Basis für dieses Motorrad ist ebenfalls die Scrambler Desert Sled.

Neu ist eine hochwertige Gabel mit zwei radialen Brembo-Vierkolbenbremsätteln vorne. Die DesertX rollt auf Drahtspeichenrädern mit den

Mit der DesertX hat Ducati das Konzept einer richtigen Enduro entwickelt.



Ducati Scrambler Desert Sled als Supermoto mit 17-Zoll-Rädern, besserer Bremse und ein paar optischen Retuschen.

Durchmessern 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten. Ein besonderer Gag bei der Maschine sind die vier voneinander getrennten Tanks. Der normale Tank ist in zwei Hälften geteilt, und zusätzlich existieren zwei Hecktanks. So sollen sich etwa 30 Liter bunkern lassen.

Ducati hat also so einiges in Vorbereitung. Und es kann nicht mehr lange dauern, bis der größte italienische Motorradhersteller die Neuheiten für 2021 präsentiert.



Verkaufseinbruch bei Ducati

Während manche italienischen Motorradhersteller aus ihren Produktions/Verkaufszahlen ein „Staatsgeheimnis“ machen, werden die Zahlen von Ducati regelmäßig in den Berichten des Volkswagenkonzerns veröffentlicht. Aus dem Bericht für das erste Halbjahr 2020 geht hervor, dass die Verkaufszahlen des Motorradherstellers aus Bologna in den ersten sechs Monaten dieses Jahres gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 deutlich eingebrochen sind. Es wird ein Minus von 24,2 Prozent vermeldet.

Im ersten Quartal verkauften sich die Sport-Modelle (Panigale, Supersport) noch besser als im Vorjahr. Im zweiten Quartal mussten auch hier deutliche Verluste verzeichnet werden. Dafür begann dann die Auslieferung der Streetfighter V4, was die Zahlen in dem Segment Naked (Diavel, Monster, Streetfighter) deutlich verbesserte.

Die größten Verkaufsrückgänge sind in den Kategorien Dual/Hyper und Scrambler zu verzeichnen. Nachdem eine neue Multistrada V4 sowie eine komplett neue Monster angekündigt sind, halten sich ggf. einige Käufer zurück und warten erstmal die Präsentation der Neuheiten ab. KTM hat weltweit einen Verlust von 33 Prozent im Motorradbereich im ersten Halbjahr 2020 zu verkraften, bei Harley-Davidson beträgt das Minus 23 Prozent.

Die EICMA fällt aus

Nach der Intermot in Köln wurde nun auch die EICMA in Mailand wegen des Corona-Virus abgesagt. Die EICMA ist die größte und wichtigste Motorradausstellung weltweit. Hier werden traditionell die Neuheiten für die nächste Saison vorgestellt. In den letzten Jahren ist zwar manches Modell bereits etwas früher gezeigt worden, aber die EICMA ist immer noch die Leitmesse, auf welcher die Fachwelt und die Motorradfans die Neuheiten gesammelt bestaunen können und wo die meisten Premieren gefeiert werden.

Nach der Absage der EICMA muss sich nun die Industrie etwas einfallen lassen, wie sie umfangreich über ihre neuen Produkte informiert. Die großen Hersteller werden vermutlich Präsentationsshows live im Internet übertragen, so wie es das in den letzten Jahren bereits teilweise zu sehen gab. Kleinere Firmen werden die üblichen Pressemeldungen verschicken und hoffen, dass sie in den Medien entsprechende Beachtung finden. Viele kleine Firmen werden es aber schwer haben, auf ihre neuen Produkte hinzuweisen und dabei so viele Motorradfans anzusprechen wie auf den großen Messen.

Weil es nun keinen festen Termin gibt, werden sich die Neuheitenvorstellungen vermutlich über diesen Herbst verteilen. Im Jahr 2021 soll die EICMA vom 9. bis 14. November stattfinden.

Ducati-Verkaufszahlen im Jahr 2020 und die Differenzen gegenüber 2019

	Q1 2020	Q1 Diff.	Q2 2020	Q2 Diff.	1. Halbj. 2020	1. Halbj. Diff.
Scrambler	1.765	- 39,24 %	2.965	- 26,99 %	4.730	- 32,10 %
Naked	2.468	- 19,53 %	4.941	- 00,68 %	7.409	- 07,87 %
Dual / Hyper	2.894	- 30,11 %	3.602	- 43,36 %	6.496	- 38,14 %
Sport	2.458	+ 00,24 %	2.939	- 21,86 %	5.397	- 13,13 %
Total	9.585	- 23,72 %	14.447	- 24,59 %	24.032	- 24,24 %

gehört - gesehen - gelesen

Zulassungsplus trotz Corona

Die Zulassungszahlen für Motorräder über 125 Kubikzentimeter haben sich in Deutschland nach den ersten Auswirkungen der Corona-Krise wieder normalisiert und befinden sich nach sieben Monaten leicht über dem Vorjahresniveau. In Zahlen gesagt wurden in unserer Republik von Januar bis Juli 88.216 Maschinen neu zugelassen, das sind 0,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Manche italienische Marke konnte deutlich zulegen, wie zum Beispiel Fan-tic (+ 74,19 %), Benelli (+ 17,59 %), MV Agusta (+ 13,13 %) und Moto Guzzi (+ 8,73 %). Andere Marken mussten teilweise spürbare Verluste hinnehmen: Beta (- 21,59 %), Aprilia (- 20,05 %), Ducati (- 7,02 %).

In den Top 50 der deutschen Zulassungsstatistik sind nur zwei italienische Motorräder vertreten. Dort belegt die Moto Guzzi V85 TT mit 646 Neuzulassungen Platz 35 direkt vor der Ducati Streetfighter V4 (619 Zulassungen).

Deutlich zugelegt hat der Markt der Leichtkrafträder, also Motorräder bis 125 Kubikzentimeter. Hier stiegen die Zulassungszahlen um satte 56,76 Prozent! Zu den italienischen Gewinnern gehören hier Fantic (+ 207,25 %), SWM (+ 95,28 %), Aprilia (+ 54,12 %) und auch Benelli (+ 41,71 %).

Bei den Kraftrollern beträgt das Minus zwar 4,99 Prozent, dafür legten die Leichtkraftrroller um unglaubliche 78,47 Prozent zu! Den Löwenanteil sicherte sich Piaggio mit einem Plus von 173,09 Prozent. Anders gesagt: Nachdem Piaggio in den ersten sieben Monaten in 2019 insgesamt 3.040 Roller bis 125 Kubikzentimeter verkauft hat, erhielten in diesen Jahr bereits

8.303 Piaggio-Leichtkraftrroller in unserem Land erstmals ein Kennzeichen. Das ist eine wirklich unglaubliche Steigerung.

Zählt man die Zahlen der vier genannten Marktsegmente zusammen, so stieg die Zahl der Neuzulassungen im Zeitraum Januar bis Juli im Vergleich zum Vorjahr von 124.426 auf 140.840 an, das sind erfreuliche 13,19 Prozent. Dem Zweiradhandel geht es also trotz der Corona-Krise nicht schlecht. Der Piaggio-Konzern mit den Marken Aprilia, Moto Guzzi, Piaggio und Vespa verbesserte sich von 13.524 auf 19.016 Zulassungen. Das heißt, ein Drittel der zusätzlichen Neuzulassungen hat sich Piaggio gesichert.

lust ©
Motorrad GmbH

**Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln**

AGUSTA
MV
MOTO GUZZI
aprilia
MOTO MORINI
CAGIVA
PIAGGIO
GILERA
Benelli
Benelli

Motorrad Lust GmbH
50677 Köln • Bonner Wall 124
Tel.: 0221 / 93707070 • Fax.: 0221 / 90707077
www.motorrad-lust.de

Wie geht es weiter?

Der Motorschaden an der Benelli Tornado 900

Wie in der vorletzten Motalia geschildert, kam die Benelli Tornado 900 bei der letzten Ausfahrt auf dem Rücken eines ADAC-Transporters nach Hause. Erste Diagnose nach der Montage war ein Steuerkettenschaden, weil sich anscheinend eine Befestigungsschraube aus einem der beiden Nockenwellenzahnräder herausgedreht hatte. Das ließ mindestens krumme Ventile vermuten. Also - demontieren oder erst mal wegstellen?

Na ja, vom Wegstellen wird das Motorrad auch nicht besser. So wurde die Maschine eine Woche nach dem Schaden weiter zerlegt. Teilweise ist die Tornado ziemlich verbaut. Da benötigt man das ideale Werkzeug oder gelenkige Finger. Aber nach etwa drei Stunden hatten meine Frau und ich den Zylinderkopf auf der Werkbank liegen. Ursprünglich wollten wir erst den kompletten Motor ausbauen, bis wir feststellten, dass man den Zylinderkopf auch im eingebauten Zustand demontieren kann - das ist doch schon mal wartungsfreundlich.

Schon nach dem Abnehmen des Ventildeckels war zu sehen, dass das Zahnrad der Einlassnockenwelle nicht mehr an seinem Platz saß. Beide Schrauben hatten sich herausgedreht, eine hing noch lose im Zahnrad. Das Zahnrad war etwas verkeilt zwischen Zylinderkopf und dem Zahnrad der Auslassnockenwelle. Der Passstift in der Nockenwelle fehlte. Das Loch, wo der Passstift drin sitzen sollte, ist vermutlich etwas ausgearbeitet. Also gilt es einerseits, den Passstift irgendwo im Motor zu finden, und dann ist die Frage, ob er erforderlich ist oder ob er nur dazu dient, dass man das Zahnrad nicht falsch herum montiert.



Nach dem Demontieren des Ventildeckels bot sich dieses Bild. Das Steuerkettenzahnrad von der Einlassnockenwelle war abgelaufen und hatte sich verkeilt.

Wenn ich mir den Ersatzteilkatalog der neueren Modelle (meine Tornado ist eine der allerersten) anschau, dann haben die gar keinen Passstift mehr, dafür verstellbare Nockenwellenräder.

Schadensaufnahme

Zum einen ist das Nockenwellenzahnrad samt Stahlscheibe defekt. (Zähne eingedrückt und in der Stahlscheibe die Löcher oval ausgearbeitet.) Zum anderen sind alle Auslassventile krumm. Dabei sind jetzt die Teller nicht leicht abgeknickt, so wie das zum Beispiel ist, wenn bei einer Gilera Saturno 500 Bialbero der Zahnrie-

men reißt, sondern bei der Tornado setzen die Ventile nahezu „glatt“ auf den Kolben auf. Dadurch werden die Ventile in der Länge gestaucht und so richtig schön krumm.

Es kommt also zu einer Verformung im unteren Bereich der Ventile, dem Sektor, der zum Zeitpunkt des Zusammenpralls unten aus der Führung heraus schaut. Dann wollen die Federn die Ventile wieder schließen und ziehen den verbogenen Bereich in die Führungen hinein. Ggf. schieben die Kolben auch

noch nach. Das führt dazu, dass die Ventile nach so einem Schaden in den Führungen fest sitzen. Beim Ausbau musste ich schon von oben mit leichten Hammerschlägen nachhelfen.

Das bedeutet, dass die Ventilführungen im unteren Bereich aufgeweitet sind. Soweit das im eingebauten Zustand sichtbar ist, weisen in meinem Fall mindestens drei der Auslassventilführungen Längsrisse auf. Das heißt, neben den Auslassventilen



Es muss viel abgebaut werden, bis man den Kopf demontieren kann.

müssen auch die dazugehörigen Führungen neu.

Daraus ergibt sich eine erste Teilezusammenstellung mit Circapreisen:

1 x Steuerkette	130 €
1 x Kopfdichtung	195 €
1 x Nockenwellenzahnrad	36 €
1 x Stahlscheibe zu NWR	??? €
6 x Auslassventil	460 €
6 x Ventilführung	60 €
6 x Ventilschaftdichtung	30 €

Zusammen macht das etwa 900 Euro. Zu dem Material kommt noch der Arbeitslohn für das



Man sieht es auf den ersten Blick - die sechs Auslassventile schließen nicht mehr. Die Einlassventile haben anscheinend die Kolben nicht berührt.



Die Auslassventile sind alle im unteren Bereich gestaucht und verbogen - Kernschrott. Das hat dazu geführt, dass auch die Ventilführungen im Kopf beschädigt sind.

Wechseln der Führungen, das kann ich nicht selbst machen. Das heißt, die bisher zwingend notwendigen Sachen kosten schon mal so um die 1.100 Euro.

Bei diversen Gummidichtungen kann man als Selbstschrauber überlegen, ob man sie mit dem entsprechenden Risiko nochmal verwendet. Ein Händler nimmt diese Dichtungen selbstverständlich neu. Er will ja keinen unnötigen Garantiefall riskieren.

Ventildeckeldichtung	65 €
3 x Dichtring Ventildeckel	20 €
3 x Zündspulengummi	65 €
Dichtung Kupplungsdeckel	53 €
Dichtung Ölwanne	40 €
3 x O-Ring Einlasskanal	10 €

Die Dichtungen kosten zusammen also nochmal ungefähr 250 Euro.

Die Einlassventile hatten anscheinend keinen Kontakt mit den Kolben. Aber bereits bei einer einfachen Dichtigkeitsprüfung (Benzin in die senkrecht stehenden Einlasskanäle gießen und schauen, ob bei den Ventilen Benzin austritt.) zeigte sich, dass fast alle Ventile undicht waren. Und das, obwohl der Motor angeblich erst

11.030 Kilometer gelaufen hat - ob die Laufleistung stimmt?

Also Ventile ausbauen, Rundlauf überprüfen, Führungen überprüfen, Ventile reinigen und neu einschleifen. Je nach Zustand ggf. vorher die Ventilsitze bearbeiten (neu schneiden/fräsen). Drei Einlassführungen haben gefühlt etwas viel Spiel. Bei den Auslassventilen waren die Auflageflächen sehr breit gekloppt. Etwas über 2 mm breit, Sollwert ist 1,0 bis 1,3 mm. Bei den

Einlassventilen nur ein schmaler, ungleichmäßiger Ring.

Bei der Auslassnockenwelle ist das Kugellager hakelig. Wenn ich den Ersatzteilkatalog richtig verstehe, gibt es Nockenwelle und Kugellager nur als eine Einheit. Außen vor dem Kugellager ist ja noch die Aufnahme für das Steuerkettens Zahnrad verpresst. Aber man kann das laut Aussagen des Benelli-Spezialisten aus Nürnberg auseinander und wieder zusammen pressen. Die Außenringe der Kugellager haben schon leicht im Kopf mitgedreht, wie man an den Spuren erkennen kann. Bis hierhin sind wir mit Aus- und Einbau des Zylinderkopfes bereits bei vielen Arbeitsstunden angekommen, wenn man den Kopf überholen will.

Weil der Winkel zwischen Ventilachse und Zylinderlaufbahn sehr gering ist, kam es beim Aufprall nicht nur zu einer Stauchung der Ventile, sondern es wurde auch Kraft in die Nockenwelle, Nockenwellenlagerung, Kolben und Pleuel/Pleuellager eingeleitet. Das heißt, diese müssten jetzt auch begutachtet und vermessen werden.

Wenn man den Rumpfmotor aufmacht, wären das nochmal 170 Euro für Pleuellagerschalen und 100 Euro für die Pleuelschrauben sowie 70 Euro für die Zylinderfußdichtung und noch ein paar andere Kleinigkeiten. Dann bin ich schon mal bei ungefähr 1.500 Euro und viel Arbeit.

Tja, und nun kommt das Nächste. Sowohl beim untersten als auch beim obersten Motorhaltebolzen stimmen die Farbmarkierungen nicht mehr überein. Das könnte bedeuten, dass dieser Motor schon einmal komplett ausgebaut war - wieso?

Bei der Motorhalterung unten rechts war anscheinend ein Grobmotoriker zu Gange und hat die Schrauben der Klemmung zu stark angezogen: Hier ist der Rahmen gerissen!

Es findet sich am Motor nahezu überall graue Dichtungsmasse: z. B. an den ganzen Gummidichtungen im Zylinderkopfbereich, Zündspulen und so. Bei der Ölwanne fehlt die Papierdichtung, da ist nur graue Dichtmasse. Bei der Motorentlüftung Papierdichtung und oben und unten reichlich Dichtmasse. Die beiden Motorhälften sind mit der gleichen Dichtmasse zusammengesetzt! Auch der Deckel der Ausgleichswelle links sieht wie nachträglich abgedichtet aus. Es macht den Eindruck, als wenn der Motor schon einmal komplett auseinander war.

Jetzt kam der Moment, wo ich die Lust und das Vertrauen verlor und mir die Sinnfrage stellte.

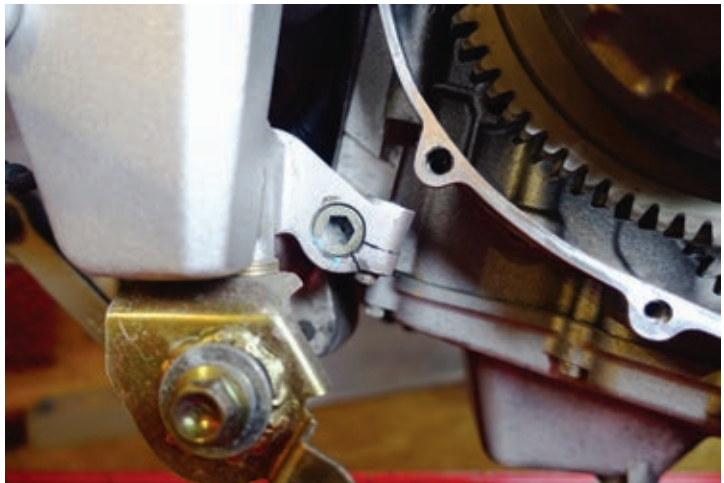
Was wäre die beste

Lösung? Weiter zerlegen, vermessen und alle notwendigen Reparaturen an den vorhandenen Teilen vornehmen? Oder lieber Ausschau halten nach Gebrauchtteilen (Zylinderkopf oder gleich ganzen Motor)? Motorrad zerlegen und in Teilen verkaufen? Motorrad defekt zusammenbauen und als Ausstellungsstück hinstellen?

Und dann stellt sich noch die Frage nach dem Kupplungskorb. Wurde der mal ausgetauscht oder ist er noch aus der ersten Serie, die ja anfällig war? So ein Korb kostet ja auch nochmal ca. 520 Euro.

Als mir Alex von Maniac-Motors in Nürnberg einen gebrauchten Motor mit geringer Laufleistung samt Durchsicht für einen guten Preis anbot, habe ich nicht lange überlegt. Das war im Endeffekt die günstigste Lösung. Und da weiß ich dann, dass der richtige Fachmann dran war, und ich mich erstmal um nichts kümmern muss, sondern nur noch Spaß haben kann mit diesem wunderschönen Motorrad.

Jetzt muss der Gebrauchtmotor nur noch abgeholt und eingebaut werden.



Die Motorhalterung hinten rechts unten. Hier hat anscheinend jemand die Klemmung zu fest angezogen, so dass hier der Rahmen gerissen ist. Das muss geschweißt werden.

Presseschau

Hier werden Artikel über italienische Motorräder, die zum Erscheinungszeitpunkt dieser Motalia-Ausgabe in anderen, aktuellen Zeitungen zu finden sind, erwähnt.

Ducati Diavel 1260 S

In einem Vergleichstest der Zeitung „Motorrad Magazin“ heißen die beiden Konkurrenten Ducati Diavel 1260 S und Triumph Rocket 3 R. Zwanzig Fotos verstreuen sich auf acht Seiten in der Ausgabe Nr. 06/2020.

Moto Guzzi V85 TT Travel

Der „Tourenfahrer“ hat einen Fahrbericht der Guzzi-Enduro mit erweiterter Serienausstattung auf knapp zwei Seiten abgedruckt. Fünf Fotos übernehmen in dem Heft Nr. 09/2020 die Darstellung der Moto Guzzi.

Laverda 650

Einen Bericht über die Maschine, mit der Laverda einen Neuanfang wagte, kann man in der Ausgabe Nr. 09/2020 der Zeitung „Motorrad News“ auf fünf Seiten lesen. Zehn Abbildungen bringen das Motorrad mit flüssigkeitsgekühltem Zweizylindermotor und einige seiner Details den Lesern näher.

Ducati Panigale V4 S

In der September-Ausgabe der „PS“ sind die fünf Teilnehmer eines Superbike-Vergleichstests Aprilia RSV4 1100 Factory, BMW S 1000 RR, Ducati Panigale V4 S, Honda CBR 1000 RR-R Fireblade SP und Yamaha YZF-R1M. Einundvierzig Fotos zeigen die fünf PS-Bomber auf knapp zwanzig Seiten.

Benelli 502 C

Das „Motorrad Magazin“ lässt die zweizylindrige Benelli gegen zwei andere Motorräder antreten. Die Konkurrenten heißen Honda CMX 500 Rebel SE und Kawasaki Vulcan 5. Auf etwas mehr als sieben Seiten wird den drei Mittelklasse Cruisern auf den Zahn gefühlt. Zwanzig Fotos füllen in der Ausgabe Nr. 06/2020 den Text.

Aprilia RSV4 1100 Factory

„PS“ beschäftigt sich in dem aktuellen Heft mit fünf Superbikes auf der italienischen Rennstrecke Vallelunga. Dort vergleichen internationale Redakteure die V4-Aprilia mit BMW S 1000 RR, Ducati Panigale V4 S, Honda CBR 1000 RR-R Fireblade SP und Yamaha YZF-R1M. Auf nicht ganz zwanzig Seiten gehören einundvierzig Abbildungen zu diesem Vergleichstest.

Moto Guzzi 350 GTS

In der Ausgabe Nr. 05/2020 der Zeitung „Klassik Motorrad“ nimmt ein Bericht über die vierzylindrige Moto Guzzi aus den siebziger Jahren acht Seiten ein. Der Artikel beinhaltet fünfzehn Abbildungen.

Vespa Primavera

Das „Motorrad Magazin“ beschäftigt sich in dem Heft Nr. 06/2020 mit der Vespa im Sean Wotherspoon-Look. Auf zwei Seiten schmücken fünf Bilder den Text.

Presseschau

Liengme-Aermacchi 250

„Klassik Motorrad“ veröffentlicht auf acht Seiten in dem aktuellen Heft einen Bericht über das in der Schweiz optimierte Einzylinder-Motorrad. In Szene gesetzt wird die leichte Maschine von zwölf Fotos.

Ducati Scrambler 800 Icon

Ein Kurztest über das Retrobike aus Bologna ist in dem September-Heft der Zeitung „MO“ zu finden. Eine Seite und vier Bilder sind die Eckdaten dieses Berichtes.

Aprilia RS 660

Vier Seiten umfasst ein Fahrbericht eines Prototyps der neuen Aprilia in „PS“. Fünf Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. Der Artikel ist in dem Heft Nr. 09/2020 zu entdecken.

Ducati Panigale Superleggera V4 S

Nicht ganz vier Seiten und zwölf Bilder sind die Eckdaten eines Fahrberichtes der teuren Ducati in dem Heft Nr. 06/2020 von „Motorrad Magazin“.

Auch ein Redakteur von „PS“ durfte erste Erfahrungen mit dem aktuellen Superbike aus Bologna sammeln. Sein Fahrbericht füllt fünf Seiten mit sieben Fotos in der September-Ausgabe.

Ebenfalls die „MO“ beschäftigt sich mit der teuren Ducati. Eine Beschreibung der Maschine erstreckt sich über neun Seiten mit zehn teils großformatigen Fotos. Dazu ergänzt ein einseitiger Fahrbericht mit zwei Bildern die Berichterstattung in dem September-Heft.

MV Augusta Umbau

Ein Artikel in der aktuellen Ausgabe von „MO“ über eine umgebaute MV Augusta Brutale 800 nimmt acht Seiten ein. Fünf Fotos sorgen für die Bebilderung, zeigen das Motorrad und seine Einzelheiten.

Fantic Chopper 125

Acht Seiten hat „Klassik Motorrad“ in dem Heft Nr. 05/2020 dem ersten serienmäßigen Chopper-Motorrad eingeräumt. Achtzehn Fotos bebildern den Text.

Aprilia Tuono V4 1100 Factory

In der Ausgabe Nr. 09/2020 von „PS“ ist ein Test des Superbikes mit höherem Lenker abgedruckt. Zwölf Bilder verteilen sich auf zehn Seiten.

**MANIAC
MOTORS**
Motorradtechnik

Benelli

MVAGUSTA
Fachhändler

bimota

VYRUS

www.maniacmotors.de

Es läuft wieder an

Erste Corona-Lockerungen im Classic-Rennsport

Lange sah es so aus, dass Corona in diesem Jahr das Fahren auf Rennstrecken nicht ermöglichen würde. Doch im Rahmen der Covid-Lockerungen konnte ich Ende Juni und Anfang Juli endlich an ersten Classic-Rennveranstaltungen teilnehmen. Am 22. und 23. Juni stand der Sachsenring und am ersten Juli-Wochenende Spa-Francorchamps fest im Kalender.

