

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Vyrus Alyen - Motorrad aus einer anderen Welt

Sie kommt doch - Benelli Imperiale 400

Ducati Muleto 175/200 und Moto Guzzi Duna

Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

**STEIN
DINSE**



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

Hochwertiges ZUBEHÖR für dein Motorrad

z. B. Art. 5910004293
Rangierschiene inkl. Wippe



ZIEGER

**JETZT bei
STEIN-DINSE
erhältlich!**

i Unser komplettes Angebot von
Zieger findest du online:
www.stein-dinse.com/ibetr

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,
Karl-Friedrich Aster, Gert Schnögel,
Holger Schäfer

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 Lieferungspflicht. Ersatzansprüche kön-
nen in solchem Fall nicht anerkannt wer-
den. Nachdruck einzelner Artikel oder Aus-
züge sind nur mit schriftlicher Genehmi-
gung gestattet.

Hallo Italofreunde und -freundinnen!

Das Corona-Virus hat uns fest im Griff, beein-
flusst unser ganzes Leben und auch das Hobby
Motorradfahren. Eigentlich kann man dieses völ-
lig kontaktlos ausüben. Beim Fahren selbst gibt es
keine Berührungen oder Annäherungen an ande-
re Personen. Beim Tanken kann man die dortigen
Einweghandschuhe verwenden, und bei einigen
Tankstellen ist es möglich, von der Zapfsäule aus
per Smartphone zu bezahlen, man muss also noch
nicht einmal den Verkaufsraum der Tankstelle
betreten. Oder man nutzt Automatentankstellen.
In den meisten Bundesländern ist Motorradfah-
ren nicht ausdrücklich verboten. Die Frage ist
aber, ob es in der gegebenen Situation angebracht
ist, jetzt das Hobby auszuüben.

Immerhin besteht das Risiko eines Unfalls.
Dadurch würden Kontakte zu Stande kommen
und im schlimmsten Fall könnte man ein Intensiv-
bett belegen. Daher verzichten viele von uns zur
Zeit darauf, den Frühling auf zwei Rädern zu
genießen. So mancher verbringt nun ein paar
zusätzliche Stunden mit seiner Diva in der Garage
und spendiert der Bella eine Wellnesskur.

Die Motorradhändler dürfen nach einer Zwangs-
pause die Geschäfte seit dem 20. April (27. April
in Bayern) wieder öffnen. Vorher lief der Ver-
sand auf Hochtouren, so konnte man nach Her-
zenslust bestellen, lang geplante und immer wieder
(wegen Zeitmangels) aufgeschobene Umbauten
durchführen, tunen, restaurieren oder einfach nur
die Inspektion vorziehen.

Ein Ende der Krise und ihrer Folgen ist zur Zeit
nicht abzusehen. Völlig unklar ist, wann wieder
kleine Motorradtreffen stattfinden dürfen und
erst recht Großveranstaltungen wie WM-Ren-
nen. BMW und KTM haben bereits Anfang April
die Teilnahme an der InterMot und der EICMA
abgesagt, obwohl diese Messen erst im Oktober
und November geplant sind.

Euer Motalia-Team

Die Donnerstory

Die Geschichte der Aprilia Tuono - Teil 3

Auf die Tuono V2 folgte die Tuono V4 mit 1.000 Kubikzentimetern. Sechs Jahre lang wurde die Maschine weiterentwickelt und verbessert. 2016 hatte die Tuono V4 einen auf 1.100 Kubikzentimeter vergrößerten Motor und leistete 175 PS. Im Zuge der ab 2017 geltenden Euro-4-Norm überarbeitete Aprilia die Maschine in einigen Punkten.

Euro 4 und viel Elektronik

Die neuen Gesetzesvorschriften machten einige Änderungen nötig. Um trotz der strengeren Grenzwerte die Motorleistung beizubehalten, kamen neue Kolben mit beschichteten Bolzen, andere Ventilefedern und geänderte Steuerzeiten zum Einsatz. Gefräste Brennräume, eine geänderte Airbox und viel Feinarbeit waren für Euro 4 nötig. Viele Bauteile überarbeiteten die Entwickler, um die Reibung im Motor zu reduzieren. Dazu gab es eine

neue Entwicklungsstufe der Motorelektronik und eine geänderte Auspuffanlage. Bei dieser befindet sich eine Klappe im Schalldämpfer. Ab einer gewissen Drehzahl, abhängig vom gerade gefahrenen Gang, öffnet sich diese. Vorher werden die Gase durch ein Labyrinthsystem im Auspufftopf geleitet, darüber gibt die Klappe einen direkteren Weg frei. Ab da wird es laut. Um die Motorgeräusche zu dämpfen, sind die Motorseitendeckel mit Kunststoffabdeckungen versehen.





Zusätzliche Kunststoffseitendeckel am Motor helfen, die Geräuschvorschriften einzuhalten.

Die Tuono V4 1100 leistet weiterhin 175 PS, die stehen jetzt aber bei 11.000 U/min zur Verfügung, also 500 Umdrehungen höher als bisher. Der Gyroskopsensor, welcher die Daten für die Wheeliekontrolle und andere Assistenzsysteme liefert, wurde nun anders positioniert, genauer gesagt um 45 Grad geneigt. Dazu erhielt das Ride-by-Wire einen elektrischen Gasgriff, der nun direkt an die Bordelektronik angeschlossen ist. Der Verzicht auf die Bowdenzüge und das externe Poti spart 590 Gramm Gewicht ein. Weitere elektronische Neuerungen sind ein Schaltautomat, der auch beim Runterschalten funktioniert und ein Kurven-ABS mit Hinterradanheberkennung. Traktionskontrolle und Wheeliekontrolle lassen sich nun während der Fahrt ver-

Wenn die Klappe im Auspuff öffnet, nehmen die Abgase den direkten Weg durch das dicke Rohr.

stellen, ohne dass man den Gasgriff schließen muss. Auch ein Tempomat und Speedlimiter sind neu. Letzterer stammt aus der Rennerei und ist für die Einhaltung des Tempolimits in der Boxengasse gedacht. Deshalb funktioniert er nur im ersten Gang. Neue Lenkerarmaturen erleichtern die Bedienung der Elektronik.

Diverse zusätzliche Informationen bietet das neue TFT-Display, welches zwei Darstellungsvarianten zur Auswahl





Neue Lenkerarmaturen erleichtern die Bedienung der umfangreichen Elektronik.

stellt. Die Helligkeit passt sich automatisch an. Das gut ablesbare Cockpit zeigt unter anderem Schräglagenwinkel, Gasgriffstellung und Bremsdruck an. Dazu dient es als Kommunikationszentrale mit Navigationsgerät, Handy und Headset. Das Smartphone kann man auch als Zusatzdisplay und Datenlogger einsetzen. Also jede Menge elektronische Neuerungen, die teilweise in der Superbike-Weltmeisterschaft für die RSV4 entwickelt wurden, aber auch dem Donnerbike zu Gute kommen.