Die Veranstaltung auf dem Sachsenring war nach der Covid-19 bedingten Absage der ADAC Sachsenring Classic im Mai als Prüf- und Einstellfahrt ausgeschrieben. Im Grunde genommen waren die Bikers Classics in Spa das Gleiche. Beide Events fanden ohne Wertung, ohne Zuschauer und mit klaren Hygiene-Konzepten statt. Aber dafür waren die Veranstaltungen mit jeweils 5 x 20 Minuten Fahrzeit pro Tag und ohne Lautstärkebegrenzung ausgestattet. Das Sahnehäubchen war, dass das Wetter mitgespielt hat. Auch in den Ardennen!

Prüf- und Einstellfahrt 22. bis 23. Juni auf dem Sachsenring

Als Ersatz für die im Mai wegen Corona ausgefallene ADAC Sachsenring Classic hatte der ADAC Sachsen zu einer zweitägigen Prüf- und Einstellfahrt an einem Montag und einem Dienstag eingeladen.

Mit der organisatorischen Durchführung war der örtliche Ducati- und Kawasaki-Händler Unger betraut. Das Unger-Team hat einen hervorragenden Job gemacht. Trotz aller behördlichen Auflagen und dem damit verbundenen Hygiene-Konzept hatte das Orga-Team eine entspannte Atmosphäre geschaffen. Allerdings konnten wegen der Covid-19-Auflagen nur ca. 230 Starter zugelassen werden, so dass etwa 50 bis 60 Interessenten eine Absage erteilt werden musste. Die Starter waren in fünf Solo- und eine Seitenwagen-Klasse aufgeteilt, wie z. B. Rennmaschinen bis Baujahr 1970, Zweitakter bis 125 Kubikzentimeter usw. Die Priorität lag auf dem Alter der Fahrzeuge, so dass jüngere Baujahre ab etwa der 90er Jahre mehr oder weniger nicht vertreten waren.

Mit meiner Gilera Saturno Corsa, Baujahr 1956, war ich in der Klasse 3 (bis Baujahr 1970) eingeteilt. Dort befand ich mich in guter Gesellschaft zu Classic-Rennern wie AJS Boy Racer, BMW, Matchless G50, Moto Guzzi Falcone, Norton Manx und Velocette KTT. Nicht



„Scuderia Aglio et Olio“ mit Ducatis und Guzzis.



te ich die Möglichkeit, beide Maschinen nach der sehr langen Covid-19-Pause abwechselnd zu fahren und zu testen. Im letzten Winter musste ich die Kurbelwelle der Sanremo überholen lassen und der Corsa einen neuen Kolben spendieren. Außerdem hatte ich im Winter einen Riss am

Pantah und Königswellen auf dem Sachsenring.

zu vergessen die Jungs und Mädels um Thorsten Busch mit ihren schnellen AWOs, die mit ihrem „AWO-Rennkombinat“ (ja, das heißt wirklich so) schon zweimal aktiv auf der Isle of Man bei der Classic TT mitgefahren sind.

Aber auch die Italo-Fraktion war in dieser Klasse gut vertreten. Hervorzuheben ist die „Scuderia Aglio et Olio“ mit ihren schnellen Einzylinder-Ducatis von Sandra und Klemens Lambert, Helmut Schoppa mit seiner Falcone und weiteren Mitgliedern, die ihre Ducati Pantahs in anderen Klassen schnell und gekonnt um den Sachsenring zirkelten. Aber auch zahlreiche Aermacchis, 4-Zylinder Benellis (als Pasolini-Repliken), KöWe-Ducs und eine 500er 3-Zylinder MV hielten die italienische Trikolore hoch.

Im Rahmen der technischen Abnahme konnte ich meine Gilerä Sanremo (Baujahr 1948) als Ersatzmotorrad in der gleichen Klasse nennen. So hat-

35er-Dell'Orto-SSF-Vergaser der Sanremo festgestellt und den Ersatz-Carburettore montiert. Um es kurz zu machen: Eine gute Einstellung sollte ich erst zwei Wochen später in Spa-Francorchamps finden. Aber für derartige Herausforderungen war diese Prüf- und Einstellfahrt auf dem Sachsenring perfekt. Wetter gut und 5 x 20 Minuten Fahrzeit pro Tag. Ausreichend Zeit zum Fahren, Testen, Schrauben, Einstellen und um sich selbst wieder an die Rennstrecke zu gewöhnen. Und das alles entspannt und ohne Druck (weil keine Wertung).

Natürlich war auch ausreichend Zeit vorhanden, um sich mit anderen Fahrern auszutauschen und die in der verlängerten

Kneelergespann mit Ducati-Motor.



Winterpause entstanden bzw. erstandenen Neuerungen zu begutachten. Durch die Italo-Brille betrachtet sind folgende Projekte besonders erwähnenswert. Hans-Hermann Fett, dessen Ducati-Königswellen-Gespann bereits für die Titel-Story einer früheren Motalia erhalten durfte, hatte neben diesem Renner sein neu aufgebautes Ducati-Zwei-Ventil-Zahnriemen-Gespann zur Rennstrecken-Taufe an den Sachsenring mitgebracht.

Der Anstoß zum Bau kam durch den ehemaligen Italienischen Gespannmeister Pedrini, der bei heimischen Classic-Veranstaltungen einen Busch-Nachbau mit einem auf der Pantah basierenden Motor verwendet. Zufällig wurde in Friedberg ein angefangenes Busch-Nachbau-Fahrwerk, das mit Genehmigung des Renngespann-Konstrukteurs Dieter Busch entstehen sollte, erworben. So wurden von Hans-Hermann Vorder- und Hinterradschwinge nebst Motorhalter und alle fehlenden Fahrwerksteile her-



Pahtah-Motor mit zwei großen, nebeneinander angeordneten Dell'Orto-Vergasern. Vom liegenden Zylinder ist nicht viel zu sehen.

gestellt. Dank seines erfahrenen Fachschweißers Volker Götz ging die Arbeit gut voran. Bei den Polyesterteilen half Altmeister Helmut Diemer, der früher bei Friedel Münch gearbeitet hatte und in diesem Jahr leider verstorben ist.

Parallel zu diesen Arbeiten hatte Hans-Hermann den Motor präpariert. Die Schwungmasse erleichtert, die Pleuellwelle hinsichtlich der Pleuell-Kolben feingewuchtet und die Pleuellköpfe auf Doppelzündung umgebaut. Die Auspuffkrümmer wur-



Eine von zwei Maschinen mit dem Nico-Bakker-Rahmen.

den aus zerschnittenen alten Krümmeranlagen zusammengesetzt und unter Formiergas verschweißt. Dabei wurde peinlich darauf geachtet, dass beide Krümmer exakt gleichlang sind (Schweißer Volker war kurz davor, Hans-Hermann zu erschlagen). Hervorzuheben ist der stehende Zylinder, wo der Einlasskanal mittels 40er-Dell'Orto-Vergaser

nach vorn und der gesamte Auslasstrakt nach hinten ausgerichtet ist. Eine Variante, die Ducati ab Mitte der 80er Jahre in die serienmäßige Herstellung übernommen hatte.

Jetzt galt es für Hans-Hermann Fett, mit dem neuen Gespann zu trainieren und die ein oder andere Kinderkrankheit abzustellen. Jedenfalls ist der Anfang gemacht, und am Sachsenring hat sich gezeigt, dass Motor und Fahrwerk gut funktionieren. Das zweite italienische Highlight war ohne



Hydraulische Konusbremse - ein interessanter Ansatz, der sich aber nicht durchsetzen konnte.

Zweifel die von Heinz Paschen eingesetzte 250er-Zweitakt-Aermacchi-Harley-Davidson 250 RR aus der Epoche Mitte der 70er Jahre. Neben den damals werksseitig verwendeten Konus-Bremsen weist diese Maschine als weitere Besonderheit einen Bakker-Rahmen, von dem nachweislich nur zwei Exemplare vom holländischen Fahrwerksspezialisten Nico Bakker gebaut wurden, auf. Der Hintergrund kurz geschildert: Walter Villa und Franco Uncini konnten sich mit den orangefarbenen Aermacchis sehr erfolgreich gegen die Yamaha-TZ-Armada in der 250er- und 350er-Weltmeisterschaft behaupten. Villa gewann

So eng, wie sich der Rahmen an den Motor schmiegt, war es sicherlich keine Freude, jedesmal zwischen allen Trainings und Rennen den Motor zu tauschen.



So eng, wie sich der Rahmen an den Motor schmiegt, war es sicherlich keine Freude, jedesmal zwischen allen Trainings und Rennen den Motor zu tauschen.

zwischen 1974 und 1976 insgesamt vier WM-Titel in den Klassen bis 250 cm³ und bis 350 cm³. Im Vergleich zum Serienfahrwerk soll der von Nico Bakker hergestellte Rahmen so gut gewesen sein, dass die Mechaniker zwischen den 250er- und den 350er-Trainings und -Rennen die Motoren wechselten, so dass das gleiche Fahrwerk in beiden WM-Kategorien zum Einsatz kam.

Insgesamt betrachtet war diese Einstellfahrt sehr gelungen. Ein großes Lob an den ADAC Sachsen und das Team von Motorrad-Unger, der Classic-Rennszene diese zwei super Tage trotz aller Corona-Umstände zu ermöglichen.

Spa-Francorchamps am 4. und 5. Juli

Gerade erst vom Sachsenring nach Hause gekommen, hatten meine Freunde Cordula und Cord aus Bremen mich motiviert, mit nach Spa-Francorchamps zu kommen. Meine beiden Italienerinnen hatten



Gasschieber einer Benelli 250 Quattro - nicht größer als ein Fingerhut.

den Ausflug nach Sachsen gut überstanden und waren bereit, Ardennen-Luft zu schnuppern. Es sollte das erste Mal für mich auf dieser Rennstrecke sein. Bisher war ich nur als Zuschauer zum Motorrad-WM-Lauf dort gewesen. Die Kimmelgerade und die Vollgas-Passage zwischen Stavelot und Blanchimont hatten mich

bisher davon abgehalten, den italienischen Pferdchen mit ihren 90 mm Hub in Spa freien Lauf zu lassen. Aber Spa hat mich voll infiziert. Nicht nur wegen dieser tollen Strecke, sondern auch wegen der entspannten und



In den Boxen tummelten sich so manche Italo-Bikes diverser Marken.

lockeren Atmosphäre dieser Veranstaltung.

Organisator Christian Jupsin und sein Team von DG Sport hatten am ursprünglichen Termin der Bikers Classics festgehalten. Aber nur zum Fahren - keine Parade, keine Wertung, keine Stars und keine Zuschauer. „Ardennen satt“ in Form von vier Solo- und einer Seitenwagen-Klasse. Fünfmal fahren pro Tag á 20 Minuten (einmal 25 Minuten).

Dabei stand das Corona Hygiene-Konzept in Spa unter besonderer Beobachtung. Der Streckenbetreiber und die nationale Motorsport-Föderation wollten jegliches Risiko vermeiden, um den im September geplanten Grand Prix der Formel Eins in irgendeiner Form zu gefährden. Die Corona-Messlatte lag deshalb in Spa deutlich höher als am Sachsenring.

Das begann bereits mit der Fahrerbesprechung, die zwecks Vermeidung einer Gruppenbildung im Rahmen des Nennungsprozesses online zu absolvieren war. Die Covid-Rahmenbedingungen waren: Alle Fahrer waren ohne zusätzliche Kosten in Boxen untergebracht. Maskenzwang herrschte im Fahrerlager und in den Boxen, Duschen waren geschlossen, kein Zugang für Begleitpersonen (Helfer) sowie Zuschauer und nachts war das Fahrerlager zu verlassen. Die Maschinen, Klamotten, Werkzeug etc. konnten in den verschlossenen und bewachten Boxen verbleiben und auch die Anhänger blieben vor Ort stehen. All diese Dinge waren im Vorfeld klar kommuniziert wor-

den und stellten für die Beteiligten kein Problem dar.

Aufgrund des gut funktionierenden Online-Nennungsprozesses war die Unterbringung in einer der großen Boxen im „neuen“ Start- und Zielbereich oder in einer kleinen Box im „alten“ Start- und Zielbereich möglich. Meine Freunde Cordula und Cord hatten, so wie einige andere alte Spa-Francorchamps-Hasen auch, eine Box im „alten“ Start- und Zielbereich reserviert. Das war optimal, hatten wir doch den direkten Blick auf den Vorstart und die Vorstart-Ampel unmittelbar vor der Eau Rouge. Beim Wechsel der Ampel zwecks Beendigung des vorangegangenen Laufs von Grün auf Rot hieß es für uns: in aller Ruhe fertig machen, Benzin hahn auf, rauf auf die Startmaschine und etwas warmlaufen lassen. Kein Warten und langes „Pumpen“ am Vorstart, sondern gleich ab, die „alte“ Boxengasse runter und nach der Eau Rouge rauf auf die Strecke.

Apropos Strecke: Weil der Ardennen-Kurs für mich Neuland war, konnte ich, nach dem Einsatz auf dem Sachsenring, den Samstag in Spa gut zum Kennenlernen der Strecke und zum finalen Einfah-

Vorstart vor der alten Boxengasse.



ren und Einstellen der Motoren nutzen. Im Rahmen der technischen Abnahme hatte ich die Sanremo (Baujahr 1948) als Reserve-Motorrad zugelassen, so dass ohne Probleme beide Maschinen wechselseitig zum Einsatz gekommen sind. Die Übersetzungen hatte ich „so lang wie möglich“ gewählt, musste jedoch zu meinem Erstaunen feststellen, dass sich die Corsa nach Rücknahme eines Zahns am Ritzel (Getriebe-Ausgang) deutlich wohler gefühlt hat. Dafür habe ich am Sonntag beim Fahren einen „kleinen Zacken“ zugelegt und konnte in den Kurven-Passagen die eine oder andere 750er ärgern. Aber meine Boxen-Nachbarin Cordula hat sich mit ihrer auf 440 cm³ aufgerüsteten Aermacchi Ala d'Oro als exzellente Spa-Kennerin und „Könnerin“ ausgezeichnet und mir klar gemacht, dass ich noch Luft nach oben habe.

Insgesamt waren ca. 240 Teilnehmer in Spa. Dabei war die Italo-Szene gut vertreten. Insbesondere in den großen Boxen hatten sich Laverda-Freunde, Ducati-Teams sowie zahlreiche Guzzi- und Benelli-Freunde und eine Paton eingefunden und bildeten eine interessante Kulisse. Nicht nur in den Boxen sondern auch auf dem Circuit.

Beispielsweise hatte Jürgen Jeschke neben seiner Guzzi seine wunderschöne 250er Benelli-Vierzylinder mitgebracht.

Jürgen nutzte die Möglichkeit, beide Maschinen nach der sehr langen Covid-19-Pause abwechselnd zu fahren und insbesondere die kleine Benelli einzustellen und zu testen. Beeindruckend ist die Vier-Vergaser-Batterie mit den 18er-Dell'Ortos. Die „süßen“ Gasschieber könnte man fast mit einem Fingerhut wechseln.

Der Wetter-Gott hatte bestens mitgespielt. In der Nacht zum Sonntag hatte es geregnet und die Strecke war am Sonntagmorgen wieder abgetrocknet. Am späten Nachmittag begann es leicht zu nieseln. Cordula, Cord und ich hatten unseren letzten Einsatz um 17:30 Uhr. Gegen 17:50 Uhr haben wir unser Gastspiel beendet - wegen eines richtigen Regenschauers.

Aus meiner Sicht hat die Rennstrecke in Spa-Francorchamps ihren eigenen positiven Charakter - sehr unterschiedlich zu vielen anderen Rennstrecken. Neben der berühmt berüchtigten Eau Rouge erfordern insbesondere die Bergabpassagen erhöhte Aufmerksamkeit. Andernfalls bietet dieser Kurs durch die beiden langen Vollgasstücke auch etwas Zeit zum Durchatmen. Für mich heißt das: Wenn alles klappt, geht es im nächsten Jahr wieder zu den Bikers Classics nach Spa-Francorchamps!

Ulrich Schmidt

Wannweiler Straße 65
72770 Reutlingen

Telefon 071 21/95 93 0
info@motorrad-speer.de

www.motorrad-speer.de

SPEER

Das Rote Tor

Mandello del Lario im Spätsommer 1985. Nuovo Civile mit Frank und Yamaha SR 500 mit mir kommen geradewegs, aber kurvenreich vom Gardasee über Tremalzo Pass und Passo di Croce Domini angepötte. Unendlich viele Kurven machen müde aber glücklich. Ziel ist Siena in der wunderschönen Toskana.

Warum wir ausgerechnet hier den Zwischenstopp machen, versteh' ich damals noch nicht.

Ich nehme schon genug Rücksicht auf die träge Guzzi hinter mir ... und dann noch dieser morbide Campingplatz! Bin als erstes direkt auf dem glitschigen, vermodernten Holzrost der Dusche ausgerutscht und hab' mir dabei den Rücken geprellt! So ein Scheiß! Wird Zeit, dass wir weiter kommen. Aber Frank braucht noch unbedingt



gekommenen Werksgebäudes. Das massive, eiserne Werkstor hingegen scheint die Strahlen quasi aufzusaugen. So stark, dass die dunkelrote Farbe mit dem weißen, schlichten Adler aus der De Tomaso-Ära der Hitze nicht stand halten kann und nach und nach verblasst. Die symbolträchtige Guzzi-Farbe blättert als schnöder Lack in großen Teilen ab, so als wolle es sich wie eine Schlange von der Haut der wenig ruhmreichen De Tomaso-Zeit entledigen.

sein Erinnerungsbild vor dem Moto Guzzi-Werkstor, bevor es endlich weitergeht. Also gut!

Dann sehe ich es zum ersten Mal: das berühmte Guzzi-Werk! Das Gebäude wirkt auf mich, als würde es keine Luft bekommen, so eng zwängt es sich zwischen Straße und dem dahinter liegenden Bergmassiv des 1.100 Meter hohen Manavello. Die warme Abendsonne betont den typisch ockerfarbenen Anstrich des in die Jahre





Dies alles weiß ich damals aber noch gar nicht, als Frank und Nuovo Civile vor dem Tor posierend ruft: „Knips’ mal das Bild mit Deiner Nikon, und dann mach’ icheins mit Dir und dem Japse-Schrott.“ „Nee“ sag’ ich, die Beleidigung wie üblich ignorierend. „Sind schon 18 Bilder weg vom Agfa Gevaert 24+2!“

Stell’ mich trotzdem mal vor das Tor, weil die SR sowieso mit dem vielen Gepäck kaum vom Ständer geht ... dabei spüre ich die gespeicherte Sonnenwärme, die das Tor nun reflektierend auf meinen geprellten Rücken wirft, als wolle es sagen: „Da stehst Du nun einsam mit Deinem Reiskocher im schönen Italien. Willst Du so ein Foto kriegen, musst Du dafür nach Japan fliegen“.

Ritsch ratsch klick! Ritsch Ratsch klick! Das ist jetzt nicht das vermeintlich sprechende Tor, sondern der Auslöser der Nikon. Verdammt! Hat Frank doch noch zwei Bilder gemacht, aber nicht von mir, sondern vom Doppelauspuff seiner Civile mit dem Tor dahinter. Etwas frustriert schieb’ ich meinen Hintern zwischen Elefant boy und Gepäckrolle, kicke kurz über OT und dann mit Kasalla runter ... wieder mal wie so oft ... Nichts! Die Nuovo hat derweil ihren Geburtsort verlassen. Das dumpfe Hämmern des Motors entfernt sich mit jeder Umdrehung der Schwungscheibe mehr Richtung Süden, während ich völlig außer Puste endlich erfolgreich den ersten Gang einlegen kann. Dreh’ mich nochmal respektvoll zum Roten Tor, nicht ohne zu versprechen wiederzukommen.

13 Jahre später im Sommer 1998: Stehe mit Frank in der Abendsonne am Lago di Como. Das Tor scheint noch das gleiche zu sein. Das Motorrad davor nicht. Es ist meine „Tante Berta“, eine 850 GT von ’72, so hat sie Frank nach meiner Lieblingstante benannt. Aber Frank ist ja auch

nicht der Frank, sondern unser „Francobollo“. Ziel ist in diesem Jahr Bolsena, nördlich von Rom. Dort wo Frank als Kind seinen Urlaub verbrachte und fast dort geblieben wäre, weil sein Bruder ihn un-auffindbar im Sand verbuddelte. Aber das ist ein andere Geschichte.

Diesmal hab' ich nix gegen den Zwischenstopp in Mandello del Lario. Auch hab' ich meinen Frieden mit dem unveränderten Zustand des „Campeggios“ (Campingplatz) gemacht. Die Holzroste der Dusche sind nun völlig durch, dafür aber begrüßt dich Luciano, der Chef - oben rum immer nackt - mit einem kühlen Moretti in der Hand. Angela, oben rum immer lachend, und ihre Familie machen dir auch noch nachts Spaghetti, wenn du völlig fertig, verstaubt den letzten Tunnel der Autostrada vor Mandello del Lario hinter dir hast. „Wo hat man das schon“, denke ich bei mir, während ich in Gedanken versunken auf den nach rechts fliegenden, goldenen Adler des Tores schaue. Die Farbe ist nun endlich das klassische Rot der Rennmaschinen aus den Anfängen geworden, die genau hier in die Welt entlassen wurden, um den Namen Moto Guzzi berühmt zu machen. Welche Motorradmarke kann dir das bieten? Aus einem schnöden, zweirädrigen Fortbewegungsmittel wird ein wichtiger Teil deines Lebens. Du hast deine glücklichste Zeit, gewinnst an Erfahrung, und das wichtigste: du gewinnst Freunde! Und das Tor, das alte, schwere Eisentor mit all seinen Farben und Varianten von Adlern, die es durch die Zeiten gesehen hat, es ist immer da. Auch wenn es die meiste Zeit geschlossen scheint, es öffnet so viel für dich.

Francobollo und ich machen fleißig Bilder mit unser ersten digitalen Canon Power-shot. Die Anzahl spielt nun keine Rolle, aber dafür sind sie irgendwann auch im

September 2020





„Nichts“ verschwunden. Ein Pärchen auf einer BMW GS hält und bittet uns: „Would you please so kind ...?“ Sie positionieren sich klassisch mittig vor dem Tor. Für ein gutes Bild muss ich auf die Mitte der belebten Straße. Während die Autos, völlig italienisch untypisch, mich nicht von der Bildfläche hupen, frage ich: „Wieso BMW?“ „We coming from Down Under, we driving a Guutsi, a fantastic Leeman“ berichten sie stolz, „but here we didn't found a Guutsi for rent.“ Wohl wahr, denk ich mir, 'ne Guzzi ist halt eher das Motorrad for Rente.

Zu den netten Australiern finden sich nun andere Freunde des Adlers, die vor dem Tor warten. Pünktlich um 15:00 Uhr, dopo siesta, öffnet sich das Tor für den Museumsbesuch. Wie von Geisterhand schiebt es sich nach rechts und verschwindet in den alten Mauern von 1921. Das tut es

fast lautlos ... ganz untypisch für eine Guzzi-Konstruktion. Ein Geruch von frischem Öl, Metall und Lack kommt uns entgegen. Es scheint so, als würde die Geschichte der glorreichen Marke für ewig in der Luft konserviert sein ... und wir gleich mit, denn schon wieder sind zehn Jahre Guzzi-Geschichte gelebt.

Wir schreiben September 2008. Die neugierigen Blicke der heutigen Besuchergruppe wandern in die tiefen Gänge der alten Fabrikation, aber Luigi Forni, schon weit in den 80 und so was wie die Seele der heiligen Hallen, lenkt die Gruppe freundlich aber bestimmt in den Museumsbereich. Francobollo und ich können entweichen. In unseren roten, originalen Guzzi-Arbeitsanzügen lässt es sich unbehelligt, wenn auch unberechtigt, auf Erkundung gehen. Wir inspizieren die alte Galvanik und den Windkanal. Trauen uns,



immer mutiger werdend, in die Montagestraße um vor halbfertigen Motoren zu posieren. Die „Operai“ - Werksarbeiter - amüsieren sich köstlich über unsere „Under Cover Werksspionage“ und lassen uns sogar Seitenkoffer an eins der brandneuen V7 Special-Modelle montieren. Zum Dank nicht alles zer-schraubt zu haben, bekommen wir sogar noch schöne Poster als Lohn. Wir sind stolz wie die Kinder, als die Geisterhand das Tor hinter uns wieder verriegelt und so auch unser kleines Abenteuer mit einschließt.



„Under Cover Werksspionage“ in den passenden Arbeitsanzügen.

Jetzt findet sich eine Gruppe von Griso-Fahrern mit gelben NL-Schildern vor dem verschlossenen Tor ein. Zu spät! Das Museum hat erst mal für unbestimmte Zeit geschlossen, aber das Foto vor dem Tor ist zum Glück immer machbar. Der kundige Leser wird bemerken, das Modell Griso gab es zu dieser Zeit doch noch gar nicht? Stimmt!

Wir befinden uns im Juni des Jahres 1 der Corona-Zeitrechnung. Meine erste Reise ins geliebte Mandello del Lario nach dem Lockdown. Meine alte, patinierte Airone, die hier bei Freund Gechi die Pandemie besser überstanden hat als leider so viele andere Schicksale, begleitet mich. Mit den Jahren wurden auch meine Motorräder immer älter, und ich liebe die Spuren der Zeit daran. Es ist wohl wie das Phänomen von Hund und Herrchen ... man gleicht sich mit der Zeit an.