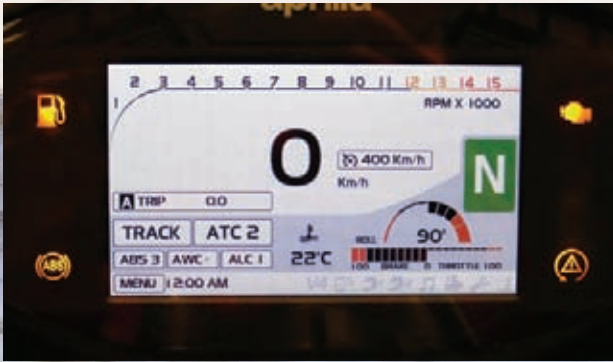


Doch auch bei der Hardware bietet das 2017er-Modell noch ein paar Modifikationen. Die Bremsanlage wurde durch fünf Millimeter starke Scheiben, die nun 330 anstatt 320 Millimeter Durchmesser haben, aufgewertet. Dazu spendierte man dem neuen Jahrgang die M 50-Bremsattel, und für den optimal dosierbaren Bremsdruck sorgt nun eine radiale Handpumpe.

Das Kurven-ABS ist in drei Stufen einstellbar und für den Ausflug auf die Rennstrecke kann man es ganz abschalten.

Die Tuono Factory erhielt nun die NIX-Gabel aus dem Hause Öhlins. Die bisher verwendete Öhlins-Gabel ging ja noch zurück auf ein Modell aus dem Jahr 2003. So spart die neue Vorderradführung etwa ein halbes Kilogramm Gewicht. Bei der Factory stammen ebenfalls das Federbein und der Lenkungsdämpfer aus dem Hause Öhlins. Die Basisversion der Tuono muss sich mit einfacheren Federelementen von Sachs zufrieden geben. Irgendwo muss der Preisunterschied ja her kommen. 18.490 Euro muss man

Größere Bremscheiben und neue Bremsattel haben jetzt beide Tuonos. Aber die NIX-Gabel von Öhlins ist der Factory vorbehalten.



Jede Menge Informationen bietet das neue TFT-Cockpit.

für die Factory auf den Tisch legen. Die Tuono V4 1100 RR ist bereits für 16.990 Euro erhältlich. Erstaunlich ist, dass die Tuono trotz der deutlich umfangreicheren Ausstattung und der besseren Bremsanlage und den ganzen anderen Änderungen lediglich 400 Euro teurer wurde. Beim Gewicht legte die Maschine um 2,5 Kilo-

gramm zu - ein Tribut an Euro 4.

Beide Motorräder besitzen die gleichen Gußräder, aber während die RR in der Erstausrüstung über Pirelli Diablo Rosso III mit einem 190/55 hinten verfügt, rollt die Factory auf sportlicheren Pirelli Diablo Supercorsas mit einem breiteren 200/55-Gummi.

Die Tuono RR verfügt über ein größeres Heck mit mehr Komfort für den Beifahrer.

Aber nachdem immer mehr Bastler auf das filigrane Heckteil der RSV4 umrüsteten, verbaut Aprilia es in der Factory-Version serienmäßig.

Die Factory ist in silber/schwarz mit großem Aprilia-Schriftzug lackiert.

Elektronisches Fahrwerk ab 2019

Die nächste Überarbeitung der Tuono V4





Die Kabel am Federbein verraten, dass es sich um eine Factory ab Baujahr 2019 handelt.

erfolgte im Herbst 2018. Da erhielt die Factory-Version des Donnerbikes ein elektrisch verstellbares Fahrwerk, welches nahezu unendlich viele Einstellmöglichkeiten bietet. Öhlins nennt dieses System Smart EC 2.0. Man kann es in sechs verschiedenen Stufen einstellen. Drei davon beeinflussen semiaktiv Gabel, Lenkungsdämpfer und Federbein. Das heißt, nach vorgewählten Parametern wird die Dämpfung in Zug- und Druckstufe permanent den aktuellen Fahrbahnverhältnissen angepasst. Hierfür versorgen der Gyroskopsensor, das ABS, das Cockpit und verschiedene Sensoren die Bordelektronik permanent mit Daten. Nach einem Algorithmus stellt diese in Millisekunden das Fahrwerk entsprechend ein. Für die Modi Road, Sport und

Auch die Gabel ist beim Smart EC 2.0 verkabelt.



Track sind in der Bordelektronik jeweils Grundeinstellungen hinterlegt. Diese kann man aber individuell in fünf Stufen in Richtung härter oder weicher verstellen. Neben Druck- und Zugstufe stehen auch Parameter wie Bremsunterstützung und Beschleunigungsunterstützung zur Auswahl.

Neben den drei automatischen Programmen gibt es mit den gleichen Namen manuelle Vorprogrammierungen. Hier werden Werte eingestellt und während der Fahrt nicht verändert. Das

heißt, hier ersetzt die Elektronik lediglich das Werkzeug. Für die Gabel und das Federbein stehen 31 virtuelle Klicks zur Verfügung, den Lenkungsdämpfer kann man bequem in 21 Stufen einstellen. Einfach anhalten, ein bisschen Knöpfchen drücken, und schon ist das Fahrwerk angepasst. Werkzeug benötigt man nur noch, wenn man die Federvorspannung verändern will.

Das elektronische Fahrwerk macht die Aprilia 1.490 Euro teurer.

Aktuell kostet die Tuono V4 1100 RR



Die Tuono Factory besitzt das knappe Heck der RSV4.

16.990 Euro und ist in den Farben Schwarz oder Schwarz/Rot zu haben. Für exakt 3.000 Euro mehr erhält man die Factory in Schwarz mit Aufklebern in den Farben Grün, Weiß, Rot und Silber.

Die Tuono V4 ist mittlerweile seit zehn Jahren auf dem Markt. Wer in den letzten Jahren ein wirklich leistungsstarkes Italo-Bike mit aufrechter Sitzposition und sportlichen Genen kaufen wollte, der kam eigentlich nicht um die Aprilia Tuono V4 herum. Für diese Saison haben aber Ducati und MV Agusta zum Gegenschlag ausgeholt. Mit der Streetfighter V4 und der neuen Brutale (Rush) hat der Italo-Fan jetzt drei Hyper Naked Bikes zur Auswahl.

Auf der Intermot 2016 präsentierte Aprilia die neue Tuono 125.



Hat sich Aprilia bei der Tuono noch zurückgehalten, und die Leistung im Vergleich zum Superbike von 217 auf 175 PS reduziert, so überspringen die beiden Herausforderer die 200-PS-Grenze. In den beiden neuen Modellen galoppieren jeweils 208 Pferde. Da kann man vermuten, dass Aprilia für den Jahrgang 2021 ein paar Pferdchen nachlegen wird. Dazu wird es Anpassungen für die

Norm Euro 5 geben.

Tuono 125

Sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart existiert neben den Multizylinderbikes auch noch eine Single-Tuono. Von 2003 bis 2005 fand man im Programm die Tuono 50 und Tuono 125. Das waren keine Donnerbikes sondern knat-



Neuer Viertaktmotor und Schalldämpfer unter dem Motor.

ternde Zweitakter, aber das Design hatten sie von der großen Tuono übernommen. 2016 entschloss sich Piaggio, wieder ein Leichtkraftrad im entsprechenden Stil anzubieten. Das war nun eine 125er mit einem Viertaktmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen, Flüssigkeitskühlung und Benzineinspritzung. Anders sind die gesetzlichen Grenzwerte kaum zu schaffen.

Der Schalldämpfer der Auspuffanlage mit kunstvoll geschwungenem Krümmer versteckt sich unter dem Motor. Das s-förmige Auspuffrohr erhöht das Volumen und soll so für mehr Drehmoment sorgen.

Für die Achttelliter-

Auch mit der kleinen Tuono kann man flott unterwegs sein.

Klasse erlaubt der Gesetzgeber 15 PS, die bei 10.750 Kurbelwellenumdrehungen zur Verfügung stehen. Dazu schreibt er eine Kombibremse oder ein ABS vor. Bei Aprilia entschied man sich für ein Einkanalssystem mit Hinterradanheberkennung. Das heißt, das Antiblockiersystem arbeitet nur am Vorderrad.

Das Fahrwerk besteht aus einem Aluminium-Brückenrahmen mit Zentralfederbein hinten und

Upside-Down-Gabel vorne. Wie bei den großen Motorrädern haben die Felgen den üblichen Durchmesser von 17 Zoll. Die Reifen sind selbstverständlich mit den Größen 100/80 und 130/70 schmäler als bei den Big Bikes. Die kleine Tuono verfügt sogar über einen radialen Vierkolbenbremsattel. Dieser stammt aber nicht von Brembo sondern von J.Juan aus Spanien. Die dazugehörige Brems Scheibe hat





Hauptsächlich der höhere Lenker und eine etwas andere Verkleidung unterscheiden die Tuono 660 von der RS 660.

einen Durchmesser von 300 Millimetern. Hinten umfasst ein Zweikolbensattel aus gleichem Hause eine 218er-Scheibe. Mit den vollgetankt 135 Kilogramm hat die Bremsanlage keine Probleme und bietet eine gute Verzögerung.

Serienmäßig ist die Tuono 125 bereits für einen Schaltautomat und die Aprilia-Multimedia-Plattform vorbereitet. Beides ist als Zubehör erhältlich. Eine USB-Steckdose unter der Sitzbank ist dagegen Grundausstattung.

Die kleine Tuono ist der großen wie aus dem Gesicht geschnitten. Wenn die beiden nebeneinander stehen, ist der Unterschied gar nicht so groß. Aber der Preis ist selbstverständlich viel niedriger.

Bei der Tuono 660 ist viel vom Motor zu sehen. Verkleidet sind Lampe, Kühler und Auspuffanlage, die wie bei der Tuono 125 unter dem Motor sitzt.

Als die Tuono 2017 auf den Markt kam, waren 4.990 Euro für das Leichtkraftrad zu bezahlen. Mittlerweile senkte Aprilia den Preis auf 4.120 Euro. Bei der Farbe hat der Kunde die Auswahl zwischen Silber/Schwarz/Rot und Schwarz/Rot.

Tuono 660

Im Herbst 2019 zeigte Aprilia auf der EICMA in Mailand den Prototyp der neu-



en Tuono 660 mit einem Zweizylinderreihenmotor - abgeleitet von dem V4-Triebwerk der großen Tuono. Mit genauen Informationen zu der Maschine hält sich Aprilia noch etwas bedeckt. Voraussichtlich soll diese Tuono 95 PS leisten, damit man hiervon auch eine 48 PS-Variante anbieten kann. Das Gewicht vollgetankt könnte sich knapp unter 200 Kilogramm einpendeln. Aprilia verspricht eine umfangreiche Elektronikausstattung mit zahlreichen Assistenzsystemen. Vermutlich startet die Produktion noch in diesem Jahr - aber wohl erst spät im Herbst. So war es jedenfalls vor der Corona-Krise geplant. Letzter Stand ist, dass die endgültige Serienversion erstmals auf der EICMA im November zu sehen ist. Über den Preis kann man im Moment nur spekulieren, aber er dürfte so zwischen 10.000 und 11.000 Euro liegen.

Der Motor wurde aus dem V4 entwickelt. Man entschied sich dafür, die beiden vorderen Zylinder zu verwenden, weil ein Reihenmotor billiger zu produzieren ist als ein V2. Außerdem ist er leichter - der Twin wiegt 57 Kilogramm. Grundsätzlich

ist ein Reihenmotor mit beiden Krümmern vorne besser zu kühlen als ein V2. Ein wichtiger Faktor in der heutigen Zeit mit immer strenger werdenden Umweltvorschriften. Diese erfordern heiße Katalysatoren und ein mageres Gemisch, was auch zu mehr Wärme führt. Die Pleuellwelle hat eine Kröpfung von 270 Grad, so dass ein V2-Charakter und -Sound entsteht. Eine Ausgleichswelle reduziert die Vibrationen.

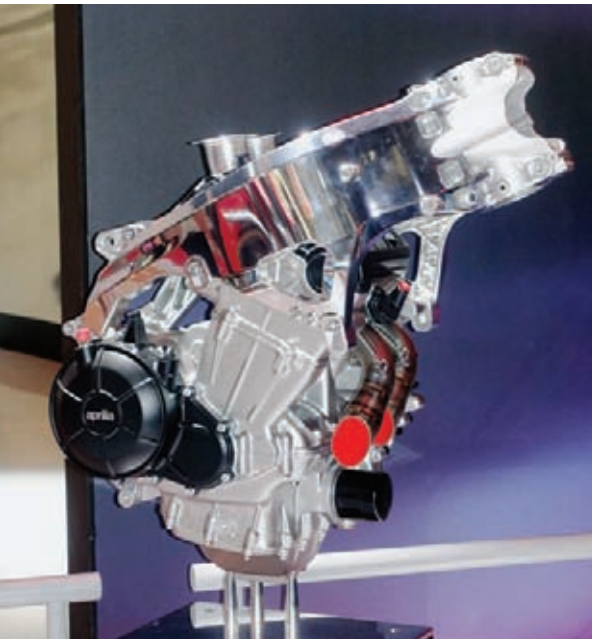
Laut letzten Informationen sollen der Kopf, Zylinder und Pleuellwelle nahezu unverändert von der 1.100er-V4 übernommen sein, das würde Produktionskosten sparen. Die Pleuellwelle haben also einen Durchmesser von 81 Millimetern, den Pleuellhub haben die Entwickler auf 63,93 Millimeter verlängert. Das müsste 659 Kubikzentimeter ergeben. Die Zylinder sind Bestandteil der oberen Motorgehäusehälfte.

Die Ventillängen gibt Aprilia mit 32 und 26 Millimetern an. 48 Millimeter beträgt der Durchmesser der Drosselklappen. Der Ansaugtrichter des rechten Zylinders ist kürzer als der des linken.