Während mir diese hundserbärmliche Theorie durch die patinierten Windungen geht, hat die Olandese-Griso-Truppe ihre Tor-Erinnerungen schon längst in den Handys und ist davon gebraust. Außergewöhnlich still ist es hier in dieser doch so anderen Zeit und so bleibt die Zeit, meine Zeit Revue passieren zu lassen ... „Es ist 1985 ...“ aber das hatten wir ja schon.

Ich beschließe, die Erinnerungen für die Motalia festzuhalten und mit all jenen zu teilen, die ihre ganz eigene, kleine Geschichte mit diesem Tor verbinden. Beobachte bei diesen Gedanken das junge italienische Paar mit ihrem Fiat 500, wie sie versuchen, ein Selfie vor meiner Airone zu machen. Sie hat einen runden Bauch, der aber nicht das gleiche Schicksal zu teilen scheint wie der meinige. Ja, da wächst neues Leben drin! Die Geschichte geht also weiter. „La Storia continua!“ Es klopft gegen die Scheibe der kleinen Pförtnerstube. Ich kann das Gesicht dazu in der reflektierenden Abendsonne nicht erkennen. Eine Stimme fordert mich freundlich auf, die Airone wegzuschieben. Das Rote Tor öffnet sich. „Bella macchina, Matteo“ höre ich noch. Ich bin angekommen. Matthias Auth



Gileras und Volvos

Ein etwas anderes Treffen

Nachdem ein für Juni geplantes Gilera-Treffen in Mitteldeutschland wegen der Corona-Beschränkungen abgesagt worden war, kamen Beate und Dieter Schmeink nach den ersten Lockerungen auf die Idee, zu einem kleinen Treffen einzuladen. Weil in ihrer Garage neben den Motorrädern auch zwei Buckelvolvos parken, wurde überlegt: Wieso nicht Gileras und Volvos für ein Wochenende vereinen?

Gleich bei Beate und Dieter um die Ecke befindet sich das historische Kulturgut Hungenbach. Dieses ist fast schon ein kleines Freilichtmuseum mit mehreren alten Häusern, die woanders abgebaut und hier wieder aufgebaut wurden. Ein idealer Rahmen für ein kleines Oldtimer-Treffen. Aufgrund der persönlichen Bekanntschaft und den aktuellen Verhältnissen konnten Beate und Dieter besonders günstige Konditionen aushandeln. Vermutlich waren die Betreiber des Gutes glücklich, endlich mal wieder ein paar mehr Gäste bewirten zu können.



Im Datenschutzwahn versuchen manche, ihre Rahmennummer zu verbergen, andere tragen sie stolz auf dem T-Shirt.



So machten die Schmeinks ein wenig Werbung im Bekanntenkreis und erhielten positive Rückmeldungen. Schließlich ließen sich einige potentielle Gäste wohl doch von der aktuellen Corona-Situation und der schlechten Wettervorhersage abhalten, aber trotz des kurzfristigen Termins kamen doch

etwa zwanzig Gäste zusammen. Am Freitag waren es drei Volvos und vier Motorräder. Es ergab sich ein geselliger Abend in großer Runde mit ein paar weiteren Gästen aus der näheren Umgebung. Auto- und Motorradfahrer vertrugen sich gut. Es wurde ein langer Abend mit interessanten Gesprächen.

Am Samstagmorgen trafen weitere Teilnehmer aus der Region als Tagesgäste ein. So kamen sieben Saturnos, zwei Nordwests, zwei Ducatis, eine Aprilia und sieben vierrädrige Oldtimer zusammen. Die beiden Ducati-Fahrer besitzen auch Gileras, aber diese wurden nicht rechtzeitig zum Treffen fertig. Am Samstag teilten

Links: Samstagmorgen: Noch sind nicht alle Teilnehmer da.



Das Café Alte Schule ist heutzutage ein beliebter Motorradfahrertreffpunkt.

wir uns auf in eine Auto- und zwei Motorradgruppen. Große Gruppen sind in der Corona-Zeit bei den Zwischenstops schlecht zu händeln. Es waren unterschiedliche Touren geplant. Unsere Gruppe bestand aus fünf Motorrädern, und ein Ortskundiger zeigte uns kurvige Strecken im Bergischen Land. Bei nicht ganz so flotter Fahrweise hätte man auch etwas



Die Autogruppe - ein zweiter Buckelvolvo blieb beim Gut zurück. Dieter kann ja schlecht Auto und Motorrad gleichzeitig fahren. Ein dritter Buckelvolvo erkundete die Gegend auf eigene Faust.



Mehrere Saturnos sieht man selten gemeinsam.

mehr von der schönen Landschaft sehen können.

Zur Mittagspause besuchten wir die Hohe Bracht. Das ist ein Berg im südlichen Sauerland mit Aussichtsturm, Restaurant und großer Terrasse. Hier trafen wir mit der Autogruppe zusammen. Nach einer längeren Pause und einer herrlichen Aussicht vom Turm, nachdem man ungefähr 140 Treppenstufen erklommen hatte, fuhren beide Gruppen auf unterschiedlichen Wegen zur „Alten Schule“ bei Much. Das ist ein beliebter Motorradfahrertreffpunkt. An Sonntagen soll es dort oft ziemlich voll sein, als wir am Samstagnachmittag ankamen, waren etwa fünfundzwanzig Motorräder und unsere Autogruppe vor Ort. Zeit für Café und Kuchen.

Die letzte Etappe brachte uns zurück zum Kulturgut Hungenbach. Dort gab es erstmal eine Runde Erfrischungsgetränke,

Reifen Salewski
 Ihr Ansprechpartner für
 Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen
 Freie Tankstelle
 21357 Bardowick · An der B 4 · Hamburger Landstr. 65
 ☎ (0 41 31) 12 91 11

dann schlüpfen wir in bequemere Kleidung für das Abendprogramm. Manche der Tagesgäste brachten ihre Motorräder nach Hause und kamen mit ihren Ehefrauen wieder zum Abendessen.

Den Tag über wurden mehrere Themen diskutiert und Tipps zu den Gileras ausgetauscht.

Höhepunkt des Abends war der Auftritt von Dieter und seiner Band im

Innenhof. Zu dritt, teilweise mit zusätzlicher Verstärkung, wurden bekannte Oldies im irischen Folkrockstil vorgetragen. Die Lautstärke war so, dass man sich noch gut unterhalten konnte. Zu dem kleinen Konzert waren weitere Gäste gekommen. Es war ein entspannter Abend, der auch wieder deutlich nach Mitternacht endete.

Nach dem Frühstück am Sonntagmorgen machten sich die ersten Gäste auf den Heimweg. Der Motorradfahrer mit der weitesten Anfahrt hatte etwas mehr als 300 Kilometer vor sich.

Alle waren sich einig, dass das ein gelungenes Treffen war. Das ließ dann bei Beate und Dieter schnell die Idee aufkommen, das Treffen vielleicht im nächsten Jahr zu wiederholen.

Entgegen der Wettervorhersage war es am Freitag und Samstag komplett trocken gewesen. Während es am Freitag fast schon etwas zu warm gewesen war, herrschte am Samstag ideales Motorradwetter. Am Sonntagmorgen regnete es zuerst etwas, wurde aber bald trocken - man sollte sich doch nicht von den Wettervorhersagen abschrecken lassen.

Fotos: Archiv, Ulli Börst

Italo-Raritäten unterm Hammer

Versteigerung der Morbidelli-Sammlung

Der Industrielle Giancarlo Morbidelli hat in seinem Leben eine riesige und einzigartige Motorradsammlung zusammengetragen, welche er in seiner ehemaligen Fabrik in Pesaro als Museo Morbidelli der Öffentlichkeit zugänglich machte. Nach seinem Tod wollten die Kinder das Lebenswerk nicht weiterführen und beschlossen, das Museum zu schließen und einen Großteil der Sammlung versteigern zu lassen. Vier LKW-Ladungen historisches Kulturgut des italienischen Motorradbaus wurden nach Großbritannien geschafft, dort sollte das renommierte Auktionshaus Bonhams die Motorräder unter den Hammer bringen. Doch nun kam es zu einigen Verzögerungen. Erst überprüfte das italienische Kulturministerium, ob es den Verkauf einzelner Motorräder verhindern könne. Dann ließ das Corona-Virus geplante Versteigerungstermine platzen. Schließlich ging es doch ganz schnell, und am 14. bis 16. August fand die kurzfristig anberaumte Auktion statt. Die meisten Bieter beteiligten sich online.

An den drei Tagen kamen über 500 Lots unter den Hammer, darunter ungefähr 200 Motorräder aus dem Museo Morbi-

delli. Manche der Maschinen hatten in der Lagerungszeit in Großbritannien deutlich gelitten und waren in einem schlechteren Zustand, als man sie aus dem Museum in Pesaro kannte.

Trotzdem erzielten viele Motorräder und andere Exponate ein höheres Gebot als erwartet. 95 Prozent der Angebote fanden einen neuen Besitzer, und die gesamte Auktion erzielte einen Umsatz von mehr als vier Millionen Euro. Das ist das beste Ergebnis, welches Bonhams jemals mit einer Motorradauktion verzeichnen durfte.

Die Palette der offerierten Maschinen reichte von unvollständigen, vergammelten Fragmenten bis zu komplett restaurierten Maschinen. Morbidelli hat alles gesammelt, von Massenprodukten, einfachsten Serienmaschinen bis hin zu absoluten Unikaten und Rennmaschinen, welche unter berühmten Fahrern WM-Titel erzielt haben. Oldti-



Mit diesem Motorrad nahm Giancarlo Morbidelli 1993 am Moto Giro d'Italia teil. Der Motor mit 65 Kubikzentimetern ist eine Weiterentwicklung der Ducati Cucciolo, der nachträglich von Morbidelli mit einer obliegenden Nockenwelle sowie einer zusätzlichen Ölwanne umgerüstet wurde.



Die Linto 75 Bialbero ist eine von Lino Tonti in den fünfziger Jahren gebaute Rennmaschine. Bonhams Experten erwarteten ein Gebot von 9.600 bis 17.000 Euro. Tatsächlich erzielte das Einzelstück 44.636 Euro.

Die Motobi Spring Lasting fand für 3.570 Euro ein neues Zuhause. Der Zweitakt-twin leistet 9 PS, das Motorrad wiegt nur 105 Kilogramm.



Eine Motobi 98 Modell B von 1950. Rechts und links unterhalb der Schwinge befinden sich Blattfedern. Der Auspuffkrümmer fehlt. Für dieses Zweitaktmotorrad fiel der Hammer bei 2.295 Euro.



mer, Youngtimer, hier war für fast jeden Motorradliebhaber etwas dabei. Ein paar der Highlights dieser Auktion haben wir in der März-Ausgabe der Motalia vorgestellt.

Hohe Gebote erzielten zwei Benelli 250 GP, die für mehr als 150.000 Euro ein neues Zuhause fanden. Der Star der Auktion war ein absolutes Unikat: eine Ducati 125 GP mit vier Zylindern. Für diese Maschine erhoffte man sich ein Ergebnis von 480.000 bis 720.000, aber mit 360.000 Euro wurde das Mindestgebot nicht erreicht. Nun ist die Morbidelli-Sammlung in alle Winde verstreut. Manche der Maschinen wird man in Zukunft hoffentlich in anderen Museen bewundern dürfen. Vielleicht wird das eine und andere Motorrad auch bei Veteranenrennen zu sehen sein. Und von den normalen Motorrädern werden



Das zweithöchste Gebot bei der Auktion erzielte diese Benelli 250, mit welcher Dario Ambrosini 1949 die Weltmeisterschaft und auch die Tourist Trophy gewann. Diese Maschine war einem Sammler 153.039 Euro wert.

hoffentlich einige wieder dem Verkehr zugeführt.

Es wurde von Bonhams nur etwa die Hälfte der Morbidelli-Sammlung versteigert. Einige Schmuckstücke wie zum Beispiel die Morbidelli-Rennmaschinen will die Familie behalten. Was mit den anderen Fahrzeugen passieren soll, ist nicht bekannt.

Fotos: Archiv, Bonhams



Diese MV Agusta Disco Volante erzielte inklusive Aufgeld 9.564 Euro. Seit einer Restauration vor einigen Jahren wurde das Motorrad nicht mehr gefahren. Vor zwei Jahren hat eine Maschine des gleichen Typs in ebenfalls gutem Zustand bei einer Auktion in Paris knapp 13.000 Euro erzielt.

Ein schwarzer Edelstein für die Liebste

Moto Guzzi V9 Onyx

Für Claudia Geppert hat das Motorrad nur einen Namen: Moto Guzzi! Sie entdeckte die Liebe zum Motorradfahren auf einer Moto Guzzi ... damals eine Nevada 750. Als in der Kooperation von Moto Guzzi und Aprilia die Brevia 750 auf den Markt gebracht wurde, war es Liebe auf den ersten Blick, und so bekam die Nevada eine Nachfolgerin.

Viele Kilometer hat Claudia gemeinsam mit ihrer Brevia verbracht ... doch kam irgendwann der Wunsch nach einem stärkeren Motor für sichereres Überholen, einer weicheren Kupplung und einem breiteren Hinterrad für besseres Kurvenfahren ... und vielleicht noch ABS mit dabei, um auch beim Bremsen sicherer zu sein. Doch was tun, wenn man nicht sehr groß ist und alle größeren Modelle der Lieblingsmarke einfach zu hoch sind?

Eine Moto Guzzi V9 Bobber mit 10 Prozent mehr Leistung als die 750er, mit ABS und 70 Nm Drehmoment ab 3.000 U/min, Traktionskontrolle - eigentlich perfekt - jedoch Claudia gefällt das Chopper-Design nicht.

Für Ehemann Harald Geppert, Zweiradmechanikermeister, 14 Jahre lang Techniker und Schulungsleiter bei Moto Guzzi und Inhaber des XS-Ladens für Moto Guzzis und klassische Yamahas, ist das

eine freudige Herausforderung: Erbaut das passende Motorrad für seine Liebste einfach selbst.

Die Basis ist also die Moto Guzzi V9 Bobber. Tank, Vorderad, Gabel, Gabelbrücken, Lichter, Blinker, Sitzbank ... alles kommt weg und was bleibt, sind der Rahmen, der Motor und das Hinterrad. Alles andere wird - wo möglich - mit Originalteilen von Moto Guzzi ersetzt. Der V9-Tank weicht einem Benzinbehälter von der V7. Die Ga-



Dank des Baukastensystems von Moto Guzzi kann man die Bauteile verschiedener Modelle miteinander kombinieren. Das Verwenden von Originalteilen erspart so manche TÜV-Eintragung.



Die Front der V9 Bobber wurde komplett ausgetauscht gegen Bauteile von anderen V7-Modellen aus dem Hause Moto Guzzi.

Lenkerhalter und des offeneren Lenkers von Spiegel (übrigens mit innenliegend montierten Heizpatronen von Coolride, damit die Hände seiner Liebsten immer schön warm sind) natürlicher gestaltet wurde.

Zur Vervollständigung seiner Arbeit fügt Harald noch einen Hauch von Klasse hinzu: Swarovski-Kristalle auf den Kerzendeckeln! Ein Geniestreich, der aus einem besonderen Motorrad ein Unikat macht: Die Moto Guzzi V9 Onyx - ein ganz besonderer, schwarzer Edelstein... rechtzeitig fertig zum Geburtstag seiner Ehefrau Claudia!

Daniele Toresan

bel wird kürzer und steiler, das Heck mit Federbeinen von YSS tiefergelegt, ein V7-Vorderrad, Kupplungs- und Bremshebel von Moto Guzzi. Das Licht ist jetzt LED, ebenso die kleinen, fast zarten Blinker; ein Windschild von Givi; das Schutzblech vorne, Rücklichthalter und Kennzeichenträger kommen vom XS-Laden.

Großen Wert wurde auf die Sitzposition gelegt: Die neue Moto Guzzi-Sitzbank ist zweifarbig und die Sitzhöhe wurde um fünf Zentimeter abgesenkt, während die Position des Oberkörpers und der Arme dank der LSL-



Eine flache Sitzbank und kurze Stoßdämpfer von YSS sorgen für eine niedrige Sitzposition.

Sport - Sport - Sport

Sporttermine

04.09.-06.09.	Misano/I	GP
04.09.-06.09.	Aragón/E	SB-WM
11.09.-13.09.	Misano/I	GP
18.09.-20.09.	Barcelona/E	SB-WM
25.09.-27.09.	Aragón/E	GP
02.10.-04.10.	Aragón/E	GP
02.10.-04.10.	Magny Cours/F	SB-WM
09.10.-11.10.	Le Mans/F	GP
16.10.-18.10.	Estoril/P	SB-WM
23.10.-25.10.	Catalunya/E	GP
06.11.-08.11.	Valencia/E	GP
13.11.-15.11.	Valencia/E	GP
20.11.-22.11.	Portimao/P	GP

MotoGP

Es war in diesem Jahr noch kein einziges Rennen gefahren worden, da bekam schon so mancher Fahrer seine Kündigung, bzw. es wurde von seinem Team bereits ein anderer Pilot für 2021 verpflichtet. So erging es zum Beispiel Alex Marquez. Obwohl er noch kein Rennen für Honda bestritten hat in MotoGP, engagierte das Repsol-Team Pol Espargaro als seinen Nachfolger. Marquez wird nun in das LCR-Team abgeschoben. Dort muss deswegen Cal Crutchlow gehen. Crutchlow war zwar in der Vergangenheit deutlich schneller als sein Teamkollege, aber Takasaki Nakagami (Honda) ist Japaner und bringt viel Sponsorgeld mit. Crutchlow könnte bei Aprilia landen, falls Andrea

Andrea Dovizioso hat das Werksteam vor vollendete Tatsachen gestellt und mitgeteilt, dass er an einer Vertragsverlängerung nicht mehr interessiert ist.

Iannone weiterhin gesperrt bleibt. Vielleicht öffnet sich auch eine Tür bei Ducati.

Noch sind nicht alle Plätze für die nächste Saison vergeben. Dadurch stehen manche Fahrer unter Druck: Sie müssen sich nun mit guten Ergebnissen für die letzten freien Plätze empfehlen. Gleichzeitig dürfen die Piloten nicht zu viel riskieren. Es finden jetzt viele Rennen dicht hintereinander statt. Eine kleine Verletzung kann schnell dazu führen, dass man zwei oder drei Rennen verpasst, was einen in der Punktwertung schnell absteigen lässt.

Während bei Honda, KTM, Suzuki und Yamaha die Fahrerpaarungen für 2021 bereits früh fest standen, setzte Ducati zum Saisonbeginn noch auf Abwarten. Jack Miller erhielt im Juni einen Vertrag für das Werksteam. Also musste dort ein Fahrer seinen Platz räumen. Danilo Petrucci wurde sich schnell mit KTM einig. Die Verhandlungen zwischen Andrea Dovizioso und Ducati für die Jahre 2021 und 2022 gerieten anscheinend ins Stocken



Foto: Desmo_Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport

oder fanden gar nicht statt. Ducati verhandelte zuerst mit Dovi über eine Gehaltskürzung (angeblich 40 Prozent von vier Millionen Euro) für 2020 wegen der Corona-Krise. Dann bot man angeblich dem Italiener für die Zukunft ein Gehalt, welches deutlich (ca. 50 Prozent) unter seinem bisherigen Salär lag. Gleichzeitig sagte Ducati, dass man erst Ende Juli nach den zwei Rennen in Österreich über den zweiten Platz im Werksteam verhandeln wolle und brachte zusätzlich Namen wie Cal Crutchlow und Jorge Lorenzo sowie Francesco Bagnaia und Johann Zarco ins Spiel. Dovizioso wollte sich wohl nicht unter Wert verkaufen und auch nicht durch taktische Spielchen vom Fahren ablenken lassen und teilte beim vierten Grand Prix des Jahres mit, dass er zum Ende des Jahres Ducati verlassen wird. Es gab wohl auch zu viele andere Differenzen. Es gibt keine gemeinsame Zukunft mehr.

Mit Alvaro Bautista, Dovizioso und Jorge Lorenzo hat Ducati in den letzten Jahren durch ungeschicktes Verhalten drei Siegfahrer in zwei Klassen vergrault. In MotoGP kommen nun für den zweiten Platz im Werksteam Francesco Bagnaia und Johann Zarco in Frage. Beide Piloten sind gut genug für Podestplätze, aber wohl nicht in der Lage, um den Titel zu kämpfen so wie Dovizioso, der in den letzten drei Jahren jeweils Vize-Weltmeister wurde.

***Endlich geht es wieder los:
Start zum ersten Rennen
des Jahres in Spanien.***

Das Pramac-Team ist sich anscheinend mit Jorge Martin einig. Der Spanier soll aus Moto2 aufsteigen.

Die Rennen 2020 finden nicht nur ohne Zuschauer sondern auch mit verkleinerten Teams statt. So stehen jedem Fahrer weniger Mechaniker zur Verfügung, Aufgaben müssen deswegen anders verteilt werden und vieles mehr. Die Frage ist, welches Team mit den neuen Umständen am Besten zurecht kommt.

Runde Eins in Jerez

Neu für alle ist, dass nun die ersten Rennen im Hochsommer im heißen Spanien stattfinden. Da muss man die Motorräder anders abstimmen und sich die Reifen gut einteilen.

14 Rennen in 18 Wochen stehen im Kalender. Da darf man sich eigentlich keine Verletzung erlauben, weil man dann schnell mal für zwei oder drei Rennen ausfallen kann. Doch bereits im Qualifying zum Saisonauftakt verletzte sich Alex Rins (Suzuki) und im Warm Up erwischte es Cal Crutchlow (Honda). Beide Fahrer fehlten beim Rennen.

Am Sonntag war es extrem heiß, das war



Foto: Team Pramac

Sport - Sport - Sport



Foto: Aprilia

Bradley Smith (38, Aprilia) vor Takaaki Nakagami (30, Honda) und Johann Zarco (5, Ducati). Smith ersetzt vorerst den wegen Dopings gesperrten Andrea Iannone. Nach einem guten Start belegte der Brite Platz elf, fiel dann aber zurück.

eine Belastungsprobe für Mensch und Maschine, was zu mehreren Stürzen führte. Honda und Yamaha galten als die Favoriten für Jerez. Auch Suzuki traute man gute Chancen auf Podestplätze zu. Ducati dagegen hatte in der Vergangenheit auf dieser Strecke meist Probleme. Im Rennen war dann aber diesesmal vieles anders als in den letzten Jahren.

Zuerst kämpften Fabio Quartararo (Yamaha), Marc Marquez (Honda) und Maverick Vinales (Yamaha) um die Podestplätze. Aber Marquez rauschte früh im Rennen durch das Kiesbett, bot den Fernsehzuschauern eine tolle Aufholjagd bis auf Platz drei und stürzte wenige Runden vor dem Ziel. Die ersten beiden Plätze gingen an die Yamaha-Fahrer Quartararo, der seinen allerersten Sieg in MotoGP feierte, und Vinales.

Um Platz drei kämpfte bis zur Ziellinie ein großer Pulk. Hier setzte sich im letzten Moment Andrea Dovizioso (Ducati) gegen Jack Miller (Ducati) durch. Auf den Plätzen sieben und neun kamen die Ducati-Fahrer Francesco Bagnaia und Danilo Petrucci ins Ziel. Nach einem unverschuldeten Sturz im Training war Petrucci körperlich angeschlagen und ging vom vorletzten Startplatz aus ins Rennen.

Bei Aprilia fiel Aleix Espargaro durch Sturz aus. Bradley Smith (Aprilia) sah als fünfzehnter und letzter die Zielflagge.

Bei Suzuki war nur Joan Mir, der gleich zu Beginn des Rennens stürzte, gestartet. Der bestplatzierte Honda-Fahrer war Takaaki Nakagami auf Rang zehn.

Am Dienstag nach dem Rennen wurden Crutchlow (Kahnbeinbruch) und Marquez (Oberarmbruch) operiert.

Ergebnis: 1. Fabio Quartararo (Yamaha); 2. Maverick Vinales (Yamaha); 3. Andrea Dovizioso (Ducati); 4. Jack Miller (Ducati); 5. Franco Morbidelli (Yamaha); 6. Pol Espargaro (KTM); 7. Francesco Bagnaia (Ducati); 8. Miguel Oliveira (KTM); 9. Danilo Petrucci (Ducati); 10. Takaaki Nakagami (Honda).

Runde Zwei in Jerez

Zum Saisonauftakt waren 22 Fahrer angetreten, von denen 20 am Rennen teilnahmen und 15 ins Ziel kamen.

Beim zweiten Durchgang am darauffolgenden Wochenende fehlte Marc Mar-

Sport - Sport - Sport

quez (Honda). Cal Crutchlow (Honda) und Alex Rins (Suzuki) waren durch Verletzungen gehandikapt und versuchten nur, ein paar Punkte zu sichern. Auch dieses Rennen gewann Fabio Quartararo mit deutlichem Vorsprung. Platz zwei ging an Maverick Vinales, nachdem er in der vorletzten Runde Rossi überholen konnte. So standen drei Yamaha-Fahrer auf dem Podest. Nach einem tollen Rennen fuhr wenige Runden vor dem Ziel noch Francesco Bagnaia (Ducati) auf der zweiten Position. Doch als seine Desmosedici stark aus dem Auspuff qualmte, musste er das Rennen aus Sicherheitsgründen aufgeben.