Für die RS 660 wird eine Leistung von 100 PS bei 10.500 U/min angegeben. Der Drehzahlbegrenzer soll bei 11.500 U/min einsetzen. Das maximale Drehmoment hat Aprilia nicht genannt, aber mitgeteilt, dass es bei 8.500 Pleuellwenumdrehungen erreicht wird. 80 Prozent des Drehmoments sollen bereits ab 4.000 U/min verfügbar sein. In der Tuono wird der Twin etwas anders abgestimmt sein. Das Tankvolumen gibt Aprilia mit 15 Litern an.

In naher Zukunft wird es also drei Tuonos geben: 125, 660 und 1100.

Langsam werden Details über den Motor veröffentlicht.



Veranstaltungskalender

Voraussichtlich werden im Mai keine Veranstaltungen mit mehreren Personen erlaubt sein. Unbedingt vorher beim Veranstalter informieren.

Mai

08.05. - 10.05.2020

20. Aprilia Moto 6.5-Treffen im Gasthaus in der Jugendherberge Möhnesee, Südufer 20, 59519 Möhnesee.
Info: Internet: www.moto65.de.

08.05. - 10.05.2020

23. Party der Fare Amici di Moto Guzzi Mecklenburg im Falkencamp Pepelow, Haffweg 2, 18233 Am Salzhaff.
Info: Jörg, Tel.: 0173-2091486 oder Dirk, Tel.: 0171-8331504, E-Mail: stunnack@yamaton.de.

10.05.2020

29. Italo-Frühstück in 21435 Stelle ab 10:00 Uhr auf dem Gelände der Firma KFZ-Felstehausen, Osterfeld 77.
Info: Guido Wegner, Tel.: 04174-650424.

15.05. - 17.05.2020

29. Treffen des Moto Guzzi-Stammtisches Hannover beim Gasthof Lindwedel, Lichtenmoor 9, 31622 Heemsen-Lichtenmoor.
Info: Georg, Tel.: 0177-4412660 oder Rainer, Tel.: 0170-7748084, Internet: www.guzzi-stammtisch-hannover.jimdosite.com.

16.05.2020

Festa Italiana mit Präsentation und Probefahrtmöglichkeit der aktuellen Modelle von Aprilia, MV Agusta und Vespa bei Limbächer & Limbächer in 70794 Filderstadt
Info: Limbächer & Limbächer, Echterdinger Straße 85, 70794 Filderstadt, Tel.: 0711-797303-22.

17.05.2020

23. Italo-Frühstück des Italo-Stammtisches Maifeld von 9:00 bis ca. 13:00 Uhr in 56072 Koblenz-Güls direkt an der Mosel.
Info: Peter Daum, Tel.: 02672-2340 oder im Internet: www.italostammtisch.de.

17.05.2020

Ducati-Testride-Tag bei Limbächer & Limbächer in 70794 Filderstadt - ganztägige Ausfahrt mit aktuellen Ducati-Modellen.
Info: Limbächer & Limbächer/ Ducati Stuttgart, Echterdinger Straße 85, 70794 Filderstadt, Tel.: 0711-797303-22, Internet: www.limbacher.de.

21.05. - 24.05.2020

16. Laverda-Treffen der Laverda-Connection-Oberpfalz in 92724 Traitz im „Alten Sägewerk“.
Info: Reinhold (Pilot) Weinert, Tel.: 0171-9621580, E-Mail: r.weinert@gmx.net.

22.05. - 24.05.2020

29. Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Clubs Paderborn in Wünnenberg-Haaren.
Info: Moto Guzzi Club Paderborn, Tel.: 05250-7194 oder 0170-2743632 oder Internet: www.moto-guzzi-club.de.

Juni

11.06. - 14.06.2020

Festival Italia in Oschersleben.
Info: Art Motor, Postfach 2132, 53791 Lohmar, Tel.: 02246-169169, Internet: www.artmotor.de.

12.06. - 14.06.2020

33. Internationales Italo-Treffen des Laverda Clubs Berlin e.V. in 14193 Berlin-Grünwald, Eichhörnchensteig 3.
Info: Internet: www.laverda-club-berlin.de oder Wolfgang, Tel.: 030-7958764 oder Rolf, Tel.: 030-7874668.



12.06. - 14.06.2020

40. Int. Moto Morini Treffen auf dem Campingplatz Hammehafen in 27726 Worpsswede.
Info: Helmut Gohlisch, Tel.: 04208-9199070 oder E-Mail: helmut.gohlisch@wetel.net.

14.06.2020

Limbächer-Tagestour mit dem Ducati Club Baden-Württemberg bei Limbächer & Limbächer in 70794 Filderstadt.
Info: Limbächer & Limbächer/ Ducati Stuttgart, Echterdinger Straße 85, 70794 Filderstadt, Tel.: 0711-797303-22, Internet: www.limbacher.de oder beim Ducati Club Baden-Württemberg, Internet: www.duc-bw.de.

19.06. - 21.06.2020

21. Internationales Laverda-Treffen der Laverda-Freunde Rohrdorf in 72184 Eutingen/Rohrdorf im Gewerbegebiet Hummelberg bei der Firma Rebaro.
Info: Charly, Tel.: 07457-4245 oder Harry, Tel.: 07451-7905 oder 0171-7083649, E-Mail: karl.roller@arcor.de.

Benelli Imperiale 400

Manche Motorräder brauchen länger

Lange war unklar, ob die Benelli Imperiale, die doch sehr an die Royal Enfield Bullet erinnert, nach Deutschland kommen würde. Aber jetzt hat der Importeur angekündigt, die Maschine noch in der ersten Jahreshälfte bei uns auf den Markt zu bringen.

Das klassische Motorrad wird von einem Viertaktmotor angetrieben. Der mächtige Single mobilisiert aus 374 Kubikzentimetern beschauliche 21 PS und 29 Nm. Die maximale Leistung wird bei 5.500 Kurbelwellenumdrehungen erreicht, der Spitzenwert des Drehmoments steht schon bei 4.500 U/min zur

Ein klassisches Motorradgesicht - wie aus dem letzten Jahrtausend.



Bei ihrer Präsentation 2017 war die Imperiale eine unerwartete Überraschung.

Verfügung. Der Single ist ein Langhuber der alten Schule mit einem Kolbenarbeitsweg von 90,0 Millimetern und einer Zylinderbohrung von 72,7 Millimetern. Trotz des Stylings der fünfziger Jahre sorgt eine obenliegende Nockenwelle für das Öffnen der beiden Ventile. Selbstverständlich sorgt eine elektronische Einspritzanlage für die Zusammensetzung des Gemischs. Der Hersteller verspricht für die Maschine einen Verbrauch von weniger als vier Liter auf 100 Kilometer. Das ergibt eine Reichweite von mehr als 300 Kilometer bei dem zwölf Liter fassenden Tank.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine Ölbadkupplung, ein Fünfgang-Getriebe und eine Sekundärkette. Die Kupplungsbetätigung erfolgt mittels Bowdenzug, der Handhebel ist im Gegensatz zum Bremshebel nicht verstellbar.

Der luftgekühlte Motor ist in einem klassischen Stahlrahmen montiert. Die konventionelle Telegabel (41 Millimeter Durchmesser und 121 Millimeter Federweg) und die U-Hinterradschwinge mit zwei Federbeinen (55 Millimeter Federweg) sind ebenso klassischer Motorradbau wie die schmalen Drahtspeichenräder mit blanken Aluminiumfelgen. Diese haben einen Durchmesser von 19 Zoll vorne bzw. 18 Zoll hinten. Vorne ist ein Reifen der Dimension 110/90 aufgezogen. Auch hinten lebt die Imperiale mit einem 130/80 Pneu nicht auf großem Fuß. Ein Zugeständnis an die aktuelle Technik und die ABS-Vorschrift sind Scheibenbremsen, je eine pro Rad.

Vorne sorgt eine 300 Millimeter messende Scheibe zusammen mit einem Zweikolben-Schwimmsattel für die Geschwindigkeitsreduzierung. Hinten ist ein Schwimmsattel mit einem Kolben ver-



In Anbetracht des eher geringen Hubraums ist der Motor eine imposante Erscheinung.

baut, und der Durchmesser des Stoppers beträgt 240 Millimeter.

Neben Einspritzanlage und ABS zeugt auch das Cockpit davon, dass diese Maschine kein Oldtimer ist: Im analogen Tachometer befindet sich ein kleines LCD-Display. Außerdem besitzt die Maschine keinen Kickstarter sondern nur einen elektrischen Anlasser.

Bei der zweigeteilten Sitzbank hat der Fahrersitz nur 780 Millimeter Abstand zum Asphalt.

Die allererste Premiere der Benelli Imperiale 400 fand bereits im Jahr 2017 auf der EICMA in Mailand statt. Damals glänzte der Motor noch silbern mit polierten Sei-



Imperiale 2.0 (2018): Schwarzer Motor mit überfrästen Kühlrippen. Dazu Schutzgitter an der Auspuffanlage.

tendeckeln. Die Schutzbleche waren verchromt oder poliertes Edelstahl und die Auspuffanlage zeigte blank ihr VA. Bei den ab 2018 gezeigten Vorserienmodellen ist der Motor dem aktuellen Modetrend folgend nun komplett schwarz lackiert, als wenn man ihn in einen großen Farbeimer geworfen hätte. Auch die Kotflügel sind nun in dem dunkelsten aller dunklen Farbtöne gehalten. Dafür sind jetzt die Blinkergehäuse verchromt. In manchen Ländern wird das Motorrad mit einer schwarzen Auspuffanlage ausgeliefert.

Während der erste

Das Cockpit: moderne Technik oldstyle verpackt.



Prototyp noch mit einem Hauptständer zusätzlich zur Seitenstütze ausgestattet war, fehlt dieser nun beim Serienmodell.

Fahrfertig soll die Benelli Imperiale 400 laut Werksangabe 205 Kilogramm wiegen. Der Importeur peilte einen Verkaufspreis von 4.000 Euro an. Das Motorrad wird voraussichtlich in den Farben Schwarz, Rot und Silber auf den Markt kommen.

Die Benelli Imperiale wirkt wie eine Kopie der Royal Enfield Bullet 500. Gerade jetzt, wo die Benelli auf den Markt kommt, stellt Royal

Enfield die Produktion der Bullet 500 ein. Den Abschluss bildet eine auf 1.000 Exemplare limitierte Sonderserie.

Benelli arbeitet bereits an einem Schwestermodell mit mehr Leistung. Die Imperiale 530 soll im Sommer 2021 auf den Markt kommen. Details verrät das Werk noch nicht, aber es kündigte eine Leistung von etwa 30 PS an. Das wären fast 50 Prozent mehr Power.

Auf der EICMA 2019 war die Imperiale wieder in einigen Punkten verändert. So ist der Motor jetzt komplett schwarz, als wenn er in einen Farbeimer gefallen wäre. Das ist wohl der aktuelle Trend. Das ABS hinter dem Zylinder hat nun eine Plastikabdeckung.



Im aktuellen Pressekit sind zwei verschiedene Versionen (links und unten) abgebildet. Bei der einen sind die Kühlrippen überfräst, bei der anderen nicht. Außerdem gibt es unterschiedliche Abdeckungen für die Auspuffanlage.

Am vorderen Kotflügel fehlt bei der rechten Benelli nun der Schmutzfänger. Rot ist die dritte Farbe, mit der Benelli die Imperiale 400 anbieten will.



Die „Rote Göttin“

14 Jahre ist es her, seit ich die letzte Fahrt mit meiner „Roten Göttin“, einer Moto Guzzi Daytona 1000 Biposto aus der ersten Serie, unternommen habe. Damals, zusammen mit meinem fünfjährigen Sohn auf der engen Einmannsitzbank der Monoposto, zu zweit und nur ca. zwei Kilometer weit. Danach hatte ich den linken Stiefel voller Öl und ich war froh mit meinem Jungen wieder heil zu Hause angekommen zu sein.

Weil ich die Stelle des Ölaustritts nicht finden konnte, packte ich die Daytona kurzerhand ein und brachte sie zu Roland Däs nach Süd-Deutschland, der damals noch sagte: „Das kann nichts Großes sein“. Roland hatte damals meine MGS-01, die meiner Scheidung zum Opfer fiel, und meine V13 Centauro, die meiner zweiten Frau zum Opfer fiel (Sie wollte mit ihrem gewohnten Hausstand mitfahren, und das war mit der V13 nur bedingt möglich.) in der Wartung.

Als die MGS und die Centauro verkauft waren, zog ein PS-Monster von BMW (ja, ich gebe es zu) bei uns in die Garage ein. Bisschen zu schwer, aber eben ein Alles-

könner mit allem Pipapo der deutschen Ingenieurskunst. Immerhin war ich ja noch ein „Guzzist“, weil ja noch meine alte Daytona im „fernen Ländle“ war.

Mit den Jahren wurde die Sehnsucht nach meiner „Roten Göttin“ immer größer und die Anrufe bei Roland immer häufiger und drängelnder.

Wer Roland kennt, weiß, dass er phantastische Arbeit leistet, er aber ein penetranter Perfektionist ist. Man bekommt ein Motorrad eben erst wieder, wenn es wirklich perfekt ist. Punkt! Im Falle meiner Daytona hat es 14 Jahre gedauert.

Nach mehr als 47.000 Kilometern überstand fast kein Teil im Motor und im





***Die fast 30 Jahre und mehr als 47.000 Kilometer
sieht man der „Roten Göttin“ nicht an.***

Getriebe dem prüfenden Blick von Roland. Mehr dazu vielleicht mal in einer anderen, langen (sehr langen) Geschichte.

Das kurz zur Vorgeschichte.

Die eigentliche Geschichte fand nun heute statt: Nach 14 Jahren das erste Rollout mit der fast 30 Jahre alten „Dame“. Der Wettergott hatte endlich ein Einsehen und ich am Sonntag Zeit und die Freigabe vom Familienrat, Motorrad zu fahren.