Andrea Dovizioso sah als bester Ducati-Fahrer die Zielflagge auf der sechsten Position. Dabei profitierte er von drei Ausfällen vor sich. Sechs Fahrer gingen in dem Rennen zu Boden und zwei schieden mit technischem Defekt aus. So beendeten nur dreizehn von einundzwanzig Piloten dieses Rennen.

Im zweiten Grand Prix des Jahres waren Quartararo und Vinales ungefähr genauso schnell wie eine Woche zuvor auf der gleichen Piste. Dovizioso benötigte knapp sechs Sekunden mehr für die 25 Runden. Dagegen verbesserte sich Takaaki Nakagami (Honda) um 16 Sekunden! Bradley Smith (Aprilia) steigerte sich um fünf Sekunden, obwohl er in der ersten Runde gut fünf Sekunden verlor, als er nach der



Francesco Bagnaia (63, Ducati), hier vor Valentino Rossi (46, Yamaha), war auf dem Weg zum zweiten Platz, als er mit Motorschaden aufgeben musste.

Kollision von zwei anderen Fahrern ausweichen musste! Auch Bagnaia hätte sich um etwa zehn Sekunden verbessert, wenn die Ducati durchgehalten hätte.

Alex Espargaro (Aprilia) ist der einzige Fahrer, der in beiden Rennen stürzte.

Auch wenn Yamaha fünf von sechs Podestplätzen in Spanien erzielt hat, gibt es bei den Japanern Sorgen. So hatten sie in Jerez drei Motorschäden und auf die schnellste Ducati fehlten den meisten Yamaha-Fahrern gut zehn km/h Topspeed. Mit Brünn/CZ und Zeltweg/Österreich folgen nun zwei Pisten, die den Ducatis besser passen sollten. Doch oft kommt es anders als man denkt.

Ergebnis: **1.** Fabio Quartararo (Yamaha); **2.** Maverick Vinales (Yamaha); **3.** Valentino Rossi (Yamaha); **4.** Takaaki Nakagami (Honda); **5.** Joan Mir (Suzuki); **6.** Andrea Dovizioso (Ducati); **7.** Pol Espargaro (KTM); **8.** Alex Marquez (Honda); **9.** Johann Zarco (Ducati); **10.** Alex Rins (Suzuki).

Sport - Sport - Sport

Runde drei in Brünn

Vor dem Grand Prix in der Tschechischen Republik ließ sich Marc Marquez ein zweites Mal operieren, und es wurde bekannt, dass der mehrfache Weltmeister bei mindestens den nächsten drei Rennen fehlen würde. Das war jetzt die Chance für Ducati und Yamaha, um den Titel zu kämpfen. Damit wurden Andrea Dovizioso (Ducati), Fabio Quartararo (Yamaha) und Maverick Vinales (Yamaha) zu den Titelfavoriten. Diese Drei führten auch die Gesamtwertung an.

Aber in Brünn versackten die Favoriten unerwartet im Mittelfeld. Nach den Motorschäden in Jerez hatte Yamaha anscheinend sicherheitshalber für die 2020er-Motoren die Maximaldrehzahl reduziert, und Dovizioso kam immer noch nicht mit dem neuen Michelin-Hinterradreifen zu recht.

Dafür nutzten andere Fahrer ihre Chance. Lange führte Franco Morbidelli, der eine Yamaha von 2019 pilotiert, diese hat nicht das technische Problem, welches in Jerez zu Motorschäden führte. Quartararo hielt sich lange auf Platz zwei, fiel dann aber zurück. Brad Binder, der erst sein drittes Rennen in MotoGP bestritt, ging von Startplatz sieben ins Rennen, über-

nahm zur Rennmitte die Führung und gewann überlegen mit mehr als fünf Sekunden Vorsprung. Das war der erste Sieg für KTM in der Königsklasse.

Man hatte eher damit gerechnet, dass Pol Espargaro hier für KTM den ersten Podestplatz im Trockenen erzielen würde. Aber der Spanier stürzte im Kampf um die vierte Position. Nach einem Fahrfehler von Espargaro kam es zu einer leichten Kollision mit Johann Zarco. Der Ducati-Fahrer konnte sitzen bleiben, während sich der KTM-Pilot im Kiesbett wieder fand. Zarco fuhr noch auf Platz drei vor und sicherte sich sein erstes Podest seit 2018. Binder und Morbidelli standen erstmals in MotoGP auf dem Treppchen. In der Gesamtwertung rückte die Spitze deutlich zusammen.

Während Zarco mit der 2019er-Ducati auf das Podest brauste, ging Dovizioso von Startplatz achtzehn aus ins Rennen und rettete schließlich Rang elf ins Ziel. Francesco Bagnaia war im Training gestürzt und hatte sich ein Schienbein gebrochen. Der Ducati-Fahrer fällt voraussichtlich für drei Rennen aus.

Ergebnis: **1.** Brad Binder (KTM); **2.** Franco Morbidelli (Yamaha); **3.** Johann Zarco (Ducati); **4.** Alex Rins (Suzuki); **5.** Valentino Rossi (Yamaha); **6.** Miguel Oliveira (KTM); **7.** Fabio Quartararo



Foto: KTM

Brad Binder (33, KTM) vor Franco Morbidelli (20, Yamaha), Pol Espargaro (44, KTM) und Johann Zarco (5, Ducati).

Sport - Sport - Sport

ro (Yamaha); **8.** Takaaki Nakagami (Honda); **9.** Jack Miller (Ducati); **10.** Aleix Espargaro (Aprilia).

Runde vier in Österreich

Der Red Bull Ring ist die schnellste Strecke im Kalender. Selbst die Königsklasse hat hier einen Vollgasanteil von mehr als fünfzig Prozent. Hier haben in den letzten Jahren die Ducatis mit ihrer Desmo-Power dominiert. Aber überraschenderweise standen zwei Yamahas in der ersten Startreihe. Maverick Vinales (Yamaha) holte sich die Pole Position vor Jack Miller (Ducati), Fabio Quartararo (Yamaha), Andrea Dovizioso (Ducati) und Pol Espargaro (KTM). Miller gewann den Start. Aber nach fünf Runden übernahm Pol Espargaro die Führung und begann sich abzusetzen, als das Rennen wegen einer Kollision zwischen Franco Morbidelli (Yamaha) und Johann Zarco (Ducati) abgebrochen wurde. Nach dem Neustart konnte sich Pol Espargaro nicht lange in der Führungsgruppe halten. In der neunten Runde kollidierte er nach einem Fahrfehler mit Miguel Oliveira (KTM) und beide stürzten. An der Spitze bildeten die beiden Ducatis von Dovizioso und Miller sowie die Suzukis von Alex Rins und Joan Mir ein Führungsquartett, das einen deutlichen Vorsprung auf Brad Binder (KTM) und Valentino Rossi (Yamaha) hatte. Die Ducatis waren auf den Geraden schneller, aber die Suzukis hatten im Infield einen Vorteil. Dort griff Rins an, übernahm die Spitze für ein paar Momente und stürzte. Dovizioso führte mit kleinem Abstand vor



Foto: Team Pramac

Rundenlang kämpften Jack Miller (43, Ducati) und Joan Mir (36, Suzuki) um Platz zwei.

Miller und Mir. Aber in der Doppelkurve vor dem Ziel musste Miller mit nachlassenden Reifen eine weite Linie fahren. Mir schlüpfte innen vorbei und schnappte sich Rang zwei als seinen ersten Podestplatz in MotoGP.

Binder sah als vierter die Zielflagge, obwohl er von Startplatz siebzehn ins Rennen gegangen war. Rossi wurde als fünfter bester Yamaha-Fahrer in diesem Rennen. Fabio Quartararo und Maverick Vinales hatten anscheinend technische Probleme und landeten mit ihren Yamahas auf den Rängen acht und zehn. Als siebenter verlor Danilo Petrucci (Ducati) dreizehn Sekunden auf den Sieger - seinen Teamkollegen mit identischem Material.

Ergebnis: **1.** Andrea Dovizioso (Ducati); **2.** Joan Mir (Suzuki); **3.** Jack Miller (Ducati); **4.** Brad Binder (KTM); **5.** Valentino Rossi (Yamaha); **6.** Takaaki Nakagami (Honda); **7.** Danilo Petrucci (Ducati); **8.** Fabio Quartararo (Yamaha); **9.** Iker Lecuona (KTM); **10.** Maverick Vinales (Yamaha).

Sport - Sport - Sport

Runde fünf wieder in Österreich

Beim zweiten Rennen in Österreich kämpften in den ersten Runden Jack Miller (Ducati) und Joan Mir (Suzuki) um die Führung. Takaaki Nakagami (Honda) konnte an den beiden dran bleiben. Pol Espargaro (KTM) und Alex Rins (Suzuki) stritten mit kleinem Rückstand um die vierte Position. Etwas dahinter führte Andrea Dovizioso (Ducati) einen großen Verfolgerpulk an. Die beiden Yamaha-Fahrer Maverick Vinales und Fabio Quartararo fuhren im Mittelfeld. Beide hatten Bremsprobleme und verpaßten mehrmals ihre Bremspunkte und schossen teilweise dicht an den Konkurrenten vorbei.

Mir fuhr vorne zweieinhalb Sekunden Vorsprung heraus und schien einem sicheren Sieg entgegen zu steuern. Nakagami kämpfte gegen Miller um seinen ersten Podestplatz. Brad Binder (KTM) arbeitete sich auf Rang sechs vor mit Tendenz nach vorne, während Dovizioso auf Rang acht zurück fiel und versuchte, diesen gegen Iker Lecuona (KTM) zu verteidigen.

Nach siebzehn Runden ließ sich Vinales am Ende der Zielgerade von seiner Maschine fallen, weil die Bremse nun völlig versagte. Das Motorrad schlug in die Airfences ein und fing an zu brennen, was zu einem Rennabbruch führte.

Beim Neustart über zwölf Runden waren die Karten neu gemischt. Da ist dann die Frage, welcher Fahrer noch welche Reifen zur Verfügung hat. Und die Ducatis haben einen kleinen Vorteil, weil sie nachtanken können. Normalerweise muß bei den Desmosediccis auf Strecken wie dem Red Bull Ring die Leistung etwas zurückgenommen werden, weil sonst die 22 Liter nicht über die Renndistanz reichen würden.

In der ersten Hälfte des zweiten Rennens waren es wieder Miller und Mir, die sich ein Duell an der Spitze lieferten. Dann verlor Mir zwei Plätze. Pol Espargaro setzte Miller unter Druck und übernahm die Führung. Miguel Oliveira (KTM) hing im Windschatten der beiden.

Gegen Rennende konnte Dovizioso Mir überholen und belegte damit Rang vier.

In der letzten Runde erwischte Espargaro in Kurve drei den Bremspunkt nicht richtig. Das gab Miller die Möglichkeit zum Überholen. Pol Espargaro konterte ein paar Kur-

Bei Danilo Petrucci (Ducati) läuft es in diesem Jahr noch nicht so richtig rund. Das beste Ergebnis des Ducati-Werksfahrers ist bisher ein siebenter Rang.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport

ven später. In der Zielkurve probierte Miller es noch einmal, stach innen rein, und beide Fahrer mussten weit fahren. Das war die Chance für Oliveira, dessen bestes Rennergebnis bisher ein siebenter Rang war. Der Portugiese zog innen an Miller und Pol Espargaro vorbei und siegte vor Miller, Espargaro, Mir und Dovizioso, der in der letzten Runde einmal weit gefahren war.



Foto: Team Pramac

Danilo Petrucci (rechts) gratuliert Jack Miller zum Podestplatz. Petrucci verläßt Ducati zum Saisonende und Miller steigt ins Werksteam auf.

Die Saison 2020 hält bisher viele Überraschungen bereit. In fünf Rennen hat es vier unterschiedliche Sieger gegeben, von denen drei erstmals in der Königsklasse ganz oben auf dem Stockerl standen. Zwei andere fuhren zum ersten Mal in MotoGP aufs Podest. Elf Fahrer schafften es bisher in die Top Drei. Nur Aprilia und Honda konnten bisher keinen Podestplatz erzielen.

In der Herstellerwertung führt Yamaha knapp vor KTM und Ducati. Abgeschlagenes Schlusslicht ist Aprilia.

Ergebnis: 1. Miguel Oliveira (KTM); 2. Jack Miller (Ducati); 3. Pol Espargaro (KTM); 4. Joan Mir (Suzuki); 5. Andrea Dovizioso (Ducati); 6. Alex Rins (Suzuki); 7. Takaaki Nakagami (Honda); 8. Brad Binder (KTM); 9. Valentino Rossi (Yamaha); 10. Iker Lecuona (KTM).
WM-Stand (nach 5 Rennen): 1. Fabio Quartararo (Yamaha) 70 Punkte; 2. Andrea Dovizioso (Ducati) 67 P.; 3. Jack

Miller (Ducati) 56 P.; 4. Brad Binder (KTM) 49 P.; 5. Maverick Vinales (Yamaha) 48 P.; 6. Takaaki Nakagami (Honda) 46 P.; 7. Valentino Rossi (Yamaha) 45 P.; 8. Joan Mir (Suzuki) 44 P.; 9. Miguel Oliveira (KTM) 43 P.; 10. Pol Espargaro (KTM) 35 P.

Die restliche Saison

Die Dorna hat einen neuen Termin für das Saisonfinale verkündet. Am 22. November soll ein zusätzliches Rennen in Portimao in Portugal stattfinden und der letzte Lauf des Jahres sein. MotoGP war dort bisher noch nie zu Gast.

04.09.-06.09.	Misano/I	GP
11.09.-13.09.	Misano/I	GP
25.09.-27.09.	Aragón/E	GP
02.10.-04.10.	Aragón/E	GP
09.10.-11.10.	Le Mans/F	GP
23.10.-25.10.	Catalunya/E	GP
06.11.-08.11.	Valencia/E	GP
13.11.-15.11.	Valencia/E	GP
20.11.-22.11.	Portimao/P	GP

Superbike-Weltmeisterschaft In der Corona-Pause

In der Rennpause gab es einen überraschenden Fahrerwechsel: Michael van der Mark geht von Yamaha zu BMW! Anscheinend sollte der Niederländer bei Yamaha für die nächste Saison deutlich weniger Gage bekommen als sein Teamkollege. Deshalb hat er sich nach einer Alternative umgesehen. Bei BMW muss einer der beiden Fahrer seinen Platz räumen. Für Eugene Laverty und Tom Sykes geht es in den ersten Rennen also darum, sich mit guten Leistungen für einen neuen Vertrag zu empfehlen.

Trotz der langen Zwangspause konnte sich Leon Camier nicht von seiner Schulterverletzung erholen. Beim Test kurz vor Saisonbeginn verlor der Ducati-Fahrer mehr als drei Sekunden auf die Konkurrenten. Nach weiteren ärztlichen Untersuchungen und ungewissen Prognosen beschlossen das Barni-Team und Camier einvernehmlich die Trennung. Als neuer Fahrer einigte sich Barni mit Marco Melandri. Der Italiener, der 2019 seinen Rücktritt vom Rennsport erklärte, feiert also ein überraschendes Comeback. Melandri ist in der Superbike-WM bereits für Aprilia, BMW, Ducati und Yamaha gefahren und hat 22 Siege erzielt.

Neustart in Jerez/Spainien

Ohne ein richtiges Training vor dem Wochenende in Spanien gehabt zu haben, qualifizierte sich Melandri für den 19ten Startplatz. Die Pole Position sicherte sich Scott Redding (Ducati) vor Jonathan Rea (Kawasaki) und Tom Sykes (BMW).

Redding erwischte keinen optimalen Start und bog als dritter hinter Rea und Toprak Razgatlioglu (Yamaha) in die erste Kurve ein. Dahinter folgten Loris Baz (Yamaha)

und Sykes. Sykes verlor schnell den Anschluß zur Führungsgruppe. Baz hatte einen kleinen Abstand zu den ersten Drei. Chaz Davies (Ducati) beendete die erste Runde auf der zehnten Position, und Melandri war auf Rang zwanzig zu finden. Während sich die Beiden durch das Feld arbeiteten, blieben die Positionen an der Spitze lange unverändert: Rea führte vor Razgatlioglu und Redding. Baz schaute sich das mit etwas Abstand an.

In der zwölften von zwanzig Runden schnappte sich Redding Platz zwei. Drei Umläufe lang beobachtete er nun Rea, dann übernahm der Ducati-Pilot am Ende der Gegengerade die Führung. Nun versuchte Redding, sich abzusetzen, doch ihm unterliefen ein paar kleine Fehler, aber er konnte Platz Eins behaupten. Baz kam dichter an das Führungstrio heran. Und auch Davies, der sich auf Platz fünf vorgearbeitet hatte, konnte aufschließen. Melandri belegte mittlerweile bei seinem Comeback die achte Position!

In den letzten Runden konnte sich Redding doch noch etwas von Rea absetzen und fuhr seinem ersten Sieg in der Superbike-Weltmeisterschaft entgegen. Rea behauptete sich vor Razgatlioglu. Nach einem Verschalter auf der Gerade verlor Baz Rang vier an Davies. Drei Sekunden hinter den beiden überquerte Michael Ruben Rinaldi (Ducati) die Ziellinie.

Mit seinem Sieg übernahm Redding auch Platz Eins in der Punktetabelle. Bisher hatte Alex Lowes (Kawasaki) die Gesamtwertung angeführt.

Ergebnis: **1.** Scott Redding (Ducati); **2.** Jonathan Rea (Kawasaki); **3.** Toprak Razgatlioglu (Yamaha); **4.** Chaz Davies (Ducati); **5.** Loris Baz (Yamaha); **6.** Michael Ruben Rinaldi (Ducati); **7.** Alvaro

Sport - Sport - Sport

Bautista (Honda); **8.** Marco Melandri (Ducati); **9.** Alex Lowes (Kawasaki); **10.** Leon Haslam (Honda).

Das Sprintrennen

Das sogenannte Superpole-Race geht nur über die halbe Distanz und es gibt auch nur die halbe Punktezahl, aber es entscheidet über die Startaufstellung für das dritte Rennen des Wochenendes - und dort gibt es wieder die volle Punktezahl.

Rea hatte wieder den besten Start, hinter ihm reihten sich Razgatlioglu, Redding, van der Mark und Baz ein. Die ersten Drei setzten sich schnell ab. Dann konnte Rea einen kleinen Vorsprung herausfahren, während Redding einen Weg an Razgatlioglu vorbei suchte. Aber auch als Redding einmal vorbei war, konterte der Yamaha-Fahrer auf der Bremse. Schließlich schied Razgatlioglu mit technischem Defekt aus.

Rea siegte vor Redding und van der Mark, der im ersten Lauf mit Motorschaden ausgefallen war. Davies sah als fünfter zwei Sekunden hinter Baz die Zielflagge. Melandri querte auf Rang achtzehn die Ziellinie.

Ergebnis: **1.** Jonathan Rea (Kawasaki); **2.** Scott Redding (Ducati); **3.** Michael van der Mark (Yamaha); **4.** Loris Baz (Yamaha); **5.** Chaz Davies (Ducati); **6.** Tom Sykes (BMW); **7.** Alex Lowes (Kawasaki); **8.** Garrett Gerloff (Yamaha); **9.** Leon Haslam (Honda); **10.** Alvaro Bautista (Honda).



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Scott Redding (45, Ducati) vor Jonathan Rea (1, Kawasaki), Toprak Razgatlioglu (54, Yamaha) und Loris Baz (76, Yamaha) auf dem Weg zu seinem ersten Sieg.

Rennen drei

Auch beim dritten Rennen des Wochenendes hatte Rea einen guten Start und übernahm die Führung vor Redding, Baz und Davies. Den besten Start hatte aber Razgatlioglu, der nach seinem Ausfall im Superpole-Race von der zehnten Position aus ins Rennen gehen musste: Der Türke bog als fünfter in die erste Kurve ein. Nach einer Runde übernahm Redding die Führung, und Razgatlioglu schnappte sich am Ende der Geraden die Position drei. Redding setzte sich bald etwas ab. Davies fuhr bis auf Rang zwei vor, und Rea musste sich gegen Razgatlioglu wehren. Dicht hinter den Beiden fuhr Alex Lowes (Kawasaki). Während die Ducati-Fahrer etwas Abstand zwischen sich und den anderen heraus fuhren, kämpften Rea, Razgatlioglu und Lowes um die Plätze drei bis fünf. Etwas dahinter drehte Baz seine Runden, der aber langsam von Ri-

Sport - Sport - Sport

naldi eingeholt wurde. Der Italiener benötigt anscheinend immer erst ein paar Runden, bis er seinen Rhythmus findet.

Rinaldi schloss zu Baz auf, überholte ihn nach mehreren Versuchen und machte sich sofort daran, die Lücke zu dem Kawaduo vor ihm zu schließen. Als er die zwei grünen Motorräder eingeholt hatte, hatten diese den Anschluß zu Razgatlioglu verloren. Rinaldi konnte erst Lowes und dann Rea überholen. Es gelang ihm aber nicht mehr, auch noch Razgatlioglu zu schnappen. Rea musste hingegen auch noch Lowes passieren lassen.

Redding siegte mit deutlichem Vorsprung vor Davies und Razgatlioglu. Damit baute der Ducati-Fahrer seinen Vorsprung in der Gesamtwertung auf 24 Punkte aus. Melandri beendete dieses Rennen als neunter.

Ergebnis: 1. Scott Redding (Ducati); 2. Chaz Davies (Ducati); 3. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 4. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 5. Alex Lowes (Kawasaki); 6. Jonathan Rea (Kawasaki); 7. Michael van der Mark (Yamaha); 8. Alvaro Bautista (Honda); 9. Marco Melandri (Ducati); 10. Garrett Gerloff (Yamaha).

Drei Ducati-Fahrer im Parc Fermé. Scott Redding (Mitte) und Chaz Davies (rechts) beendeten das Rennen auf den Plätzen eins und zwei. Michael Ruben Rinaldi (links) wurde als vierter bester Privatfahrer.

Runde drei in Portimao/Portugal

Die Piste von Portimao ist mit ihren vielen Kuppen und blinden Kurven sehr anspruchsvoll. Es ist eine der Lieblingsstrecken von Jonathan Rea (Kawasaki), der sich hier die Pole Position vor Toprak Razgatlioglu (Yamaha) und Alex Lowes (Kawasaki) sicherte. Für die Ducati-Fahrer lief es in den Trainings nicht so gut. Als bester Panigale-Fahrer parkte Michael Ruben Rinaldi seine Maschine auf Startplatz sieben, eine Position vor dem Tabellenführer Scott Redding. Chaz Davies konnte sich nur für Rang dreizehn qualifizieren, und Marco Melandri parkte die Duc gar auf Platz neunzehn.

Der erste Lauf

Rea fuhr vom Start weg in einer eigenen Liga. Keiner konnte ihm folgen, und der Brite sicherte sich einen überlegenen Start-Ziel-Sieg. Razgatlioglu fuhr ein einsames Rennen auf der zweiten Position.

Aber um den dritten Podestplatz kämpften lange vier Fahrer: Loris Baz (Yamaha), Michael van der Mark (Yamaha)



Sport - Sport - Sport

Lowes und Redding bildeten eine Gruppe. Zuerst schienen die beiden Yamaha-Fahrer die Oberhand zu haben. Dann fuhr Redding bis auf Platz drei vor. Aber in der zweiten Rennhälfte musste der Brite die Gegner wieder passieren lassen. Und dann kamen auch noch von hinten Rinaldi und Tom Sykes (BMW) heran.

Schließlich sicherte sich van der Mark Rang drei vor Lowes und Rinaldi, der damit bestplatzierte Ducati-Fahrer in diesem Rennen wurde. Redding rettete Platz sieben knapp

vor Sykes ins Ziel. Davies beendete den Lauf auf der elften Position. Melandri kam als siebzehnter ins Ziel.

Ergebnis: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 3. Michael van der Mark (Yamaha); 4. Alex Lowes (Kawasaki); 5. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 6. Loris Baz (Yamaha); 7. Scott Redding (Ducati); 8. Tom Sykes (BMW); 9. Alvaro Bautista (Honda); 10. Eugene Laverty (BMW).

Das Sprintrennen

Nur zehn Runden, das heißt von Anfang bis Ende Vollgas, ohne sich die Reifen einteilen zu müssen. Genau das machte Rea, preschte auf und davon und gewann auch dieses Rennen ungefährdet. Genauso wie am Samstag war Razgatlioglu auf dem zweiten Rang nicht schnell genug, um mit dem Weltmeister lange mithalten zu können, aber schneller als alle anderen



Schon nach wenigen Kurven haben sich Jonathan Rea (1, Kawasaki), Toprak Razgatlioglu (54, Yamaha) und Scott Redding (45, Ducati) etwas abgesetzt.

Gegner. Um Rang drei stritten in den ersten Runden Baz und Lowes. Hier setzte sich aber schnell der Franzose durch. Redding belegte bald die fünfte Positionen, und damit waren die Plätze bezogen. Davies fuhr im Mittelfeld, überholte Eugene Laverty (BMW), stürzte dabei, und Laverty konnte nicht mehr ausweichen. Rinaldi eroberte in der letzten Runde noch Platz acht. Melandri schaffte es auch in diesem Rennen nicht in die Top Ten. In Portugal fand der Italiener keine passende Abstimmung für die Panigale.