Ein Freund mit seiner GS HP neuester Bauart (natürlich mit Vollausrüstung und allerlei Helferchens) wollte mich begleiten und lächelte mitleidig, als er mich zu Hause abholte und die Daytona in der Sonne glänzen sah.

***Lange Zeit verweilte die Daytona
in der fernen Werkstatt.
Jetzt ist sie wieder zurück.***

Und dann ging es los, die ersten Annäherungsversuche nach 14 Jahren Guzzi-Abstinenz.

Die ersten Schaltvorgänge landeten in „Neutralbereichen“ zwischen den Gängen, wo eigentlich keine sein sollten. Schaltwege, lang wie Marathonläufe, mussten von einem Schaltfuß, der nur noch exakte Kurzstrecken auf einem Schaltautomat gewohnt war, überwunden werden.

Und dann diese Handlichkeit, bei gefühlten zwei Meter Radstand. Ruckdämpfer? Sowas brauchte ein Daytona-Fahrer vor 30 Jahren offensichtlich nicht. Das Fahrwerk der „Göttlichen“ lässt sich als direkt oder sportlich stramm beschreiben. Jede Bodenwelle wird direkt und sportlich schnell an die altersschwachen Bandscheiben durchgegeben, und größere Bodenunebenheiten schlagen direkt bis zum Stammhirn durch.

Kreiselkräfte vom Motor, die dich in die eine Kurve reindrücken und aus der ande-



*Die Daytona und die V13 Centauro,
zwei von drei Vierventil-Guzzis.*

ren geradezu rausziehen wollen. „Wie bin ich da nur vor 20 Jahren funkensprühend durch die Kurven der Landstraßen im Weserbergland geschliffen?“ Gedanken, die mir die ersten 100 Kilometer im Katalysator gereinigten Abgasstrahl meines Freundes hinter der BMW durch den Kopf gingen.

Dann gab's erstmal einen Corona-Kaffee von der Tanke in der Sonne am Straßenrand. Natürlich regelgerecht mit 1,5 Meter Abstand zueinander. Mit dem Kaffee im Bauch ging's weiter, und die Daytona und ich kamen uns langsam wieder näher. Winglets, Bordcomputer, Ganganzeige, Fahrassistenzen wie Quickshifter mit Blipperfunktion, Anti-Hopping-Kupplung, Traktionskontrolle, Antiwheehliesystem, dynamisches Fahrwerk oder einstellbares Kurven-ABS sind Dinge, die vor 30 Jahren noch nicht ins Italienische übersetzt waren und die man auch so auf der Landstraße eigentlich nicht braucht. Zumindest nicht, wenn man sich erstmal wieder dran gewöhnt hat, und sich auf das Wesentliche konzentriert. Dann ganz im Gegenteil. Für eine alte Guzzi hat die perfekt durchgeschraubte Daytona 'ne Menge Pferde im Stall, die ab 4.500 Umdrehungen die

alte Dame ganz schön aus der Ecke drücken.

Straßen, die mir sonst erst weit jenseits der Führerscheingrenze Spaß gemacht haben, sind nun richtige Herausforderungen, die ich gern angenommen habe. Aber auch im Schmusebetrieb macht die Guzzi mit ihrem wohligen Bullern und den angenehmen Vibrationen einfach nur Spaß. Und nur darum geht's!

Und wer sagt's denn, nach etwa 160 Kilometern Annäherungsversuchen zwischen der Daytona und mir, kurz vor der eigenen Haustür

auf der Hausstrecke, fasse ich mir ans Herz, lasse die Daytona über 7.000 drehen und den Antriebsstrang auf Zug (wichtig, ganz wichtig!). Die Lafanconis donnern höllisch, aus dem Luftfilterkasten brüllt es, als wird er in die riesigen Schlunte der aufgezogenen Drosselklappen eingezogen.

Gemeinsam gehen „wir“ in einer Rechtskurve außen an meinem verdutzten Freund mit seinem Hightecheisen vorbei und „wir“ werfen uns als eine Einheit in die nächste Linkskurve und verschaffen „uns“ nach hinten Luft.

Die nächsten fünf Kilometer gehören der Daytona und mir (uns!). Grinsend bis über beide Ohren fahre ich bei uns auf den Hof und stelle die Daytona in die Sonne.

Das mitleidige Lächeln ist verschwunden und nein, mein Freund möchte keinen Kaffee mehr bei uns trinken, er will noch mit seiner Frau Fahrrad fahren. Das werde ich mit meiner Frau heute auch noch tun. So ändern sich die Zeiten.

Aber eins ist doch wie damals: Die Daytona macht einfach unheimlichen Spaß, und ich hoffe, das geht uns noch eine ganze Weile so!

Holger „Bommelholzer“ Schäfer

EICMA, Corona und die möglichen Folgen

Die weltgrößte Motorradmesse hat im letzten November einen Umsatz von 17 Millionen Euro erzielt. Das ist eine Steigerung um 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Am Ende blieb ein Gewinn von knapp 774.297 Euro übrig.

Kurz nach der Ausstellung trat der komplette EICMA-Vorstand zusammen mit dem Präsidenten Andrea Dell'Orto von seinen Posten zurück. Als Grund hierfür werden Differenzen mit dem italienischen Motorradherstellerverband ANCMA genannt. Dieser muss nun einen neuen Vorstand nominieren.

Die nächste EICMA ist für den 5. bis 8. November geplant. Jeder hofft, dass bis dahin die Viruskrise überstanden ist. Aber BMW hat als erster großer Motorradhersteller bereits jetzt angekündigt, in diesem Jahr weder auf der Intermot im Oktober noch auf der EICMA präsent zu sein. Einen Tag später zog sich auch KTM zurück. Sollten andere Firmen der Motorradindustrie diesen Beispielen folgen, könnte das für einen endgültigen Umbruch in der Art der Neuheitenpräsentationen sorgen.

Früher wurden die neuen Modelle bis zur Messe geheim gehalten und dort erstmalig gezeigt. Heute verraten die Hersteller bereits manche Details vor den Ausstellungen, oft gibt es vorab schon Fotos oder Videos als Appetitanreger. Und schließlich veranstalten manche Hersteller bereits ein paar Tage vor der Messe groß angelegte Internetpräsentationen, zu denen die Journalisten und Händler eingeladen werden. Bisher fanden diese Events einen oder zwei Tage vor der EICMA in Mai-

land statt, da brauchten die Journalisten nur etwas früher anzureisen. 2019 stellte Ducati aber bereits zwei Wochen vor der EICMA die 2020er-Modelle in Rimini vor. So hatten die Bologneser die volle Aufmerksamkeit der Motorradwelt.

Die aktuelle Entwicklung könnte zu einem Trend führen, dass jeder Hersteller zu einem selbst festgelegten Datum an einem anderen Ort seine Neuheiten debütieren lässt und dieses im Internet live überträgt. Zukünftig könnten sich Neumaschinenvorstellungen über das ganze Jahr verteilen. Bei einem gleichzeitigen Verzicht der Messeauftritte könnten die Firmen so viel Geld sparen.

Das würde zum einen den Stellenwert der EICMA und Intermot deutlich schwächen, aber gleichzeitig die Position der Frühjahrmessen stärken. Denn die Motorradfahrer wollen die neuen Maschinen ja nicht nur im Internet sehen, sondern auch in Natura erleben, anfassen und probefahren. Und für die kleineren Hersteller, Zubehörfirmen und viele andere sind Motorrausstellungen wichtig, um ein großes Publikum zu erreichen.

Neuer Termin für die Morbidelli-Versteigerung

Die Carole Nash Classic Motorcycle Show in Stafford in Großbritannien sollte vom 25. bis 26. April stattfinden. Bei dieser Veranstaltung wollte Bonhams etwa 200 Motorräder aus dem Morbidelli Museum versteigern. Wegen des Corona-Virus verschoben die Verantwortlichen den Event erst auf den 12. und 13. Juni. Jetzt gab man den 15. und 16. August als neuen Termin bekannt. Ob der wirklich stattfinden kann, ist noch offen.

Zahlreiche Absagen

Diverse Großveranstaltungen und Motorradtreffen sind für dieses Jahr bereits abgesagt worden. Das betrifft Termine in naher Zukunft, aber auch im Spätsommer. Aprilia all Stars ist auf einen unbekannteren Termin verschoben. Man hofft, das Event in diesem Jahr nachzuholen. Ducati hat die World Ducati Week konsequent gleich auf den Sommer 2021 umgeplant. In manchen Ländern wie Großbritannien und den Niederlanden sind Veranstaltungen erst einmal bis zum 31. Mai untersagt. Das bedeutet unter anderem das Aus für das Ducati Clubrennen in Assen. Aber auch andere Großveranstaltungen wie die Tourist Trophy auf der Isle of Man oder die Sachsenring Classic fallen dem Virus zum Opfer.

Die Schatten der Corona-Krise erreichen aber jetzt auch schon die beiden großen Motorradausstellungen, die im Oktober und November stattfinden. BMW und KTM (mit Husqvarna) haben bereits ihre Teilnahmen an den Weltmessen abgesagt.

MV Agusta

MV Agusta hat in den letzten Jahren mehrfach die Zukunftspläne geändert und viele neue Modelle angekündigt. Giovanni Castiglioni wollte nach dem Tod seines Vaters die Marke zum Volumenseller machen und senkte die Preise. Die Rechnung ging aber nicht auf, und die Marke stand mal wieder kurz vor dem Ruin. Aber wie so oft fand sich ein potenter Geldgeber. Doch während Claudio Castiglioni immer wieder Investoren fand, die er so beeinflussen konnte, dass er weiterhin das

Sagen hatte, wurde Giovanni Castiglioni von dem neuen Geschäftspartner in den Hintergrund gedrängt. Jetzt bestimmt der Russe Timur Sardarov das Geschehen. Sardarov will die Stückzahlen deutlich steigern und die Palette umfangreich vergrößern. Die Dreizylindermodelle sollen eine Hubraumaufstockung erhalten. Dazu sind neue Modelle mit 350 und 500 Kubikzentimetern, die in China vom Band laufen sollen, geplant.

Mit einem neuen Vierzylindermotor soll wieder ein Superbike entstehen. Hier schwebt dem Russen eine Maschine vor, die radikal anders als die Sportmotorräder der Mitbewerber sein soll: „Wir arbeiten an pneumatisch betätigten Ventilen, Tiptronic-Getriebe und Aufladung mittels Kompressor oder Turbolader“, ist eine seiner Aussagen.

Und es wird fieberhaft an einer Neo-Klassik-Baureihe gearbeitet. Hier ist die Superverloce das erste Modell. Als nächstes sollen ein Café Racer und ein unverkleidetes Roadster-Modell folgen.

Dazu will Sardarov die Marke Cagiva als Hersteller von kleinen Elektromotorrädern wiederbeleben. Erste Prototypen sollten bereits im letzten Jahr vorgestellt werden.

Sardarov hat angekündigt, dass ein neuer 950er-Motor kommen soll. Gleichzeitig sprach der Russe von einer Enduro. Nun hat sich der MV Agusta-Konzern die Rechte an dem Namen „Elefant“ für Fahrzeuge, Teile und Bekleidung gesichert. Das lässt auf eine Wiederauferstehung der beliebten Reiseenduro hoffen.

Aber mit allen Plänen scheint MV Agusta etwas im Zeitverzug zu sein. Und durch die Virus-Krise sind spätestens jetzt alle Zeitpläne über den Haufen geworfen.

Kurbelwellen für Moto Guzzi Airone

Die Firma Rennsport Service K. Kamradt plant eine Kleinserie von Kurbelwellen für die Moto Guzzi Airone herzustellen. Herr Kamradt fährt persönlich ein solches Motorrad und hat in diesem eine selbst produzierte Kurbelwelle, die sich auf mehreren tausend Kilometern bewährt hat, verbaut. Auf Initiative des Moto Guzzi Falcone Clubs soll nun eine Kleinserie entstehen.

Die Kurbelwelle kann mit originalem Hub oder auf Wunsch mit bis zu 4 Millimeter mehr Hub gefertigt werden. Der Preis (ca. 950 Euro) ist abhängig von der Anzahl der bestellten Kurbelwellen. Die Lieferzeit beträgt etwa acht Monate. Bis zum 15. Juni 2020 werden Bestellungen entgegen genommen.

Weitere Infos sind erhältlich per E-Mail bei kamradt@kurbelwellenkamradt.de.

Euro 5

Ab dem 1. Januar 2021 müssen alle Motorräder, die erstmals zugelassen werden, die Norm Euro 5 erfüllen. Noch sind etliche italienische Maschinen auf dem Markt, welche diese Voraussetzungen nicht erfüllen. Das gilt zum Beispiel für alle Aprilias mit V2- und V4-Motoren. Ebenfalls bei Moto Guzzi ist die komplette Modellpalette betroffen. Bei Ducati erfüllen nur ganz wenige Typen die zukünftigen Werte: Panigale V2, Streetfighter V4. Auch bei Benelli, MV Agusta und anderen Firmen besteht Handlungsbedarf. So werden wir im Herbst viele neue bzw. entsprechend modifizierte Motorräder auf den Messen sehen.

Es bedeutet aber auch, dass die bereits produzierten Motorräder und die, die in naher Zukunft noch vom Band laufen, in diesem Jahr noch zugelassen werden müssen. Durch die Corona-Krise mussten aber die Motorradhändler in vielen Ländern ihre Geschäfte schließen und in manchen Staaten ist das immer noch so. Sicher werden die Verkaufszahlen sinken, so dass es zum Jahreswechsel wohl einen größeren Fahrzeugbestand an Euro-4-Motorrädern im Handel geben wird, als vorauszusehen war. Auch die Hersteller hinken nun bei der Entwicklung der Euro-5-Anpassungen dem Zeitplan hinterher.

Der Präsident des italienischen Motorradherstellerverbands, Paolo Magri, hat die italienische Regierung aufgefordert, sich bei der EU für eine Fristverschiebung einzusetzen.