Ergebnis: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 3. Loris Baz (Yamaha); 4. Alex Lowes (Kawasaki); 5. Scott Redding (Ducati); 6. Tom Sykes (BMW); 7. Michael van der Mark (Yamaha); 8. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 9. Leon Haslam (Honda); 10. Garrett Gerloff (Yamaha).

Sport - Sport - Sport

Viele Stürze im dritten Rennen

Gleich in der ersten Runde gingen Laverty und Baz zu Boden, während Rea wieder vom Start weg die Führung übernahm. Zuerst belegte Razgatlioglu Platz zwei, doch nach einer Runde wurde der Yamaha-Pilot von Redding überholt. Der Ducati-Fahrer versuchte nun an Rea dran zu bleiben, aber der mehrfache Weltmeister war an diesem Tag einfach zu schnell für alle Gegner. Razgatlioglu verteidigte Platz drei gegen van der Mark und Lowes. Doch in der sechsten Runde stürzte der Türke, und zwei Umläufe später schmiss Lowes die Kawasaki weg.

Rea, Redding und van der Mark hatten nun jeweils etwa eineinhalb Sekunden Abstand zueinander. Aber jetzt machte sich van der Mark daran, die Lücke zu Redding zu verkleinern. Er benötigte nur vier Runden, um den Ducati-Piloten einzuholen. Dann entbrannte ein Duell um den zweiten Platz.

Vier Sekunden dahinter belegte Davies die vierte Position. Der Brite hatte Leon Haslam (Honda), Rinaldi und Alvaro Bautista (Honda) im Nacken. Haslam stürzte,

Bautista überholte Rinaldi, aber Davies behauptete sich auf Rang vier.

Rea gewann das Rennen mit vier Sekunden Vorsprung. Redding entschied den Zweikampf gegen van der Mark mit einer Differenz von 0,1 Sekunden für sich. Vier Sekunden dahinter querte Davies die Zielinie.

Nach seinem Sturz konnte sich Razgatlioglu noch von Platz vierzehn auf Rang acht vorarbeiten.

Mit drei Siegen hat Rea auf seiner Lieblingsstrecke die Führung in der Punktetabelle übernommen. Redding konnte das nicht verhindern, obwohl sich der Ducati-Fahrer von Rennen zu Rennen gesteigert hat.

Ergebnis: **1.** Jonathan Rea (Kawasaki); **2.** Scott Redding (Ducati); **3.** Michael van der Mark (Yamaha); **4.** Chaz Davies (Ducati); **5.** Alvaro Bautista (Honda); **6.** Michael Ruben Rinaldi (Ducati); **7.** Tom Sykes (BMW); **8.** Toprak Razgatlioglu (Yamaha); **9.** Federico Caricasulo (Yamaha); **10.** Leandro Mercado (Ducati).

WM-Stand (nach 9 Rennen): **1.** Jonathan Rea (Kawasaki) 136 Punkte; **2.** Scott Redding (Ducati) 132 P.; **3.** Toprak Razgatlioglu (Yamaha) 103 P.; **4.** Alex Lowes (Kawasaki) 91 P.; **5.** Michael van der Mark (Yamaha) 82 P.; **6.** Chaz Davies (Ducati) 75 P.; **7.** Alvaro Bautista (Hon-



Foto: Pirelli

Nur zu Rennbeginn konnten Scott Redding (45, Ducati) und Toprak Razgatlioglu (Yamaha) an Jonathan Rea (1, Kawasaki) dran bleiben.

Sport - Sport - Sport

da) 55 P.; **8.** Loris Baz (Yamaha) 54 P.; **9.** Michael Ruben Rinaldi (Ducati) 53 P.; **10.** Tom Sykes (BMW) 47 P.

Die Rennen in Assen/Niederlande, Donington/Großbritannien, Doha/Katar, El Villicum/Argentinien und Misano/Italien sind mittlerweile offiziell abgesagt. Dafür hat die Dorna einen neuen Termin in Estoril/Portugal in den Kalender aufgenommen. Dort soll vom 16. bis 18. Oktober das Saisonfinale stattfinden. Das letzte Mal war die Superbike-Weltmeisterschaft dort 1993 zu Gast. Fast alle aktuellen Piloten sind noch nie auf dieser Strecke gefahren.

04.09.-06.09.	Aragón/E	SB-WM
18.09.-20.09.	Barcelona/E	SB-WM
02.10.-04.10.	Magny Cours/F	SB-WM
16.10.-18.10.	Estoril/P	SB-WM

Supersport- Weltmeisterschaft

Völlig unerwartet verkündete Randy Krummenacher am 10. Juni die Trennung von dem MV Agusta-Team. Der Schweizer sprach von: „schwerwiegenden Versäumnissen des Unternehmens, die sich negativ auf die Leistung, Professionalität, seinen Ruf sowie auf die per-

Nach dem überraschenden Rückzug von Randy Krummenacher ruhen die Hoffnungen von MV Agusta auf Raffaele de Rosa.

sönliche Sicherheit auswirkten“. Mit „Unternehmen“ meinte er in diesem Fall nicht den Motorradhersteller MV Agusta sondern das eigenständige Team MV Agusta Reparto Corse.

Nach dem Saisonauftakt in Australien öffneten die Mechaniker die verplombten Motoren, um einen eventuellen Montagefehler zu überprüfen. Daraufhin wurden dem MV Agusta-Team die Punkte aus Australien aberkannt. Dort war Krummenacher gleich nach dem Start gestürzt, Raffaele de Rosa sah als zweiter die Zielflagge.

Die beiden Rennen in Jerez/Spanien beendete de Rosa auf der fünften Position. In Portimao/Portugal überquerte er als dritter und zwölfter die Ziellinie. In der Gesamtwertung belegt der Italiener die siebente Position. Ohne die Disqualifikation wäre er auf Platz drei der Punktetabelle zu finden.

Alle fünf bisherigen Rennen gewann Andrea Locatelli auf Yamaha. Damit führt er die Gesamtwertung deutlich an vor Jules Cluzel (Yamaha), der viermal als zweiter ins Ziel kam.



Foto: Pirelli

Regelmäßige ItaloTREFFs

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

Baden-Württemberg

68161 Guzzi² Moto Guzzi-Stammtisch in Mannheim, jeden 2. Donnerstag im Monat ab 19:30 Uhr, in der Pizzeria Da Linda, II 12. Info: Tel.: 0151-40253889 oder E-Mail: gtheobald@gmx.com.

68259 Moto Morini-Stammtisch Kurpfalz jeden 4. Donnerstag im Monat, Vereinsgaststätte des DJK, In der Anlage 11, Mannheim-Freudenheim. Info: Tel.: 0621-7027498, Internet: www.morini-kurpfalz.de oder E-Mail: andreas.gehm@arcor.de.

68766 Jeden letzten Freitag im Monat, Italo-Stammtisch ab 20:00 Uhr, Pizzeria Pinocchio, Schwetzingen Str. in Hockenheim. Info: Ralph, Tel.: 06347-6080722 Q oder Thomas, Tel.: 06205-7183.

70195 Gemütlicher Stammtisch von Freunden klassischer Motorräder, spez. Italo, jeden 2. Mittwoch in der Kulturkneipe Intus, Stuttgart Botang. Info: Jürgen (Laverda), Tel.: 0172-9470089.

70839 Moto Guzzi Stammtisch jeden ersten Freitag im Monat ab ca. 18:00 Uhr im Waldgasthaus Krummbachtal, Krummbachtalstr. 3 in Gerlingen. Info: Tel.: 0171-6880804 oder E-Mail: info@vhenkies.de oder Tel.: 0171-6490986, E-Mail: bobber01@web.de.

71332 Ducati-Club-Cavallo e.V. trifft sich jeden 1. Freitag im Monat zum Club-Stammtisch in einem Restaurant Raum Stuttgart ab ca. 20:00 Uhr. Info: Roland C., Tel.: 0179-2225095 und Internet: www.ducati-club-cavallo.de.

71364 Oldtimerfreunde sowie Freunde klassischer Motorräder inkl. Italo treffen sich jeden 2. Donnerstag in der Gaststätte Talau in Winnenden-Birkmannsweiler. Info: Benno, Tel.: 07195-68502 nach 21:00 Uhr oder 0172-7330194.

72160 Stammtisch der Laverda-Freunde Rohrdorf jeden 3. Freitag im Monat ab 19:30 Uhr im Vereinsheim des MC Mühlen, Egelstaler Weg in Horb-Mühlen. Info: Charly, Tel.: 07457-4245 oder Harry, Tel.: 07541-7905, Internet: www.laverda-gemeinschaft-deutschland.de.

72160 Offener Moto Guzzi-Stammtisch in Horb, mittwochs ab 19:00 Uhr. Info: Tel.: 0160-98771708.

72519 Der Ducati-Stammtisch Veringenstadt trifft sich jeden 1. Freitag im Monat in der Pizzeria Hirsch in Veringenstadt. Info: Tel.: 07577-7664.

73066 Moto Guzzi-Stammtisch Stauferland, jeden 3. Freitag im Monat ab 19:00 Uhr, im Restaurant La Grutta, Holbeinstr. 26 in Uhingen/Sparwiesen. Info: Viola Greiner, Tel.: 0174-3928615, E-Mail: viola.greiner@gmx.de.

73770 Moto Guzzi-Frühstück. Jeden ersten Sonntag im Monat um 10:00 Uhr, Bäckerei-Cafe Schill in Denkendorf, Körschtalstr. 100 (Gewerbestadt Körschtal). Info: Tom Short, Tel.: 0174-1026189 (englisch, wenig deutsch), E-Mail: azguziirep@live.com.

74834 Morini-Stammtisch Neckar/Odenwald, jeden ersten Freitag im Monat in der Gaststätte Neckartal in Neckarmühlbach, 20:00 Uhr. Info: Tel.: 06261-18567 (Dieter).

76356 Jeden Freitag Italiener-Stammtisch im Café Badkap in Weingarten/Walzbachhalle.

78136 Ducati- + Italo-Stammtisch Schonach trifft sich dienstags, immer in der ungeraden Kalenderwoche, im Gasthaus Wilhelmshöhe in Schonach.

79100 Azzurrifreunde, Britbiker und Liebhaber sonst. Klassiker treffen sich jeden Freitag, 20:00 Uhr in der Pizzeria Waldhorn in Sexau, nördl. von Freiburg, direkt am Sexau-Ring (Kreiselverkehr). Info: Tel.: 07661-9091754.

79541 Der Guzzi-Hock-Lörrach trifft sich jeden ersten und dritten Freitag des Monats um 19:00 Uhr in der Pizzeria Salento, Röttlerstr. 18 in Lörrach/Haagen. Info und Änderungen: Internet: www.guzzi-hock.blogspot.de.

88074 Guzzi-Schrauber und Freunde klassischer Motorräder aus Italien treffen sich von April bis Oktober am Freitag-nachmittag ab 17:00 Uhr im Schussental südlich von Ravensburg auf der Ranch, Weiler 1 in Meckenbeuren. Info: Internet: www.w-1.de oder Tel.: 0157-30126224.

88145 Moto Guzzi Stammtisch Allgäu jeden 2. Donnerstag im Monat um 18:30 Uhr im Gasthaus Tanne, Salzstr. 16, Wohmbrechts/Hergatz. Info: Tel.: 0043-(0)677-61594265, Mail: haerleclaus@gmail.com.

88437 Moto Guzzi-Stammtisch jeden 3. Donnerstag im Monat von April - Oktober, im Gasthaus Adler in Äpfingen. Info: Tel.: 07351-76765, Alfred.

88696 Stammtisch des Moto Guzzi Clubs Bodensee jeden 1. Mittwoch ab 19:00 Uhr im Gasthaus Adler in Hohenbodman. Info: Joachim Volk, E-Mail: info@guzzimoto.de oder Internet: www.guzzimoto.de.

Bayern

80637 München: Stammtisch Solo Moto Italiane jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat ab 19:00 Uhr im Augustiner am Dante, Dantestr. 16. Info: Joschi, Tel.: 089-5707296.

80995 Clubabend des Ducati Owners Clubs München jeden 3. Freitag im Monat, ab 19:30 Uhr in der Trattoria La Giara, Lerchenauer Str. 195, München. Info: Internet: docmuc.de.

81669 Moto Guzzi Gourmet-Treffen jeden dritten Freitag im Monat im Restaurant Tassilo in München, 19:00 Uhr. Info: Tel.: 089-4314821.

83278 Stammtisch Fahrer italienischer Motorräder treffen sich jeden 4. Freitag im Monat im Gasthaus Sailer-Keller in Traunstein, Herzog Wilhelm Straße 1. Info: Andreas Dorweiler, andoma57@gms.de.

83373 Stammtisch der Ducati Motorradfreunde Tengling jeden ersten Freitag im Monat beim Bergei in Tengling. Info: Tel.: 0151-41280572, E-Mail: peter.seehuber@googlemail.com, Internet: www.motorradfreunde-tengling.de.

83714 Die Moto-Italia-Cafe Freunde treffen sich am 1. Mittwoch im Monat ab 19:00 Uhr in wechselnden Localitäten oder in gemütlicher Runde bei einem MG Cafe Freund. Info: Internet: www.moto-italia-cafe.bayern, E-Mail: erich.sterrer@gmx.de

84453 Italo-Stammtisch Mühlendorf trifft sich jeden 2. Freitag im Monat um 19:30 Uhr beim Pauli-Wirt. Info: Josef Stark, Tel.: 08631-2763.

85296 Guzzi-Stammtisch des Moto Guzzi Clubs Hallertau jeden letzten Freitag im Monat im Sportheim Gambach in Rohrback, Gambach 53. Info: Sepp Grosshauser, Tel.: 08441-3649 oder E-Mail: sepp_grosshauser@t-online.de.

85625 Der Moto Guzzi-Club Bavarese e.V. trifft sich alle 14 Tage am Donnerstag im Landgasthof Netterndorf um 19:00 Uhr. Infos: Internet: www.mgc-bavarese.de.

86154 Der Moto Guzzi-Stammtisch Augsburg trifft sich jeden letzten Montag im Monat um 19:30 Uhr in der Osteria Amarcord, Holzweg 49 in Augsburg. Info: Tel.: 0821-481127, E-Mail: Guzzistammtisch-Augsburg@gmx.de.

86577 Der Italo- und Oldtimer-Stammtisch Unter 8000 trifft sich am 1. Freitag im Monat in den Vereinsstuben Tödenried. Info: Tel.: 08258-1283 od. 08208-8154.

Regelmäßige Italo-Treffs

87734 Der Italo-Stammtisch Unterallgäu trifft sich regelmäßig (meistens am 1. Freitag im Monat) im Landhaus Maierhof - Pizzeria "I Mille Desideri", Hauptstr. 19 in Beningen bei Memmingen. Termine und Infos: E-Mail: italo-stammtisch-unterallgaeu@outlook.de, Tel.: 08331-88507 oder 0173-1807553.

90411 Der Moto Guzzi-Stammtisch Nürnberg trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat im Landbierparadies, Sterzinger Str. 4 - 6 und jeden dritten Freitag im Monat ab 19:30 Uhr in der Osteria da Silvano in der Georg-Buchner-Str. 4. Info: Gerhard Kern, Tel.: 0151-42419035 oder Internet: www.guzzi-nbg.de.

91575 Die Italo-Freunde Mittelfranken treffen sich jeden 1. Samstag im Monat in der Pizzeria Il Corso in Windsbach. Info: Tel.: 09827-1868.

92724 Die Laverda-Connexion-Oberpfalz trifft sich jeden ersten Sonntag im Monat um 17:00 Uhr. Info: Reinhold (Pilot) Weinert, E-Mail: r.weinert@gmx.net, Telefon: 09644-1795.

92724 Jeden ersten Mittwoch im Monat Italmotostammtisch beim Willi in Trabititz, Zainhammer 6B. Info: Tel.: 0171-7163891 oder E-Mail: guzziwilli@t-online.de.

92... 93... u. 95... Oberpfälzer Moto Guzzi-Stammtisch. Info und Termine im Internet: www.omgs.de.

95634 Jeden 1. Freitag im Monat Treffpunkt im Cafe Rieß am oberen Marktplatz in Tirschenreuth um 20:00 Uhr für Italiener-Fahrer. Info: Tel.: 09631-1389.

97828 Der Guzzi-Club Squadra Guzzi di Bavaria trifft sich jeden Mittwoch ab 20:00 Uhr im Cafe Mainland in Zimmern. Info: Thomas, Tel.: 09391-5922.

Berlin

10553 Stammtisch für Freunde von italienischen Motorrädern in Berlin jeden 3. Freitag im Monat im Trofeo in der Classic Remise (ehemals Meilenwerk Berlin), Wiebestr. 35 - 37, ab ca. 19:00 Uhr.

12157 Der Laverda Club Berlin e.V. trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat im Heinrichs, Bismarkstr. Ecke Horst-Kohl-Str. ab 20:00 Uhr. Info: Tel.: 030-7958764.

14129 Stammtisch für Freunde von italienischen Motorrädern in Berlin von April bis September jeden 1. Freitag im Monat an der Berliner Spinnenbrücke, Spanische Allee 180, ab ca. 19:00 Uhr.

14542 Italo-Stammtisch am ersten Samstag im Monat im Gasthaus Venezia, Berliner Chaussee 64 in Werder (Havel) ab 17:00 Uhr. Info: Torsen, Tel.: 0179-7905898.

Bremen

28217 Der Stammtisch des Bremer-Italo-Clubs findet jeden 3. Mittwoch im Monat ab 20:00 Uhr im Hafencasino Bremen, Waller Stieg 6 statt. Änderung ist möglich, am Besten vorher anrufen. Info: Rainer Oeding, Tel.: 04207-801506 oder Sigi Pohl, Tel.: 0421-5148529, www.bremer-italo-club.de.

Hamburg

20537 Morini-Stammtischtreffen jeden 1. Dienstag im Monat ab 19:30 Uhr im Euroshell, Hammer Deich 1.

22179 Jeden 1. Donnerstag im Monat ab 19:00 Uhr Stammtisch des Ducati Clubs Hamburg in der Piazza Roberto, Brahmfelder Dorfplatz 3. Info: Jens, Tel.: 0171-2339332 oder www.ducati-club-hamburg.de.

Hessen

34537 Der Guzzi-Stammtisch Nordhessen trifft sich von November bis April am zweiten Freitag im Monat um 19:00 Uhr in Bad Wildungen-Wega beim Koppenretsch. Änderung möglich! Info: E-Mail: juergen.rettig@arcor.de.

35177 Jeden 3. Samstag im Monat treffen sich die Freunde italienischer Motorräder Mittelhessen im Gasthaus Zur Linde (Gerlach) in Wollmar. Info: Harald, Tel.: 0173-6560324 oder Dietmar, Tel.: 06452-911712.

36275 Jeden zweiten Mittwoch im Monat von April bis Oktober Grillen für Italo-Freunde in Kirchheim-Frielingen, Raiffeisenstraße 16 ab 18:00 Uhr.

60599 Moto Guzzi-Stammtisch Rhein/Main Die wilde Mitte trifft sich jeden dritten Donnerstag im Monat in der Gaststätte Frankfurter Ruderclub, Mainwasenweg 33.

61440 Der Stammtisch der Ducati-Freunde-Hessen trifft sich jeden 2. Freitag im Monat im Taurus. Info: Hartmut, Tel.: 06474-8112.

63526 Azzurri-Stammtisch jeden 1. Samstag im Monat im Antico Rustico, John-F.-Kennedy-Str. 9 in Erlensee. Info: Internet: www.azzurriclub.de.

65795 Die Scuderia Moto Guzzi Rhein Main 1996 trifft sich in jeder geraden Woche freitags ab 20:00 Uhr im Zum golden Anker, Alte Mainstr. 17 in Hattersheim-Okriftel. Info: Manni, Tel.: 0171-3509256, Internet: www.scuderia-moto-guzzi.de.

65931 Der Guzzi-Stammtisch Mainspitze trifft sich jeden 3. Freitag im Monat ab 19:00 Uhr im Restaurant Opajja, Weinbergstr. 59 in Frankfurt-Sindlingen. Info: Ralf, Tel.: 0179-5208528.

Niedersachsen

21220 Jeden 2. und 4. Mittwoch ab 20:00 Uhr Klönschnack für Italienerfahrer. Im Romaris, Steller Str. 1 in Sevetal-Holtorfloh. Info: Tel.: 04179-759059.

26197 Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10:00 Uhr Stammtisch mit Frühstück der Guzzifreunde-Eisenherz in Meyers Gasthaus, Bahnhofstr. 67 in Huntlosen (Großknerten). Info: Internet: www.guzzifreunde-eisenherz.de.

26725 Ab 20:00 Uhr, 14-tägig (freitags) Treffen des ZZC Emden an der Clubtheke in Emden (Borssum) Ukoweg, für Guzzis, Ducis, BMW u. Engl., Cafe Racer-Treffen. Info: Tel.: 04921-26628.

27367 Guzzi-Stammtisch jeden 1. Donnerstag im Monat im Ahauser Hof. Info: Rolf König, Tel.: 0157-59629871.

30974 Jeden 1. Donnerstag im Monat ab 19:30 Uhr Stammtisch der Italienerfreunde Deister im Zum goldenen Löwen in Wenningsen.

31319 Der Moto Guzzi Stammtisch Hannover trifft sich jede ungerade Woche im Monat donnerstags ab 19:00 Uhr im Restaurant Zeus, Zuckerfabriksweg 1-3 in Sehnde. Info: Tel.: 0177-4412660, Georg, Internet: Internet: https://guzzi-stammtisch-hannover.jimdosite.com/.

32425 Jeden 3. Donnerstag im Monat Stammtisch bei Pizza Pizza, Todtenhauser Dorfstraße 30. Info: Tel.: 0160-5756199.

38707 Harzer-Italo-Stammtisch trifft sich jeden 1. Samstag im Monat ab 15:00 Uhr im Schützenberg. Info: Rainer Muhs, Tel.: 05329-1305.

49143 Italo-Stammtisch jeden 1. Mittwoch im Monat um 19:30 Uhr im Gasthaus Wissinger Eck am Kreisverkehr in Bissendorf-Wissingen. Info: Tel.: 05402-8664 oder 05422-7335.

49176 Guzzi-Fahrer treffen sich jeden 1. Samstag im Monat ab ca. 15:00 Uhr im Hilter Hof, Bielefelder Str. 1, Hiltera. T. W. Info: Tel.: 05424-398393.

49324 Guzzi Comune Grönegau trifft sich jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19:30 Uhr im Restaurant Akropolis in Melle OT Eicken-Bruche. Jeder Guzzi-Fahrer ist willkommen! Info: D. Wendland, Tel.: 05422-43076, Internet: www.Guzzi-Comune.de.

Nordrhein-Westfalen

32425 Jeden 3. Donnerstag im Monat Stammtisch bei Pizza Pizza, Todtenhauser Dorfstraße 30. Info: Tel.: 0160-5756199.

Umgezogen?
Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Regelmäßige Italo-Treffs

33129 Jeden 1. Montag im Monat trifft sich der Moto Guzzi-Club Paderborn im Haus Nolte in Dellbrück-Bentfeld. Info: Tel.: 05250-7194, Mobil: 01707323236 oder Internet: www.moto-guzzi-club.de.

40789 Der Guzzistammtisch "schäl Säck" trifft sich regelmäßig einmal im Monat in der Insterburger Straße 10 in Ronheim. Info: Tel.: 061515757069.

41844 Treffen des Italo-Stammtisches jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat um 20:00 Uhr im Bistro Café 57, Gladbacher Str. 22 in Wegberg/Rath Anhoven. Info: Werner Otto, Tel.: 0177-5629277 oder Internet: www.italo-stammtisch.de.

42799 Am letzten Freitag des Monats, 20:00 Uhr, treffen sich die Freunde italienischer Motorräder in der Gaststätte Zur Trompete, Am Förstchens-Busch 2a, Leichlingen. Info: Karl-Robert, Tel.: 02174-894222, www.Italo-Stammtisch-Leichlingen.de.

44627 Der Stammtisch "Ruhrpott-Guzzisti" trifft sich jeden 1. Mittwoch im Monat ab 19:00 Uhr im Steakhouse Alte Mühle, Schadeburgstr. 111 in Herne-Börnig. Info: Tel.: 02323-60523, Internet: http://ruhrpott-guzzisti.de oder Tel.: 02151-478739 mit AB.

45472 Stammtisch Ducati-Freunde Rhein/Ruhr alle 14 Tage freitags ab 19:00 Uhr, im Haus Stich, Velauer Str. 136 in Mülheim. Info: Pit, Tel.: 0208-52196 od. E-Mail: pitwehling@aol.com.

46286 Italo-Treff jeden 1. Sonntag im Monat von 10:00 - 12:30 Uhr bei Michael Nitzsche & team, Herverster Str. 39 in Dorsten-Wulfen. Info: Tel.: 02369-21842, Internet: www.italomotos.de.

47475 Ducati Stammtisch in Kamp-Lintfort an jedem ersten Sonntag im Monat. Termine & Infos: Internet: www.ducati-stammtisch-niederrhein.de.

47802 Der Laverda-Stammtisch Linker Niederrhein trifft sich jeden 1. Donnerstag im Monat ab 20:00 Uhr in der Hülsbergshänke, Am Rennstieg 1, 47802 Krefeld.

52224 Italo-Treff jeden ersten Dienstag im Monat um 19:00 Uhr im Hotel/Restaurant Galmei, Frackersberg 1 in Stolberg. Info: Fred Kohn, Tel.: 0157-80479394.

48268 Jeden letzten Donnerstag im Monat um 19:00 Uhr treffen sich die Freunde des Guzzi-Stammtisches-Münsterland zum Benzengespräch in der Gaststätte Zum Vosskotten, Am Vosskotten 1 in Greven. Info: Internet: www.facebook.com/Guzzistammtisch.

58453 Morini-Stammtisch Rhein/Ruhr, jeden ersten Donnerstag im Monat im Zum Scheunentor, Kälberweg 2 - 4 in Witten, ab 19:00 Uhr, Info: I. Handke, Tel.: 02191-5603542.

Rheinland-Pfalz

54290 Jeden 1. Montag im Monat trifft sich der Italo Stammtisch Trier im Alten Brauhaus Trier, Bernhardtstr. 60. Info: Tel.: 0160-8213687, E-Mail: guzziuli@gmail.com, www.ortline.jimdo.com.

55411 Freunde italienischer Motorräder Stammtisch trifft sich jeden 2. Freitag im Monat ab 19:30 Uhr in der Pizzeria Da Domenico in Bingen-Büdesheim. Info: Tel.: 06743-919335.

55593 Der Ducati-Stammtisch Rüdeshheim trifft sich jeden 2. Montag im Monat im eigenen Clubraum in Rüdeshheim, Schäfersstr. 1. Info: Tel.: 0671-42771.

56294 Jeden 2. Freitag trifft sich der Italo-Stammtisch Maifeld in Münstermaifeld. Info: Peter Daum, Tel.: 02672-2340 oder im Internet: www.italostammtisch.de.

66954 Stammtisch der Italo-Freunde Saar-Pfalz immer am 2. Samstag im Monat in Pirmasens/Winzeln, in der Alten Schmiede, ab 19:30 Uhr. Info: Internet: www.italofreund.de.

76846 Stammtisch der Freunde italienischer Motorräder Hauenstein jeden 1. Donnerstag im Monat ab 19:30 Uhr im Schützenhaus in Hauenstein.

Saarland

66793 Der Stammtisch MF Al Dente trifft sich jeden Mittwoch um 20:00 Uhr in Saarwellingen, im Bistro Laube, Hülzweilerstr. 18. Info: Duc-Didda, Tel.: 06838-81138.

Sachsen

01478 Italo-Stammtisch Dresden, jeden 1. Mittwoch 19:30 Uhr in der Köhlerhütte Weixdorf. Info: Tel.: Sven, Tel.: 0351-8363847.

Schleswig-Holstein

23909 Rosso Passione Der Ducati Stammtisch Schleswig-Holstein trifft sich jeden 1. Freitag im Monat bei der Gaststätte Pelz, Schützenstr. 1 in Ratzeburg. Info: Internet: www.rossopassione.de.

24106 Ostsee Italo Stammtisch jeden 4. Mittwoch von April bis Oktober, ab 18:00 Uhr, beim Imbiß Kleine Kanalperle, Uferstr. 62 (unter der Hochbrücke) in Kiel Info: Internet: www.ostsee-italo.de.

Österreich

A-1050 Laverda- und Guzzi-Stammtisch treffen ersten Freitag im Monat ab 19:00 Uhr im Gasthaus Waldviertler Stub'n, Wiedner Hauptstr. 89. Info: Gert Schnögl, Tel.: 0043-(0)676-7705885, Internet: www.laverdafreunde.at.

A-3040 Moto Guzzi-Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat ab 19:00 Uhr im Gasthaus Messerer Seebachstube, Ebersberg Umseerstrasse 19 in Neulengbach. Info: Tel.: 0043-(0)6641810114.

A-3151 Der Ducati Motorradclub Österreich trifft sich jeden letzten Freitag im Monat im Gasthof Ambichl, Schubertstr. 5 in St. Georgen am Steinfelde. Info: Internet: Ducati Motorradclub Österreich www.ducaticm.at.

A-3500 Moto Guzzi-Stammtisch der Guzzizangler jeden letzten Freitag im Monat ab 19:00 Uhr in der Pizzeria Corleone, Göttweigerhofgasse 6 in Krems. Info: E-Mail: revii@gmx.at.

A-5202 Der Club Moto Italia e.V. trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat um 20:00 Uhr im Gasthof Gerbl in Neumarkt am Wallersee.

A-5204 Raum Strasswalchen (Flachgau/Innviertel) AQUILE DELLA STRADA MotoGuzzi trifft sich jeden 2. Freitag im Monat zum Stammtisch. Info: E-Mail: aquiledellastrada@motoguzzi.club Internet: http://motoguzzi.club, Tel.: 0043-(0)664-73482486.

A-6850 Dornbirn, il primo e unico, Moto Guzzi-Stammtisch jeden 1. Donnerstag im Monat im Sauter, Marktstr. 71. Info: Tel.: 0043-(0)664-3167016.

A-6850 Moto Guzzi-Stammtisch in Dornbirn findet jeden 1. Mittwoch/Monat ab 20:00 Uhr in der Schwefelbeiz, J. G. Ulmerstr. 5 statt. Info: E-Mail: chru69@gmx.at.

A-8010 Jeden letzten Freitag im Monat italienischer Stammtisch ab 19:00 Uhr im Raum Graz. Info: E-Mail: motoguzznix@live.at, Tel.: 0043-(0)664-88403422.

Schweiz

CH-3538 Treff des Italo-Club-Schweiz findet jeden 1. Freitag beim Pilsener in Wädenswil bei Gossau, Röthenbach. Info: Internet: www.imcs.ch, Tel.: 0041-(0)31-7912264.

CH-4466 Der Moto Guzzi Stammtisch Dreiländereck trifft sich jeden 1. Mittwoch und 3./4. Freitag im Monat ab 19:00 Uhr im Restaurant Altavilla, Hauptstr. 181 in Ormalingen. Info: Internet: mgsd.ch.

Umgezogen?
Bitte teilt uns
rechtzeitig
Eure neue
Adresse mit!

Motalia-Bestellung

Probeheftanforderung:

Ich möchte gerne ein Probeheft der Motalia haben. 2,20 Euro in Briefmarken habe ich diesem Schreiben beigelegt.

Abo-Bestellung:

Ich möchte die Motalia ab sofort / 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).

Geschenkabo-Bestellung:

Ich möchte ein Jahresabo der Motalia ab Ausgabe _____ verschenken
an: Name: _____
Straße: _____
PLZ Ort: _____
Land: _____

Bezahlung:

Den Jahresbetrag von 22,- Euro (Ausland 32,- Euro) für ein Jahr (10 Ausgaben)
 habe ich auf das Konto DE22 5324 0048 0100 2054 00 bei der Commerzbank Bad Hersfeld (BLZ) überwiesen.
 können Sie von meinem Konto abbuchen (nur bei Kreditinstituten innerhalb Deutschlands möglich). Meine Bankverbindung ist:

IBAN-Nr: _____

BIC: _____

Bank: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

Vordruck ausfüllen und einschicken oder faxen an: Verlag Felix Hasselbrink, Raiffeisenstraße 16, 36275 Kirchheim-Frielingen, Fax 06628-915397.

Motalia Anzeigenmarkt

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!*

Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige* aufgeben:

(Vordruck ausfüllen und einschicken oder faxen an: Verlag Felix Hasselbrink,
Raiffeisenstraße 16, 36275 Kirchheim-Frielingen, Fax: 06628-915397.)

Rubrik: _____

Kleinanzeigentext: _____

Telefon: _____

Absender: _____

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

**Kleinanzeigen können auch per
E-Mail (kleinanzeigen@motalia.de),
übers Internet (www.motalia.de) oder
telefonisch (Tel. 06628-8687)
aufgegeben werden.**

**Annahmeschluß für Kleinanzeigen
ist immer der 15te des Vormonats**

* Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos. Um eine kostenlose private Kleinanzeige aufzugeben, muß man nicht Abonnent der Motalia sein. Eine Person kann auch mehrere Kleinanzeigen aufgeben. Hierfür ist es **nicht notwendig**, den Vordruck zu verwenden. Kleinanzeigen können auch mit einer normalen Postkarte, per Brief, Fax, E-Mail oder telefonisch aufgegeben werden. **Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.** Kleinanzeigen, die einen gewerblichen Charakter haben, **werden nicht kostenlos** abgedruckt. So sind z. B. alle Kleinanzeigen, in denen die Ausführung von Arbeiten (Drehen, Fräsen, Reparieren...) gegen Bezahlung angeboten werden, als gewerblich zu betrachten. Wer Gegenstände ankauft, herstellt bzw. herstellen läßt, mit dem Vorhaben, diese Gegenstände zu verkaufen, ohne sie selbst nutzen zu wollen, handelt gewerblich.

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

Italienische Mopeds und Roller, RainerBollgruen.de, 075224411

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 1 x Aermacchi 350 SS, 3 x Ducati, 1 x Bimota, alle im neuerwertigen Zustand, und viele Teile für italienische Motorräder, wie Auspuff, Vergaser usw., alles unter Tel. 06227-50883, bitte nach 17:00 Uhr anrufen

Aprilia

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats



www.aprilia-kaemna.de

RSV Mille-Teile: Hinterradfelge 6 x 17, Stummellenker, Chokehebel mit Bowdenzug, Kennzeichenhalter, Tel. 01702724556

Benelli

Vertragshändler für „neue“ Benellis, großes Ersatzteillager für Benelli und MotoBi-Ersatzteile. Angeschlossenes Motorradmuseum mit Schwerpunkt Benelli. Besuche nach Vereinbarung. Fa. Benelli-Bauer GmbH & Co.KG, Mardorfer Str. 23-25, 31547 Rehburg-Loccum. Tel. 05037-968833, Fax 05037-968857, E-Mail benelli-bauer-shop@t-online.de, www.benelli-bauer.com

Suche für Tornado 650 S vorderes Schutzblech mit Streben im guten Zustand, wenn jemand noch etwas rumliegen hat bitte E-Mail an philip.lindenstruth@gmail.com oder Tel. 0175-6000274, Danke

Benelli TreK 1130, ca. 23500 km, TÜV neu, Bj. 2012, Serie 100-Jahre-Benelli, Farbe Anthrazit, guter Zustand, Fz. wird nur noch selten genutzt, Preis VB 6300 €, Tel. 0171-7318196



Suche für Benelli 250 cm³ TS (Moto Guzzi) vordere Radnabe mit Trommelbremse, Tel. 0173-3211302

Suche für Benelli/Motobi 250 SS (Kraftei) eine Drehzahlmesserwelle und einen Kickstarter, Tel. 04951-955255 oder rolflachmann@gmx.de

Bimota

Suche Bimota DB1, DB2, DB4, alles anbieten, auch mit Schaden, reparaturbedürftig, schlechter Zustand oder in Teilen, bitte E-Mail senden an duc.bimota@gmail.com

www.motalia.de



Bimota SB3 D 1000 GS, 40200 km, EZ 1981, guter Zustand, Motorrevision mit Rechnung bei 38000 km, VHB 12400, HU 05/21, hajolepiors@web.de

Motalia Anzeigenmarkt

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 1 x Aermacchi 350 SS, 1 x Bimota, 3 x Ducati, alle im neuwertigen Zustand, und viele Teile für italienische Motorräder, wie Auspuff, Vergaser usw., alles unter Tel. 06227-50883, bitte nach 17:00 Uhr anrufen

Cagiva

www.seby-poly.de

GFK-Teile für klassische Motorräder

Tel. 02408/9389930

Cagiva 650 - 750 Elefant: gebrauchter Auspuff original Lafranconi, guter Zustand, passt evtl. auch bei 350 Elefant? Preis 160,- inkl. Paketversand, Tel. 0170-6940075

Cagiva Mito 125 Evo 2, Bj. 2000, im guten Zustand, rot/weiß, großer Zylinder, TÜV 03/22, umständeh. zu verk., Probefahrt mögl., VB 1750 €, hcirlu@freenet.de

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Tausche Zylinderköpfe von 750 SS (liegend), 900 cm³ Elefant (Cagiva - stehend) gegen 500 cm³ Pantah (liegend), Tel. 0173-3211302

Demm

Suche für Moto Demm 125 cm³ Normale Export eine Hinterradnabe sowie einen Satz, Tel. 0173-3211302

Ducati

Diese Ducati Monster-Teile haben schon zu lange im Regal gelegen und müssen nun Platz machen: Sitzbankabdeckung Ducati Monster 1000 S i.e., Sennagrau, 50 €; Sitzbankabdeckung Nachbau Ricambi Weis, unlackiert, 20 €; Ducati Performance Gelsitzbank Monster 1000 S i.e., guter Zustand, 100 €; Lenker-Verkleidungsgeweihe Monster, 15 €; Brems- und Kupplungshebel Monster, neu, Stück 20 €; Tommaselli variable Lenkerstummel mit Klemmung, 50 mm, kaum gebraucht, 70 €; Rennschalthebel (direkt auf der Schaltwelle) mit Exzenterverstellung, 50 €; Fußrastenhörnchen Silber, von und für LSL, fast neu, 30 €; Bremsbeläge (rechts und links) Brembo Sinter für 4 Kolben! Bremsanlage neu .., 50 €; Titankettenrad mit Titanschrauben, 43 Zähne, inkl. Kettenradträger .., 70 €; alle Teile sind in einem guten bzw. sehr guten Zustand, aussagekräftige Fotos können jederzeit angefordert werden. Die Teile waren an einer Ducati Monster 1000 S i.e., Bj. 2003 verbaut bzw. dafür vorgesehen, bei Interesse gerne an olafingar@t-online.de mailen

Werbung kostet Geld - nicht werben kostet Kunden

ST2 Tourer-Restteile, Bj. 97: neue Aluschwinge, Bremszangen v. + h., Kabelbaum hinten, Einspritzanlage, Zündspulen, Relais, Gabelbrücken, Kühlwasserbehälter, Stahlschwinge, Luftfilterkasten, Bremszangenhalter hinten, Kettenradträger, Bremsscheiben, Zündschloss + Tankdeckel, Heckunterteil für Rücklicht, Werkzeugschale, Kleinteile, VHS, Tel. 0170-6940075

www.JAKO-Motorsport.de
Zylinderkopfarbeiten

Ducati SS-Rahmen, Bj. 1994, unfallfrei, ohne Risse, mit folgenden Eintragungen: Motor 900, 41er-Keihin, zurückverlegte Fußrasten, Diopahöcker, Stahlflex, BOS-Auspuff, Festpreis 1000,- €, guenter-nehm@web.de

CDI Zündboxen Ducati Monster/Supersport das Set nur 99 €
www.used-italian-parts.de

Suche Ducati Königswelle, MV Agusta 750 Sport, in jedem Zustand, ich bin Privatperson! VS, Tel. 01723171917 oder serioesi@gmx.de



GÜNTHER RUPPRECHT
LEDERESMÜHLE 1
90518 ALTENDORF
Tel. +49.(0)9187.72 69

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE

WWW.GRANSPORT.DE





DUCATI
aprilia
Kaemna

Dein Partner für:

- Tuning
- Spezialteile
- Instandsetzung
- 100% Ducati, von Königswelle bis Panigale

WWW.KAEMNA.COM

Multistrada DS 1000-Teile: Rahmen + Brief, EZ 06, 2. Hd.; Airbox; Tank/Sitzeinheit; Einarmschwinge; Regler; Felgen v. + h.; Showa-Federbein; Auspuff original; Bremscheiben; Bremszangen; Ölkühler + Leitungen; Plastikteile; Stahlflex; Handpumpen; Schalter usw.; VHS; Tel. 0170-1213596

www.moto-officina.de

Ducati Monster 600-Teile: Tank, gelb, mit Unfallbeule, aber dicht, 50 €; Tankdeckel und Zündschloß mit Schlüssel, 80 €; Kennzeichenhalter mit Spritzschutz (Kunststoff), 20 €; Gabelholme (Stand- und Tauchrohre), aus Unfall, zum Ausschlichten, 20 €; Auspufftopf re. mit Sturzscha-den, 20 €; Auspufftopf li. mit Sturzscha-den, 40 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Ducati 907 i.e. Paso, Bj. 1993, im super Zustand, 59.800 km, Motorrevision vor ca. 5000 km mit größeren Zylindern (944 cm³) und abgestimmter Auspuffanlage, Prüfstand 86 PS (original 79 PS), Farbe Nachtblauemetallic, Ventileinstellung 9/17, Zahnriemen 7/16 gewechselt, seit 2017 aus Zeitgründen kaum noch gefahren, VB 4700,-, TÜV bei Verk. neu, hcirlu@freenet.de

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Einzyylinder Königswelle 350 cm³ (Federmotor), 4000,- €, Tel. 03601-8893096



Verkaufe Ceriani-Telegabel für Brembo-Bremszangen, einstellbare Dämpfung, neuwertig, fehlerfrei, 35 mm Holmdurchmesser, mit Original- und Ducati Pantah-Gabelbrücken, VB 1100 €, E-Mail willi_vetter@t-online.de oder Tel. 0176-54178885



Motalia Anzeigenmarkt



Aufgrund meiner akuten Krebs-erkrankung bin ich nicht mehr in der Lage, mein Moped zu be-
wegen, daher möchte ich die
Duc in gute Hände verkaufen.
Bj. 1998 wie FE, allerdings 2-
Sitzer mit Sitzbankabdeckung,
1 Vorbesitzer, km 52891, TÜV
8/2021, letzte Inspektion 8/
2019, Reifen ca. 50 %, Farbe
Rot, wat sonst? Carbonschutz-
blech vorne und hinten,
Carbonkupplungsdeckel,
Carboninstrumentenab-
deckung, Carbongabelbrük-
kenabdeckung, Tacho, Dreh-
zahlmesser, Öltemp., Motor
900 cm³ mit Mikuni-Flach-
schieber, K&N-Lufi., 86 PS an
der Kupplung mit Diagramm,
Aluschwungrad Lichtmaschine,
Alukupplungskern, Alureib-
scheiben, Aludruckplatte in Rot,
einstellbare Brembo-Brems-
und -Kupplungshebel, Griffhei-
zung, ja ich weiß ich bin ein
Weichei unglücklich, Felgen:
Serie, Verkleidung: mit seitl. Lüf-
tungsschlitzen wie FE und gro-
ßem, goldenem Ducati-Schrift-
zug unter Lack, Bremsmoment-
abstützung unten wie FE, Preis-
vorstellung 4.500 € VB inkl. der
unten. Die restlichen Teile z. B.
den 2. Satz A11/B11 fast neu,
1 Satz A04/B04 gebraucht, aber
ohne Kratzer und diverse Klein-
teile wie Haltebügel Sitzbank
und diverses anderes Gerödel
sind im Preis mit eingeschlos-
sen, fengler.tom@t-online.de

Paso 750- u. 906-Teile:
Scheinwerferhalterung,
Zündspulenpaar, Kokusan-
Zündboxen, Kill-/Anlasser-
schalter, Regler, Umlenkung,
Bremszangenhalter, Starter-
relais, Verkleidungshalter -
Geweih, Motorhalter, Weber-
Ansaugbrücke, Gasgriff +
Zug, 16er-Handbremspumpe,
Relais, Kleinteile, Luftschnor-
chel, VHS, Tel. 0170-
6710945

**Neu verchromte Kipp- und
Schlepphebel für alle V2-
Motoren im Tausch für €
98,- lieferbar! Händler-
anfragen erwünscht.
Tel. 07424 2448; Fax
07424 502819; E-Mail:
h.staedele@t-online.de**

Suche Brembo-Bremsschei-
benadapter, Nr. 00.2582.00,
für 280 mm Scheibe, von
späten KöWe Hailwood od.
Mille, mit od. ohne Brems-
scheibe (6-Loch), Tel.
07181-3239

Suche für Ducati GT 750
Rundmotor Gepäckträger
oder Trägersystem, wenn
jemand noch etwas rumlie-
gen hat bitte E-Mail an
philip.lindenstruth@gmail.com
oder Tel. 0175-6000274,
Danke

**Kupplungen, Körbe, Ker-
ne, Beläge, zu günstigen
Preisen ab 58 €
www.used-italian-parts.de**

Ducati 750 S - rund, läuft
super, neue Kupplung, Preis
39.900 €; GT 1000, Bj. 5/
2008, 83 PS, 7220 km, TÜV
5/21, mit Gepäckträger + 2.
Sitzbank, 7.700,- €; Tel.
0177-5227795

Ducati S2R 1000 Monster-
Restteile, Bj. 08: Auspufftöp-
fe original, Rücklicht, Regler,
Bremszangen v. + h. in Gold,
Doppelzündspulen mit Ker-
zensteckern, Relais, Luftsens-
or, Starter-/Anlasserrelais,
Kill-/Anlasserschalter, Schrau-
bensatz, Batteriekasten,
Kleinteile, Alufontverklei-
dung neu, VHS, Tel. 0170-
6940075

**www.JAKO-Motorsport.de
DUCATI-Service**

Ich möchte eine Ducati Cuc-
ciolo (50 cm³) zulassen. Das
Moped hat keine Fgst.-Num-
mer. Gibt es jemanden, der
mir mit einer Kopie/Zulas-
sungsbescheinigung od. ä.
weiter helfen kann? Unkos-
ten werden erstattet, Tel.
09805932446 oder E-Mail
schoosti63@gmail.com



desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

www.desmo-ducatti.de info@desmo.net online-shop

**Andreas Nienhagen Esslingerstraße 20a 70736 Fellbach
Tel. 0711-588096 Mo - Fr 9 - 12.30 + 15 - 18 Uhr Sa. 9 - 12 Uhr**

**Sonderanfertigungen
Umfangreiches Lager
Ankauf:
Ein- und Zweizylinder
Königswellen + Teile**

Motalia Anzeigenmarkt

Sehr gepflegte Ducati 900 SL, Bj. 1994, mit Monohöcker abzugeben, Gesamtlauflistung 35.000 km, bei ca. 28.000 km wurde von Ducati im Rahmen Kulanz ein neuer Rahmen spendiert. Auf- und umgebaut vom Ducati-Händler, alle Inspektionen gem. Vorgabe Ducati, letzte gr. Insp. bei 32.000 km in Verbindung mit Umbau auf Drehmomentnocken, seitdem nur ca. 3000 km gefahren, AU 05/20, folgende Modifikationen wurden vorgenommen: Fahrwerk vo./hi. von Wilbers modifiziert (Federbein Wilbers, 42"-Keihin FCR-Racing-Flachschiebervergaser, Doppelzündung, Pistal-Racingkolben (Verdichtung 10:1), Drehmomentnocken, Einzelabstimmung der Zylinder, wunderbar weicher Motorlauf mit sehr guter Gasannahme, viel Punch von unten, Leistung ca. 85 - 87 PS, neue Termignoni-Carbonendtöpfe, hochgezogen, Radialbremspumpe von Brembo, Kupplungsnehmerzyl. von MPL, neu, Antihoppingkupplung, MR-Racing-Fußrastenanlage, Carbonabdeckung Instrumententafel, mit Ölthermometer, Sitzbank neu aufgepolstert in Fachwerkstatt, offener Kupplungsdeckel, 2019 Zahnriemen neu, ibanez1500@web.de

www.ducati-kaemna.de

Suche für Monster 1000, Bj. 2003, Gepäckträger oder Trägersystem, bitte E-Mail an philip.lindenstruth@gmail.com oder Tel. 0175-6000274, Danke



DUCATI Ihr Ducati Partner im Rheinland!

Ducati Rhein-Sieg
Friedrich-Engels-Straße 18
51545 Waldbröl
Telefon 022 91 - 80 89 80
www.ducati-rheinsieg.de

Tausche meine Alpine A310, 2,7 ltr. V6, Bj. 1981, 2. Serie, unverbastelter Originalzustand ohne Schwachstellen, uneingeschränkt fahrbereit, 30 Jahre im Besitz gegen 72er - 74er Ducati 750 GT (keine 750 Sport, SS, keine 860 GT/S, Darmah, MHR od. ä.), Zustand egal, ggf. mit Wertausgleich, weitere Infos auf Anfrage, Tel. 0761-6129337, E-Mail ducfan19@gmx.de

www.MARROCCO4SPEED.de **Ducati/Cagiva Onlineshop** **Inspektionssätze, Dichtungen, Kupplungsteile, Carbon, usw.** **M4S@GMX.EU**

Ducati Poster Hypermotard 1100, Evo SP, 1198, 848, 69 x 49 cm, von 2007, günstig abzugeben, 07135-15080

Monster S4R-Teile: Rahmen + Brief, EZ 05, 2. Hd.; 996-Motor komplett, 41000 km; Brembo-Felge hinten; Ölkühler; Schlosssatz komplett; Regler; Bremszangen; Showa-Federbein; Kabelbaum; Schalter; Ölleitungen; u. v. m.; Tel. 0170-1213596

900 SS i.e.-Teile, EZ 05: Sena-Rahmen mit Brief, unfallfrei, 2. Hd.; Kabelbaum; Rechner; Regler; Auspufftöpfe links; Kotflügel; Haltegriff; Schlosssatz; Bremszangen, v. + h.; Zündspulenpaar; Relais; Ölleitungen; Gabelbrücke unten; Heckseitenteile; Radabdeckung hinten; Schraubenkit; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6710945

996 Bip.-Restteile, Bj. 2000: Heckstahlrahmen mit Spritzschutz, Lüfter, Alutrichter, Regler, Zündspulen + Kerzenstecker, Krümmerflanschteile, Biposto-Sitzbank, Bremszangen v. + h., verstellbarer Lenkkopf, Einspritzrelais, Relaisortiment 3 St., Felge hinten 5 Sp. schwarz, Kleinteile, VHS, Tel. 0170-6940075

www.motalia.de

Dell'Orto 28er-Vergaser zu verk., sehr guter Zustand, waren nur ca. 8000 km auf Ducati Pantah 350-Motor, Preis VHS 250,- €, Tel. 09546-6257, E-Mail bubi.bernd@t-online.de

Motalia Anzeigenmarkt

999 - 749 S-Restteile, Bj. 06: Zündspulen; Kerzenstecker; Hitzeschutz Alu; Relais; Regler; Stop-/Anlasserschalter; Starter-/Anlasserrelais; Fußbremszylinder; Bremszangenhalter hinten; Scheinwerferplastikteile; Entlüftungsbehälter für Motor; Alukupplung komplett, nur 5000 km gelaufen; VHS; Tel. 0170-6710945

www.JAKO-Motorsport.de **DUC.2V-Zündanlagen**

Für Multistrada, Modell 2010 - 2014: Touratech-Tankrucksack Exp, inkl. Haltesatz und Regenhaube, 90 €; Ilmberger-Carbonhinterradkotflügel, glänzend, mit ABE, neuwertig, 95 €; Raum Koblenz; E-Mail heuer.werner@t-online.de

Suche Königswelle, 851 - 888, 750 F1 oder 916 - 998 SP, SPS, R bitte alles anbieten, evtl. auch schlechter Zustand, Tel. 0172-7638146 oder E-Mail garage1@gmx.de



Suche 900 Sport, Bj. 89/90, alles anbieten, auch mit Schäden, reparaturbedürftig, schlechter Zustand oder in Teilen zerlegt, Angebote bitte per E-Mail senden an duc.bimota@gmail.com

Tausche Zylinderköpfe von 750 SS (liegend), 900 cm³ Elefant (Cagiva - stehend) gegen 500 cm³ Pantah (liegend), Tel. 0173-3211302

600 SS - 750 Supersport, Bj. 93/94, Teile: Rahmen + Brief, unfall- + rissfrei; Felgen v. + h.; Stahlschwinge; Bremscheiben; Bremszangen; Showa-Gabel; Sitzbank; Gabelbrücken; Kabelbaum; Scheinwerfer; 2-1-Auspuffanlage komplett; Federbein; Zündboxen; Zündspulen; 600er-Motor; Instrumente u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

900 SS-Teile, Bj. 92 - 96: 900 SS-Rahmen + Brief; 900 SS-Motor kompl.; Felgensatz, v. + h.; Bremscheiben, v. + h.; Regler; Bremszangen; Aluauspufftöpfe A11 + B11; Gabelbrücken; Zündboxen; Zündspulen; Schlosssatz; Kabelbaum; Gasgriff + Züge; Showa-Federbein; Scheinwerfer; Instrumente u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

Regler/Gleichrichter/TPS **/Benzinpumpen für Ducati, ab 35 €**

www.used-italian-parts.de

Restteile Ducati 750 S, Bj. 88/89: Köpfe, Spannrollen, Lager, Auspufftöpfe Brevetti Silentium und viele weitere Kleinteile wg. Aufgabe günstig zu verk., Tel. 07135-15080

Suche für Ducati 916 einen offenen Kupplungsdeckel und Hinterradabdeckung, gerne auch sonstige Teile, Tel. 01795689242

DUCATI

esign - Programm

GFK / KF-Teile von der
Königswelle über die
Monster bis zur 1198er

60 Seiten Farbkatalog gegen Zusendung
von 5,- Euro

DIOPA Kunststofftechnik



Römerstr. 19 • 70180 Stuttgart
Telefon: 0711/604504 • Fax: 0711/608469

www.diopa.com

Motalia Anzeigenmarkt



Spezialöle für
moderne und klassische
Italienerinnen, z.B.
10w60 - 15w50 - 20w60

ROCK OIL

Lubricants
www.rockoil.de

Diverse Restteile von Ducati 900 Sport, Bj. 89 - 90: Marzocchi-Federbein, Weber-Ansaugbrücke, Auspuffkrümmer 2-teilig, Seitenständer 24 cm lang, Frontverkleidung rot, original Brembo-Felgen vorne 3.5 x 17 + 5.5 x 17 Zoll in schwarz/gelb lackiert, 300er-Brembo-Bremsscheiben 3 mm Stärke, Brembo-Bremsscheibe hinten gold, Stahlflexbremsleitungen paar vorne, Kettenradträger, 320er-Brembo-Bremsscheiben, Stahlflexbremsleitung hinten, 16er- + 15er-Handbremspumpe Brembo, Sitzbank schwarz, Soziusabdeckung, Veglia-Instrumente komplett, Verkleidungshalter modifiziert, Gaszug + Gasgriff für Weber, Vergasergummis, 13er-Kuppelungshandpumpe Brembo, Bremsverteiler vorne, Brembo-Gasgriff mit Gummipaar, Chokehebel + Chokezug, Bremsscheibe hinten, Achse vorne 17 + 20 mm, Tacho- + Drehzahlwelle, Zündspulenpaar, 2 x Zündboxen, Regler, Tachoantrieb 20 mm, 2 x Schnorchel für Filterkasten, Kettenspannerpaar, Alublech für Elektronik, Starter-/Anlasserrelais, Kill-/Anlasserschalter, Blinkrelais, 2 St. Fußrasten, Zündschloß mit Schlüssel, diverse Kleinteile, VHS, Anfragen bitte über E-Mail power.bimota@t-online.de

Suche für 900 SS, Baujahr 1994, einen Luftfilterkasten, f.neumann.57@web.de, 0174-6058506

Gilera

Verk. Teile für Gilera Arcore 125/150: Schwinge, 40,- €; Gepäckträger, 20,- €; Krümmer, 40,- €; Fußbremshebel rechts, 30,- €; Spiegel, 10,- €; Gehäusedeckel links, 40,- €; Polrad, 50,- €; Schutzblech hinten, 60,- €; Vergaser Dell'Orto VHB23BS, 80,- €; Handgriff (Rücksitzbank), 30,- €; Tel. 07161-77651 oder 0170-8393040

www.MARROCCO4SPEED.de
Gilera Onlineshop
Inspektionssätze, Dichtungen
Kupplung, M4S@GMX.EU

Suche einen Gepäckträger (Gepäckbrücke) für eine Gilera 150 Sport, Bj. 1954, Tel. 0171-4181884

Ersatzteilliste Gilera Nordwest/Nordcap, 15 €; Werkstatthandbuch Gilera Einzylindermodelle (Dakota, Saturno Bialbero, RC 600, Nordwest), 25 €; Tel. 01712000744 oder bellamacchina@gmx.de

Suche für meine Gilera Nettuno Sport einen Veglia-Tachometer für Lenkerbefestigung, Ersatzteil-Nr. 10369, kpl. mit Tachowelle, sowie kpl. Antrieb vom Hinterrad aus, gerne erwarte ich Ihre, hoffentlich positive, Antwort unter Tel. 07544-742220, rufe zurück!

Guzzi

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Moto Guzzi Norge 1200 ABS, Bj. 2007, 48500 km, silber, Zustand sehr gut, kleiner Kundendienst neu, TÜV 5/22, mit Koffern, Topcase gleichschließend und Garmin-Navi, VB 4199, Tel. 01733925585

Verkaufe Rahmen mit wahlweise Seitenwagen-Eintrag, Moto Guzzi T4, VB 650 € + Versand, Tel. 0171-5364180

MTS-Ricambi
Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI
Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - Know How

MTS-Ricambi
Inhaber: Ludger Schöngart
Diedrich-Dannemann-Str. 94
26203 Wardenberg
Tel.: 0441-36 16 55 94
www.mts-ricambi.de

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe Moto Guzzi Cali 1100i, rot/schwarz/Chrom, Schild, 2 Koffer, Bj. 24.03.1995, TÜV neu, Reifen neu (aber ca. 6 J. alt - Cali wurde seit 2015 fast nicht gefahren, wegen Kauf einer Cali 1400 Touring), Cali ist technisch okay! Verkauf wg. Hobbyaufgabe nach Motorradunfall (mit 1400 Touring!), VB 2699,- €, Handy 0151-22981808, E-Mail

hubert.froesch@t-online.de

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Verkaufe für Guzzi T3 usw.: Ölwannezwischenring (36 mm hoch) mit nach vorne liegendem Ölfilter, gebr., für 90 €; Gussfelgen (Knickspeiche) gebr., 2.15 x 18, v. + h., 125 €/St.; Bremsscheiben vorne, Ø 300, gelocht mit Korb (LM 1/2), gebr., 2 x 6,5 mm Stärke, für 170 €/St.; Tel. 0511-4374371, E-Mail guzzi9@web.de



CONNIS-GUZZI- & MO. TEILE SHOP

Ersatzteile & Zubehör
für alle Guzzi-Modelle, sowie
alle Servicearbeiten

Cornelia Buck
Philippstr.23 • 34127 KS/Rothenditmold
Tel.0561 - 8 61 53 61 • Fax: 8 61 53 82
Email:webmaster@connis-guzzi-shop.de
www.connis-guzzi-shop.de

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage



S-M-S

SCHUBERT - MOTO - SERVICE

Fahrzeuge · Ersatzteile · Zubehör · Vermittlung von Restaurationsarbeiten

Ingolf Schubert

Ackerweg 7 • 30900 Wedemark/OT Oegenbostel
Tel. 0 51 30 - 58 25 84 • Fax 0 51 30 - 37 93 26
Mobile 0172 - 609 92 06 • eMail: SMS@smotos.de
www.smotos.de

**Achtung !! Neue Homepage -
jetzt auch Smartphone kompatibel -
schaut doch mal rein... www.smotos.de**

Guzzi-Teile: Cali 3-Bremsscheiben, 300 mm, 5-Loch, flach, gt. Zustand, Innenteil gold lackiert, 225 €; originale Edelstahlkrümmer T295, m. Befest.-Stern f. Cali EV, Jackal, Stone u. andere Tourer, 199 €; Werkstatthandbuch original Guzzi, neu, 79 €; Vario-Höcker, schwarz, f. LM 4/5, evtl. a. LM 1 - 3, 199 €; Rahmenunterzüge Cali 3, 140 €; Schwungscheibe T3, T4, T5, SP, s. gt. Zust., 199 €; neuw. Lederjacke „Tour Line“ von Schuh, Gr. 48, mit Rückenauflager „Guzzi-Adler“, 99 €; Lederweste Gr. S, neu, original Guzzi Collezione, Made in Italy, 69 €; Felgenreng 2.50 x 18, Akront, nigelnagelneu, 230 €; Tel. 05051-7416

1100 Sport-Teile: Gasgriff, Momentabstützung, Zündspulen, Druckstück, Lenkerschalter, Zündschloß, Bremsanker, Schwingenbolzen, hintere Stahlflexleitung, Tel. 01702724556

Verkaufe einen Griso-Lifter der Fa. Becker, passend für alle Griso 850, 1100 und 1200 8V. Er ist galvanisch verzinkt, wird wie eine Schraubzwinde an den Inbus-Schraubenköpfen am Rahmen arretiert und wie ein Hauptständer benutzt, perfekt für die Pflege, Reparatur und Überwinterung der Griso, Festpreis 50 €, Tel. 0172-2350566, E-Mail

sven.senkbeil@arcor.de

Fotoanzeigen kosten 5,- €



Verkaufe Nevada 750 (LF), rot, 63.500 km, EZ 07/97, TÜV 05/21, K&N-Luftfilter eingetragen, auf Prüfstand abgestimmt, Aluölfangtank, V7-Kupplung mit hydr. Kupplungsbetätigung, Smart-Turn-System, diverse Dichtungen erneuert, polierter Alulimadeckel, Stahlflexbremsleitungen, neue Fußbremspumpe, Kofferträger mit 2 Seitenkoffern, Frontscheibe (nicht montiert), weitere Infos und Bilder auf Anfrage unter x8cr16@yahoo.de, VHB 2.800 €

Motalia Anzeigenmarkt

HTM-Guzzi Roadster/Café Racer zu verkaufen: Laufleistung seit Neuaufbau ca. 11.600 km, Motor -VE- Le Mans 1 mit 88er-Kolben 948 cm³, elektronische Doppelzündung/Kabelbaum HTMoto, Brennräume angepaßt (ausgelitert), Ventile 37/44, Sitz bleifrei, Kurbelwelle feingewuchtet, Ventiltrieb angepaßt, Nockenwellenkit 682/95 HTMoto bis 8.000 U/min, 36er-Dell'Ortos mit geraden Ansaugstutzen, perfekt abgestimmt, Auspuffanlage HTMoto mit 48er-Krümmern, Rahmen 850 T aus 1981 Typ VD, verbreiterte Schwinge HTMoto - 2.5 + 3.5 x 18 Morad mit Edelstahlspeichen, V7 Racer-Sitz, auf Wunsch auch California-Doppelsitzbank möglich, Bremsanlage konventionell Doppelscheibe vorne mit 15er-Pumpe, Spiegel-Stahlflex, Beläge/Scheiben ca. 70 %, orig. V7 Sport-Lampenhalter, Schnapsglasblinker CB-Style + LSL-Superbike-Lenker. Der Umbau wurde von Hartmut Taborsky (HTMoto) durchgeführt, alles eingetragen und durch Rechnungen belegbar, die Guzzi ist noch angemeldet, TÜV neu, Standort Neuss, Probefahrt ist nach Absprache möglich, VB 9.400,- €, unter speedmax1@web.de

www.buerger-motorrad.de



Umbau • Restauration • Instandsetzung

41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de

SCHMITZ
Moto
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre Erfahrung!

Nach 40 Jahren Guzzimanie (Bastelwut und Sammelwahn) gebe ich diverse Moto Guzzi-Ersatzteile von 850 T - T3 - SP - G5 - Le Mans 2 + 3, ab 1975 bis 1986, ab: Rahmen, Räder, Auspuff, Lackteile, Bremsen, Sitzbänke, Elektrik, Motor, Vergaser und was weiß ich noch alles, bei Teilebedarf einfach melden und dann sehen wir, ob ich weiterhelfen kann, E-Mail bebu56@gmx.de oder Tel. 040-7682067 - das muss reichen

Verkaufe gut erhaltenen Tank einer GTS 350, Tel. 0171-4181884

Verkaufe Originalfelgen mit Reifen (Sport Demon Tubeless von Pirelli (Originalbereifung) nur 3000 km gefahren), für 200,- €, Größe vorne 100/90-18, Größe hinten 130/80-17, von Moto Guzzi V7, Bj. 2013, Tel. 0151-10052044

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss ist der 15te des Vormonats



Meisterbetrieb

Kindermann

Restauration • Motor- u. Getriebeinstandsetzung • Gespannbau

www.kms-motorrad.de Tel.: 05767-1915

Moto Classica



große V2 - GUZZIS

- **Gebraucht-Motorräder**
 - An- und Verkauf
 - Restaurationen
 - Original-Ersatzteile

Gartenstr. 62 - 68 • 53229 Bonn
 Tel. 0228 - 9739348 • Fax 462609
www.motoclassica-bonn.de
 e-mail: motoclassica-bonn@hotmail.de

Verk. gepflegte LM 5, rot, EZ 1991, 950 cm³, 60 kW/81 PS, 103812 km, TÜV bis Nov. 2021, 1 Vorbesitzer, unverbastelter Orig.zustand mit geringen Alterserscheinungen, Garagen- bzw. Schönwetterfahrzeug, Reifen BT45 mit 3300 km Laufleistung, Hawker-Batterie, Stahlflexbremsleitungen, div. Verschleißteile neu, VB 5480,00 €, Motorrad ist angemeldet mit Saisonkennzeichen März bis Nov., Standort 63846, Fotos per E-Mail möglich, Angebote an manlia04@yahoo.de oder Tel. 06093-1443

**Neuer Onlineshop bei
www.HMB-GUZZI.de**

Verk. für Mille GT: 2 Hepco & Becker-Koffer Junior 40, € 75,-/St.; 1 Hepco & Becker-Trägersystem mit Gepäckbrücke, Chrom, € 80,-; 1 Paar Zylinderschutzbügel vorne, Chrom, € 60,-; 1 Paar Zylinderschutzbügel, Chrom, € 40,-; Tel. 0170-8830706

Kpl. Umbausatz auf Breitreifen für MG California 2: breite Langschwinge, Nabenflansch, Steckachse lang, Kardanwelle mit Hülse, Bremszange Brembo Typ 08, Bremsanker unten, div. Kleinteile, alle Teile gereinigt, Bremszange überholt, einbaufertig für Speichenfelge bis 3.50" für Reifen bis 140/70 oder 140/80, weitere Infos und Bilder auf Anfrage, VB 360,- €, E-Mail ducfan18@gmx.de oder Tel. 0761-6129337

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

V11-Teile: Kardanabstützung, Zündspulen, Chochebel mit Bowdenzug, Lenkerschalter, untere Rahmen, Kardanschutzhülse, Druckstück, Ansaugtrichter, Limareglerhalter, Schwingenbolzen, Zündschloß, Teile vom Kabelbaum, Relais, Sicherungshalter, hintere Stahlflexleitung, Bremsanker, 01702724556



GUZZI-parts24.de

LM 1-850, Farbe Rot/Weiß, EZ 1977, 1. Hand, Motor 1000 cm³, veredelt von Dynotec und Fa. DÄS, Vollverkleidung Motula RS, 1-Mann-Sitzbank, Öhlins, LM 3-Schwinge, alle Lager von Fa. Emil Schwarz getauscht, Lafranconi-Edelstahlauspuffanlage, Alutank, offene Keihin-Verg., PVM-Aluräder, 150/60 hinten, 110/80 vorne, SH-Doppelzündung, Bremsmomentabstützung, Motogadget-Cockpit, Stucchi-Fußrasten, Stahlflexbremsleitungen, DÄS-Lenkerstummel, Preis VHS, 0172-8177968

Moto Guzzi Hispania 50 cm³, suche Briefkopie gegen Kostenerstattung, E-Mail thomas_wenge@web.de

DER GUZZI-SPEZIALIST
www.motoguzzi-baecker.de



WORLD BEST GUZZI DEALER 2009

BÄCKER
 Am Bült 4
 48366 Laer
 02554 6475

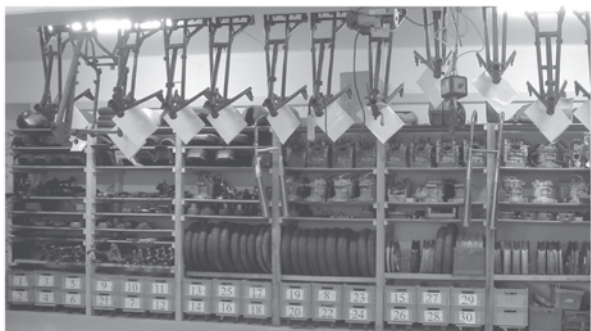
Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte

Motalia Anzeigenmarkt



Motor-Getriebe-Antriebs-Fahrwerksteile für Originalaufbauten und Café-Racer - Bei uns findet Ihr fast alles für große Guzzis von 1970 - 1990.

Oppenheimer Weg 21B - 40227 Düsseldorf
Mobil: +49 172 1315 888
Mail: info@n-vdb.de - www.n-vdb.de



Suche für Moto Guzzi 175 cm³ Lodola Achsaufnahme vorne rechts (Teile-Nr. 31665), Achse-Gabel, Tel. 0173-3211302

www.guzziepiu.de
Euer Spezialist für die kleinen Guzzis V35 - V75, ständig über 1.500 Neu- & Gebrauchtteile auf Lager. Tel. 07255-397449



Café-Racer LM 3, Baujahr 82, ca. 50000 km, Umbau 1990 bei ca. 24.000 km, Motor bei Taborsky/Aachen auf 942 cm³ umgebaut, offene 40er-Mikuni-Vergaser, Lafranconis, WBO-Tank, Moto-Italia-Rasten, 2 Sitzbänke uvm., alles eingetragenen, TÜV 6/2022, immer angemeldet - seit 6 Jahren habe ich das Motorrad wg. Krankheit nicht mehr gefahren, VB 7.850 €, Näheres unter 0174-3755285

Guzzi 1000 SP1-Umbau, Bj. 83, ca. 55000 km, runde Köpfe, Upside-Down-Gabel und Bremse von Kawasaki ZXR 750, Regler und Zündung von SH, kurzes Heck, vorne 18er-, hinten 17er-Felge mit Speiche, Tank 1100er Cali, 1er-Sitzbank, 2in1-Auspuff, rote 07-Nr., VB 4200,-, Tel. 02449-7873

Moto Guzzi Quota 1100 ES, Bj. 1999, 60000 km, mit Koffern und Topcase, zu verkaufen! 3600 VHB, E-Mail friedrich.apel@freenet.de

Verk. Lagerdeckel/Kurbelwellenlager gr. Modelle gebraucht, Standardmaß vorne, 40 €, hinten, 60 €; Ölpumpe Cali 1100, V11 etc., gebraucht (Teilenummer 30146400), 65 €; 1100 Sport-Kolben, 92 mm, mit Bolzen und Ringen, gebraucht, 110 €; Öldruckleitung für eckige Motoren (V11, 1100 Sport, Cali 1100, Quota, Le Mans 3 und 4), gebraucht, 15 €; Privatverkauf ohne Gewährleistung; Raum HH; Tel. 0152-22728185

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Moto Guzzi LM 3-Teile: Fußrasten LM 3 original, vo. + hl., 40 €; Lampe H4, rechteckig, 40 €; Zusatzinstrumente Öldruck, Öltemperatur und Uhr (VDO) in Instrumententräger inkl. Öldruckgeber, 60 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

escher

NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

JETZT! Zugreifen!



www.escher.de

Guzziladen Handmade Cafe Racers and More

Umbauten Flacheisen, CNC Frästeile, Sitzbänke, Kombiinstrumente mit digitaler Zündanlage, Verlicchi Lenker, hydraulische Kupplung, Gaszugsysteme, tonnenweise Gebrauchtteile, Komplettmotorräder. Wir haben den Großteil der Teile von MOTO SPEZIAL übernommen und fertigen die Teile weiter, auch Ersatzteile und Service für Tacho. WWW.GUZZILADEN.DE guzziladen@t-online.de Tel. 09435/6393267

Moto Guzzi V 35 (Imola): Gehäuse Winkeltrieb/Antriebsgehäuse, 50 €; Lampe Bilux, rechteckig, 20 €; 2 Blinker hinten mit Stange, 10 €; Werkstatthandbuch kleine Modelle inkl. Nachtrag V 35 III, V 75, 10 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

**Neuer Onlineshop bei
www.HMB-GUZZI.de**

Nuovo Falcone Carabinieri, Bj. 72, Motor ca. 7000 km nach Neuaufbau, Sachse-Zündung, Koffer, neue Satteldecke, tech. sehr gut, bei Kauf TÜV neu, VHB 3750,- €, Tel. 0171-3161825 oder E-Mail guzzialex@gmx.de

Suche für Benelli 250 cm³ TS (Moto Guzzi) vordere Radnabe mit Trommelbremse, Tel. 0173-3211302

Verkaufe Moto Guzzi Le Mans 1000 (V), Bj. 1990, Fgst.-Nr. VV16..., Laufleistung 28000 km, Umbau auf Classic Café Racer, Rahmen und Schwinge vernickelt, viele Teile (Seitenständer, Hauptständer, Deckel Endantrieb...) verchromt, Ventildeckel, Lima-deckel, Felgenflanken, Tauchrohre, Gabelbrücke ... poliert, viele Edelstahlschrauben verbaut, Spiegler-Stahlflexleitungen, Batterie nach unten verlegt (Hawker-AGM-Batterie), geänderter Hauptständer (Moto Spezial), Ochsenaugen, gekürztes Rahmenheck (Moto Spezial), zurückverlegte Fußrasten (Tarozzi), Ansaugstutzen CNC-gefräst (Sonderanfertigung), Einzelsitzbank (P&W, Mod. Classic Supersport MG), Alutank (WBO, Mod. MG in Rio Verde lackiert, mit poliertem Tankdeckel), Brembo-Bremspumpe, original 18"-Felgen mattschwarz pulverbeschichtet, Flanken poliert, Anlasser Mitsubishi (original Bosch gibt's dazu), Auspuff Lafranconi Competizione (Propeller) (original Töpfe sind mit dabei), Alucockpit mit Veglia-Instrumenten, mit weißen Zifferblättern, Veglia-Drehzahlmesser Competizione (ab 3.000 U/min), digitale Zündung (SH), Gasgriff 2-zügig, Alu poliert (Magura), Vergaser mit originale Luftfilterkasten (neuer Umbausatz für offene Vergaser ist mit dabei), kleiner KD gemacht (Ölwechsel, Bremsflüssigkeit gewechselt), TÜV neu, VB 9950,- €, E-Mail moffu@gmx.de, 017610601860

Fahrwerksumbauten, Moto-Weissmann-Schwinge, Verschleiss- und Tuningteile, Speichenradbau, Kunststoffbeschichtungen, CNC-Fräs- und Drehteile



**Moto
WEISSMANN**

Heimbachstraße 48 D-67716 Heltersberg
Tel: 0 63 33 - 6 30 70 Fax: 0 63 33 - 6 49 54
www.moto-weissmann.de

Dienstag bis Freitag: 9.00 - 17.30 Uhr, Samstag: 9.00 - 13.30 Uhr



Motalia Anzeigenmarkt

GUZZI-JAKOB

MG 1100 V11 Balabio	4.900,-
MG V7 750 Brevia i.e.	2.700,-
MG 1200 Sport, super Zustand	4.900,-
MG 500 Nuovo Falcone, Bj. 71, Einzyylinder	4.400,-
MG 1000 Sportumbau, Wechsel- höcker, Speiche, Motogad- get-Tacho, 1A-Zustand	5.200,-
MG 850 T3 Cali	3.800,-
MG 250 TS, Bj. 76	2400,-
MG Borrani-Hinterrad, komplett Bj. 70	400,-
Aussenliegender Ölfiltersatz/Öl- wanne	150,-
Schajor-Leistungskrümmer VA ...	125,-

Gespannbau-Technik für Guzzi
Dekra-Stützpunkt
und Sonderabnahmen
Moto Guzzi Ersatzteile, neu + gebraucht

0173-9048294 auch WhatsApp
Guzzi Jakob, Zum Heekamp 2
27312 Beppen-Thedinghausen
E-Mail guzzi-jakob@t-online.de

Suche für Guzzi 1100 Sport i, Centauro oder Daytona RS eine Hinterradfelge des Herstellers Marchesini oder Vorder- und Hinterradfelge vom Hersteller Brembo, Angebote bitte an s.flerlage@web.de oder telefonisch bzw. WhatsApp 0151-40331448

7 Verführmotorräder immer zum Testen bereit. WWW.DYNOTEC.DE

Rares Kreuzgelenk für alte Guzzi V7/Sport/Special 700 - 850, Bj. 1969 - 1974, Lagerpassung d = 28 mm, wenig gelaufen, spielfrei, seit langem ausverkauft, VB 125,- € Tel. 0761-6129337,

E-Mail ducfan18@gmx.de
Guzzi-Schlachtfest: Originalteile von Cali 3/1100, ab Bj. 1993, Preise paarweise wenn nicht anders angegeben: Windschild für California 2/3/1100 mit Halter, für serienmäßige Befestigung Gabelbrücke und Lampenhalter, Scheibe ohne Kratzer jedoch mit ganz kleinem Riss, 80,- €; 2 x Chrombügel für Fender vorne, 50,- €; Doppelhorn/-hupe, Chrom sehr gut, 35,- €; Interferenzdämpfer unter Getriebe, rostfrei, 50 €; 2 x Rasten mit Aluträger hinten, 50 €; 2 x Trittbretter Chrom mit Gummimatte, 70 €; 2 x Blinker vorne, 20,- €; Veglia-Tacho 100 mm, 69400 km, mechanisch, 90 €; Veglia-Drehzahlmesser 100 mm, elektronisch, 75 €; Seitenständer Chrom, mit Feder, 60 €; Schaltwippe, Chrom gut, 60 €; Bremshebel, Chrom gut, 50 €; Sitzbankschloss mit Schlüssel, 30 €; 2 x Koffer Givi/Guzzi li./re., Kunststoff schwarz, 150 €; alle Teile gereinigt und im



Moto Guzzi V7 700, Bj. 1968, fahrbereit, TÜV 04/2022, 750er-Zyl., Kolben, Köpfe bleifrei, pol. Trichter, elektr. Zdg. von Sachs, Getriebe re. geschaltet und überholt, Niro-Speichen, Bremsbeläge, kompl. Auspuffanlage kamen 2007 neu, Gabelstandrohre, Führungsbuchsen, Siris 2018 erneuert, ebenso die WW-Reifen (Dunlop K177 120/90-18), Limalager, Batterie (alle Öle kommen bei Verkauf neu), Dämpfer hi. 2019 neu (Sebac Chrom), Behördentrittbretter, Sturzbügel, Zusatzscheinwerfer (Nebel/Fernlicht), Cali-Sitzbank sind geändert. Der Lack ist 744er-Mercedes-Silber, Preis € 7.800 VB, Besichtig. n. Abspr. in 40724 Hilden, weitere Infos und Bilder unter olaf.v700@gmx.de oder 0157-82824812

guten, brauchbaren Zustand, Preise VB, Bilder auf Anfrage, E-Mail ducfan19@gmx.de, Tel. 0761-6129337



Moto Guzzi 850 T5 im Originalzustand, 86000 km, Kreuzgelenk und Stützlager bei 76000 km erneuert, Stahlflex, Bridgestone BT45 bei 85000 km erneuert, seit 1995 in meinem Besitz, HU neu, VB 3300 €, Tel. 01712000744

Motalia Anzeigenmarkt

oder bella-macchina@gmx.de
Suche für Moto Guzzi 49 cm³
Dingo Sport, Bj. 1964, einen
Tank (Teile-Nr. 43100225),



Moto Guzzi-Gespann, Carell-
Umbau, Bj. 87, TÜV neu,
53000 km, offene Verga-
ser, Edelstahlkrümmer, Rah-
men sowie SW-Fahrwerk
kunststoffbeschichtet und
div. andere Sachen, alles
eingetragen, E-Mail
holli.handy@gmail.com

Tel. 0173-3211302

Laverda

Suche Brembo-Bremsschei-
benadapter, Nr. 00.2582.00,
für 280 mm Scheibe, von
Triple Laverda, mit od. ohne
Bremsscheibe (6-Loch), Tel.
07181-3239

- LAVERDA - Orange Cycle Team

Motorräder, Werkstatt,
Ersatzteile, alle Modelle.
Neue und gebr. Ersatzteile
Tel. 02251970752
Fax 02251970753



LAVERDA
Probleme?
Großes Ersatzteillager Neu + Gebraucht,
Motorrevision, Bleifreiumbauten von Köpfen,
Zylinderschleifen, Leistungsprüfstand,
LAVERDA Video, Preiskataloge mit Bildern
(unbedingt Modell angeben) bestellen bei:
LAVERDA Racingteam Konstanz
Andy Wagner
Telefon 075 31 / 6 11 98 • Fax 5 37 37
Internet <http://www.laverda-paradies.de>

Laverda 668 Formula, 2
Stück: verkaufte 2 Laverda
668 Formula im guten Zu-
stand, eine komplett fahrbe-
reit mit 23000 km und die
zweite mit ca. 26000 km, die
allerdings schon mehrere Jah-
re steht und selbst mit Über-
brücken keinen Mucks macht
(elektrisch tot), aber optisch
ist auch diese top, beide na-
türlich mit Schlüsseln und Pa-
pieren, zusammen 4250 €,
Tel. 01733925585



LAVERDA

- Service
- Restauration
- Motorinstandsetzung

Moto-Officina Frankenberger
Telefon: 09360-993958-15
Internet: www.moto-officina.de

650 S, Bj. 95, 14000 km,
TÜV neu, neuwertiger
Zustand, altershalber
günstig abzugeben, Tel.
0175-5013128

RGS 1000-Schwinge ver-
breitert für 180er, Koni-
und Marzocchi-Federbe-
ine, Trommelbremse
vorne Doppelduplex,
Schwinge 750, Tel. 0176-
34953027

[www.laverda-team-
werndl.de](http://www.laverda-team-werndl.de)

Mondial

Suche für Mondial 160 cm³
Segno Werkzeugfach, Tel.
0173-3211302

Suche für Mondial 88 cm³
einen Schaltautomat von der
Firma Melior, Mandello del
Lario, Tel. 0173-3211302

Morini

Suche für Moto Morini 125
Regolarita einen Tank,
Schutzblech hinten, sowie die
Sitzbank und Kettenschutz,
Tel. 0173-3211302

Moto Morini 3½-Teile: Ket-
tenblattträger mit Ruckdämp-
fern, 30 €; Schwinge mit
Schwingenachse, 80 €; Gum-
miaufnahme Tacho/DZM, 10
€; Werkzeugkiste, 5 €; Luft-
filtergehäuse, 20 €; Rücklicht,
eckig, 50 €; Radachse vorne
mit Tachoantrieb, 30 €; Rück-
lichthalter mit Nummernschild-
tafel, 30 €; Hauptständer und
Seitenständer, 30 €; Brems-
scheibe, 20 €; Zündbox grü-
ner Punkt, Ducati Elettrotec-
nica 32392, inkl. Zünd-
kabel, 30 €; alles VB; Tel.
01712000744 oder bella-
macchina@gmx.de

Moto Morini klassische Len-
kerverkleidung und Beinschil-
der von 3½ Sport, hellrot,
VB 50 €, Tel. 01712000744
oder bella-macchina@gmx.de

Motalia Anzeigenmarkt

1 Paar Lafranconi-Doppelpfalz-Schall-dämpfer DGM 1042S für Morini 3½, neu, 250,- €; Moto Morini-Emaille-Schild, 60x30 cm, 80,- €; Sitzbank für MM 500 Touring, 70, €; Tel. 04171-880454

Verk. wegen Lagerräumung viele Teile von Moto Morini 175 GT z. B. Rahmen, Gabel, Gabelbrücken, Stoßdämpfer, 2 Motoren, alles zerlegt, Preis für alle Teile VHB 550,- €, Tel. 0171-3161825 oder guzzialex@gmx.de

Motobi

Suche für Motobi/Benelli 250 SS (Kraftei) eine Drehzahlmesserwelle und einen Kickstarter, Tel. 04951-955255 oder rolflachmann@gmx.de

MV Agusta

Suche Ducati Königswelle, MV Agusta 750 Sport, in jedem Zustand, ich bin Privatperson! VS, Tel. 01723171917 oder serioesi@gmx.de

Suche funktionsfähigen 350 Rundmotor für MV Agusta, rolfbal@freenet.de

Suche: für MV Agusta 125 cm³ Sport (SE), Bj. 1975, Fußschalthebel (Nr. 21820070080); für MV Agusta 150 cm³ GT, Bj. 1971, Krümmer und Auspufftopf; Tel. 0173-3211302



Suche für MV Agusta 125 cm³ Sport, Bj. 1975, den T a c h o a n t r i e b (21824008000), Tel. 0173-3211302

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Suche altes Rennmotorrad, Tel. 0201-402938, evtl. AB

Parilla

Suche für Moto Parilla 50 cm³ „Parillino-Turismo“ Scheinwerfer-Chromring sowie den Scheinwerfereinsatz, den Krümmer und den Schalldämpfer, Tel. 0173-3211302

SWM

SWM Scrambler Silver Vase 440, EZ 05/16, HU 05/22, Einzylinder, 30 PS, aus 1. Hd, erst 3.200 km, VB 3600,-, fahrtwind@gmx.net

SWM Gran Milano 440 Café Racer, Farbe Olivgrünmetallic, 147 kg Leergewicht, gekauft als Tageszulassung, EZ 12/2016, von mir zugelassen 12/2017, Ki-

lometerstand 5140, unfallfrei, 30 PS, nächste HU 12/2020, neue Bereifung Michelin Road 5 seit 2000 km drauf, sehr kerniger legaler Klang, sehr handlich, gepflegt, kein Gammel, serienmäßig als Einsitzer, optional gibt es die serienmäßige 2-Mann-Sitzbank mit Soziousfußrasten und anderem, erforderlichem, originalem Rücklicht dazu (unbenutzt). Ein einziger Mangel ist bekannt: Aus dem Tankdeckel sabbert es manchmal bei vollem Tank etwas heraus, das ist ein von SWM erkannter Konstruktionsmangel, der auch nach Austausch des Tanks auf Garantie nicht beseitigt werden konnte, vielleicht kann ein Interessent eine bessere Tankdeckeldichtung auftreiben, was mir bisher nicht gelungen ist, Preis 3500,- € VB, Standort Nähe Bremen, Kontakt E-Mail andreas.warnken@web.de

Gespanne

Verkaufe Moto Guzzi-Gespann, Carell-Umbau, Bj. 87, TÜV neu, 53000 km, offene Vergaser, Edelstahlkrümmer, Rahmen sowie SW-Fahrwerk kunststoffbeschichtet und div. andere Sachen, alles eingetragen, E-Mail holli.handy@gmail.com

Motalia Anzeigenmarkt



Verkaufe Rahmen mit wahlweise Seitenwagen-Eintrag, Moto Guzzi T4, VB 650 € + Versand, Tel. 0171-5364180

Sonstiges

Dell'Orto 28er-Vergaser zu verk., sehr guter Zustand, waren nur ca. 8000 km auf Ducati Pantah 350-Motor, Preis VHS 250,- €, Tel. 09546-6257, E-Mail bubi.bernd@t-online.de

Hobbywerkstattauflösung: Meßwerkzeug außen + innen, Bohrer, Schneideisen, Senker, Gewindebohrer, Fräßer Aufnahmen mit Mkkegel, wg. Aufgabe z. vk., Tel. 07135-15080

Viele Teile für italienische Motorräder zu verkaufen, wegen Aufgabe, Tel. 06227-50883

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 1 x Aermacchi 350 SS, 1 x Bimota, 3 x Ducati, alle im neuwertigen Zustand, und viele Teile für italienische Motorräder, wie Auspuff, Vergaser usw., alles unter Tel. 06227-50883, bitte nach 17:00 Uhr anrufen

Enduro-Hose von BMW zu verkaufen, Modell Rallye 3, Größe 54, schwarz, ungetragen = nigelnagelneu, Goretex-Innenhose herausnehmbar, Knie- und Hüftprotektoren, Belüftungsöffnungen, 250 €, Privatverkauf, Tel. 0201-741056

Verkaufe Motorrad-Bücher, Werkstatthandbücher, überwiegend für italienische Motorräder und alte Rennfilme, Tel. 06227-50883

Lederkombi Harro z. vk., älter, sehr guter Zustand, total okay, sturzfrei, wg. Aufgabe und Knie z. vk., rot/schwarz, Tel. 07135-15080

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik

Für Motalia Leser
5% RABATT

Rufen Sie uns an. Wir beraten Sie gern!
0511 - 97 810 480

Verchromen, Vergolden, Verkupfern, Vernickeln, Schleifen, Polieren, Mattieren, Metallfärbungen. Handwerksbetrieb mit über 25-jähriger Erfahrung für Privat und Industrie. Spezialist für Oldtimerteile. Frank Baltes Oberflächentechnik. www.cromatura.de, Tel.: 0212-22666789, E-Mail: info@cromatura.de

Neuw. Lederjacke „Tour Line“ von Schuh, Gr. 48, mit Rückenaufnäher „Guzzi-Adler“, 99 €; Lederweste Gr. S, neu, original Guzzi Collezione, Made in Italy, 69 €; Felgenreif 2.50 x 18, Akront, nigelnagelneu, 230 €; Tel. 05051-7416

Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate
2-&4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport

www.elektronik-sachse.de
ELEKTRONIK SACHSE MP
GmbH & Co. KG

Busestraße 26a | 28213 Bremen | Deutschland | [+49\(0\)5409-9 06 98 26](tel:+4905409-9069826) | [mail:info@elektronik-sachse.de](mailto:info@elektronik-sachse.de)

In letzter Minute

Ducati: Suche für Ducati Monster 1000 Endtopf rechts im guten Zustand, E-Mail phillip.lindenstruth@gmail.com oder Tel. 0175-6000274

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi: Biete Moto Guzzi 850 Le Mans, Bj. 1976, im sehr guten Originalzustand, bitte nur ernsthafte Interessenten melden, Infos und Bilder vorerst nur per E-Mail ... Telefon später Termin
A b s p r a c h e ,
n.guzzi@gmx.de

Guzzi: Suche als Basis für einen Weltenbummler eine V 65 TT/NTX 650/NTX 750 oder vergleichbar, Motor sollte laufen und Papiere gegeben sein, E-Mail b.haider@ghsgmbh.de oder 015117439584

Benelli: Suche Benelli 125 C2, 250 C2, 354 Sport und 504 Sport, Tel. 0201-402938, evtl. AB



Guzzi: Für MG Cali III suche ich ein Sitzbankschloß mit Schlüssel, hein@baltic.de

Sonstiges: Suche altes Motorrad, Tel. 0201-402938, evtl. AB

Sonstiges: Suche das Motalia-Heft Nr. 107 von März 1998, Tel. 0240282769

Sonstiges: Suche altes Rennmotorrad, Tel. 0201-402938, evtl. AB

Sonstiges: Koni-Stoßdämpfersatz sehr gut erhalten, auch optisch, Funktion einwandfrei, für Ducati Pantah/Königswelle oder Guzzi usw., VHS 220 €, Tel. 09546-6257 oder bubi.bernd@t-online.de

Gilera: Saturno 500 Bialbero, EZ. 08/89, 1. Hand, 120000 km, sieht man ihr aber nicht an, technisch gut, Orig.zust., 42 PS, aus gesundheitlichen Gründen, schweren Herzens, Tel. 06130-1574

Spielregeln für Kleinanzeigen

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos.

Der Anzeigenschluß für private Kleinanzeigen ist jeweils der 15te des Vormonats. Anzeigen, die kurz nach dem 15ten bei uns eintreffen, können gegebenenfalls noch in der Rubrik „In letzter Minute“ berücksichtigt werden. Anzeigen, die in der Rubrik „In letzter Minute“ erscheinen, werden automatisch im Folgemonat in der richtigen Markenrubrik nochmal abgedruckt.

Um eine kostenlose private Kleinanzeige aufzugeben, muß man nicht Abonnent der Motalia sein. Eine Person kann auch mehrere Kleinanzeigen aufgeben. Hierfür ist es **nicht notwendig**, den Vordruck aus dem Heft zu verwenden. Kleinanzeigen können auch mit einer normalen Postkarte, per Brief, Fax, E-Mail oder telefonisch aufgegeben werden.

Private Kleinanzeigen werden **nicht mehrfach** pro Heft veröffentlicht. Soll die Anzeige in der nächsten Ausgabe nochmal erscheinen, muß sie erneut aufgegeben werden (Zusätze wie "Bitte in den nächsten drei Heften veröffentlichen" werden nicht berücksichtigt.).

Fotoanzeigen kosten 5,- Euro.

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos. Kleinanzeigen, die einen gewerblichen Charakter haben, **werden nicht kostenlos** abgedruckt.

Sie sind z.B. alle Kleinanzeigen, in denen die Ausführung von Arbeiten (Drehen, Fräsen, Reparieren..) gegen Bezahlung angeboten werden, als gewerblich zu betrachten. Wer Gegenstände ankauft oder herstellt bzw. herstellen läßt, mit dem Vorhaben, diese Gegenstände zu verkaufen, ohne sie selbst nutzen zu wollen, handelt gewerblich.

Gewerbliche Anzeigen sind kostenpflichtig.

Inserentenverzeichnis

Die in diesem Heft inserierenden Händler unterstützen durch ihre gewerblichen Anzeigen die Motalia. Dieses Inserentenverzeichnis gibt eine Übersicht über diese Händler.

Bäcker	48366	Laer	Tel.:02554-6475	www.motoguzzi-baecker.de	Seite	74
Bike Affairs	24796	Bredenberg	Tel.:04334-640		Seite	16
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenditmold	Tel.:0561-8615361	www.connis-guzzi-shop.de	Seite	72
Desmo	70736	Fellbach	Tel.:0711-588096	www.desmo-ducati.de	Seite	68
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.:0711-604504	www.diopa.com	Seite	70
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.:04205-8707	www.kaemma.com	Seite	67
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.:05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	11
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldröhl	Tel.:02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	69
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.:0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	80
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.:02596-600	www.escher.de	Seite	75
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.:0152-21974392		Seite	77
Guzziladen	92521	Schwarzenfeld	Tel.:09435-6393267	www.guzziladen.de	Seite	76
Kindermann	31606	Warmßen	Tel.:05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	73
Lamers	NL-6545	CG Nijmegen	Tel.:0031-(0)24-3711111	www.tlm.nl	Seite	84
Laverda Racingteam	78467	Konstanz	Tel.:07531-61198	www.laverda-paradies.de	Seite	78
Lust	50677	Köln	Tel.:0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	19
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.:0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	25
Moto Classica	53229	Bonn	Tel.:0228-9739348	www.motoclassica-bonn.de	Seite	74
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.:09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	78
Motowippe	88353	Kisslegg		www.motowippe.de	Seite	65/80
Move Montageständer	88353	Kisslegg	Tel.:07563-9150308	www.move-montagestaender.de	Seite	81
MTS-Ricambi	26203	Wardenburg	Tel.:0441-36165594	www.mts-ricambi.de	Seite	71
Orange Cycle Team	53881	Dom-Esch	Tel.:0225-1970752	www.octeam.de	Seite	78
Rock Oil GmbH	55239	Gau-Odernheim	Tel.:06733-2059470	www.rockoil.de	Seite	71
Günther Rupprecht	90518	Aldorf	Tel.:09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	66
Salewski	21357	Bardowick	Tel.:04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	40
Schleif- und Poliertechnik	30855	Langenhagen	Tel.:0511-97810480	www.andreas-malitz.de	Seite	80
Moto Schmitz	41849	Wassenberg	Tel.:02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	73
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.:05130-582584	www.smotos.de	Seite	72
Motorrad Speer	72770	Reutlingen	Tel.:07121-95930	www.motorrad-speer.de	Seite	32
Stein-Dinse	38179	Schwülper	Tel.:0531-123300-0	www.stein-dinse.com	Seite	2
Norbert Vordenbäumen	40227	Düsseldorf	Tel.:0172-1315888	www.n-vdb.de	Seite	75
Moto Weissmann	67716	Heltersberg	Tel.:06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	76
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.:030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	65/74
Motorrad Wieser GbR	66999	Hinterweidenthal	Tel.:06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	77
Witten u. Weber	57319	Bad Berleburg	Tel.:02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	13

Hier gibt es Motalia

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

Wendel Motorräder GmbH	Wilsnacker Str. 35	10559	Berlin
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 65	21357	Bardowick
Moto Differenza	Bahrenfelder Chaussee 140	22761	Hamburg
WIMI	Eichkamp 16	24116	Kiel
A. Baumgarten	Eisenstr. 6	26215	Wiefelstede
H. Bergel	Fritz-Erler-Str. 11	27578	Bremerhaven
Ducati Kämna	Brüggerstr. 27	28870	Otterstedt
KMS	Messwinkel 44	31606	Warmßen
Achim Wittenborn	Ackerstr. 8	32130	Enger-Oldinghausen
Conni's-Guzzi- & Mo.Teile Shop	Philippistr. 23	34127	KS/Rothenditmold
Bruno Tuschen	Am Bruch 29	34431	Essentho
BenLex-Motorrad GmbH	Christian-Pommer-Str. 21	38112	Braunschweig
Stein-Dinse GmbH	Waller See 11	38179	Schwülper
Italomotos Hertrampf Racing GmbH	Hervester Str. 39	46286	Dorsten-Wulfen
Norbert Dalmühle	Dorfstr. 8	48268	Gimble
Ducati Store Melle	Industriestr. 24 c	49324	Melle
Lust Motorrad GmbH	Bonner Wall 124	50677	Köln
Rock Oil Vertriebsges.mBH	Bahnstr. 90	55239	Gau-Odernheim
Tobias Klar	Alter Postweg 2	56269	Dierdorf
Witten u. Weber	Herrenwiese 10	57319	Bad Berleburg
Barbara Escher	Wilhelm-Raiffeisen-Str. 1	59394	Nordkirchen
Ducati Frankfurt	Max-Holder-Str. 5 - 7	60437	Frankfurt
Peter Lamparth	Fangostr. 1	73087	Bad Boll
Peuker & Streeb	Bachstr. 3	75334	Straubenhardt
Martin Hagemann	Wittumstr. 18	76707	Hambrücken
IGT Engel/Gimbel GmbH	Kesslerstr. 7	79206	Breisach
Maniac-Motors	Steinacher Str. 101	90427	Nürnberg
Andreas Schilling	Bahnhofstr. 28 b	91634	Wilburgstetten
Brencklé AG	Oristalstr. 127	CH-4410	Liestal

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 80 Euro oder über je 10 Hefte im Monat für 133 Euro abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.



MOTO GUZZI®

DIE NEUESTE **MOTO GUZZI** **V7 III STONE**

EINE ERFAHRUNG, DIE SIE NICHT
VERPASSEN MÖCHTEN!



IHRE BESTE QUELLE FÜR TEILE IM LAUFE DER JAHRE

Neue und gebrauchte Motorräder | Große Auswahl an Demo-Bikes
Online webshop | Teile und Zubehör | Wartung und Reparatur
Überholung und Restaurierung | Reisen und Veranstaltungen

Lagelandseweg 66 | 6545 CG Nijmegen | +31 (0) 24 371 1111 | www.tlm.nl



DIE BESTE ERFAHRUNG... DAS BESSERE GEFÜHL! WWW.TLM.NL