**MANIAC
MOTORS**
Motorradtechnik

Benelli

MVAGUSTA
Fachhändler

bimota

VYRUS

www.maniacmotors.de

Eine Art Selbstversuch

Kleinanzeigen in der Motalia

Einer der beiden Hauptgründe, die Motalia vor mehr als dreißig Jahren ins Leben zu rufen, war eine Möglichkeit für kostenlose Kleinanzeigen zu bieten. Damals waren Anzeigen in fast allen überregionalen Motorradzeitungen kostenpflichtig.

In den letzten Jahren ist der Kleinanzeigenmarkt in der Motalia leider etwas geschrumpft - viele Käufer und Suchende bevorzugen das Internet. Ein Guzzi-Fahrer, mit dem ich mich vor ein paar Jahren auf dem Treffen in Mandello del Lario unterhielt, sagte sinngemäß: „Eine Anzeige in einer Zeitung macht doch heutzutage keinen Sinn mehr.“

Im letzten Monat war die Anzahl der Kleinanzeigen besonders gering. Da ging ich vor dem Zusammenstellen des Kleinanzeigenmarktes mal in den Keller und schaute, was ich denn zu verkaufen habe. Im Laufe der Zeit sammelt sich ja so manches an. Und mit zunehmendem Alter macht es ja auch Sinn, langsam klar Schiff zu machen.

Nach etwa einer halben Stunde schneller Durchsicht kamen neun Annoncen zusammen, die etwa eine halbe Seite für den Anzeigenmarkt ergaben.

Zuerst war da ein noch eingeschweißter Motordichtungssatz für eine Cagiva 125 (Mito und Planet). Ich habe (leider) noch nie so ein Fahrzeug besessen. Den Dichtungssatz hatte ich zusammen mit einem Ersatzteilpaket für Gileras erhalten. Also einfach mal für 25 Euro inklusive Versand inseriert. Resonanz: null.

Die zweite Anzeige hatte ich in der Art schon ein paar mal probiert, bisher immer erfolglos. So war es auch diesmal. Ich hätte für eine Ducati M 900 gerne einen Satz Zahnriemendeckel aus Aluminium. Aber anscheinend will niemand so etwas verkaufen.

Die dritte Anzeige war ein Schuss ins Blaue. Hoffnung hatte ich gar keine; aber wer nicht fragt, bekommt auch keine Antwort. Die Vorgeschichte zu dieser Anzeige ist, dass ich eine seltene CHR-Monster besitze. Diese hat eine Lackierung in Blaumetallic, wie sie an keiner

anderen Ducati zu finden ist. Leider habe ich im letzten Jahr bei einer Ausfahrt die Sitzbankabdeckung ver-

Im letzten Jahr verlor ich die Sitzbankabdeckung dieser Monster 900. Sie wurde zwar wieder gefunden, war aber unschön zerkratzt. Jetzt kann sie mit der originalen Farbe neu lackiert werden.



loren. Zum Glück war ich mit meiner Frau unterwegs. Sie hat das Teil aufgesammelt, aber es war unschön verkratzt. Da habe ich in der Annonce mal ganz optimistisch gefragt, ob jemand eine Sitzbankabdeckung einer CHR in Blau zu verkaufen hat.

Unerwartet gab es zwei Reaktionen: Es meldete sich Roland, der ebenfalls eine CHR besitzt und über eine Dose mit dem originalen Lack verfügt. Ganz unproblematisch schickte er mir die Farbe zu, und ich konnte das beschädigte Teil neu lackieren lassen. Danach ging der Farbtopf wieder an ihn zurück. Geld wollte er dafür nicht haben, nur die Erstattung der Portokosten. Besser hätte es kaum sein können!

Ein zweiter CHR-Besitzer meldete sich aus Neugier, wieso ich denn so eine Sitzbankabdeckung suchen würde.

In der vierten Anzeige bot ich zwei Seitendeckel für eine Ducati Darmah an. Als ich vor etwa zwanzig Jahren so ein Motorrad als Gespann gekauft hatte, bekam ich zusätzlich diesen Satz. Es schadet ja nie, Reserven zu haben, aber im Regal werden die Teile nicht besser, so häufig gehen



Seit etwa 20 Jahren lagen die Seitendeckel für eine Königswellenducati im Regal. Nun freut sich jemand, der sie für ein Gespannprojekt verwenden will.

die vermutlich auch nicht kaputt, und vielleicht benötigt die jemand aus irgendeinem Grund.

Es meldete sich auch schnell ein Interessent. Das Problem war die Preisfindung, damit tue ich mich immer schwer. Ich finde eigentlich, dass heutzutage vieles überteuert ist. Ich habe dann mal im Internet nach einem vergleichbaren Angebot gesucht, etwas abgezogen und diese Preisidee dem Interessenten mitgeteilt. Nach ein paar Mails zur Verhandlung wurden wir uns einig.

Seit knapp dreißig Jahren fahre ich Gileras mit dem Bialbero-Motor, also Nordwest, RC 600 und Saturno. Da hat sich im Laufe der Zeit so einiges angesammelt. Also habe ich mal eine Anzeige gestartet mit dem Kerninhalt: „Wer etwas benötigt, einfach mal anfragen“. Da kamen dann auch drei Anfragen, und ein paar Teile wechselten den Besitzer.



Solche oder ähnliche Aluminiumdeckel würden sich gut an der Monster machen.



Steuerkette und Stucchi-Spanner sind verkauft. Der Dichtsatz und der Ölwannenzwischenring sind noch da.

Im letzten Herbst hatte es sich ergeben, dass ich die Moto Guzzi California II meiner Frau teilzerlegt hatte, und dabei entstand die Idee, die originalen Vergaser mit den rechteckigen Schiebern auszutauschen gegen modernere mit runden Schiebern. Also bei Stein-Dinse einen entsprechenden Umbausatz bestellt. Aber nachdem ich mir das alles genauer angeschaut hatte, kam ich zu dem Schluss, dass es sinnvoller wäre, gleich auf 36er- anstatt der 30er-Gasfabriken umzurüsten. Also habe ich die nagelneuen und noch verpackten Vergaser angeboten. Preis 190 Euro anstatt 240 Euro, was sie normalerweise kosten. Man muss ja einen Anreiz bieten, damit sie nicht liegen bleiben. Es gab drei Anfragen. Der erste Anrufer kaufte gleich, ohne noch zu verhandeln.

Für die gleiche California hatte ich mal vor ein paar Jahren eine „verstärkte“ Steuerkette und einen Stucchi-Kettenspanner gekauft. Schließlich wurden aber Stirnräder verbaut, und die Teile wanderten ins Regal, wo sie etwas reiften. Also geschaut, was so etwas heute kostet, ein

wenig abgezogen und inseriert.

Zufällig meldete sich jemand, den ich erst vor ein paar Monaten bei der Weihnachtsfeier von Conni's MotoGuzzi Shop kennen gelernt hatte. Wir waren uns schnell einig, und ein paar Tage später nutzte ich das gute Wetter und brachte dem Käufer die Teile vorbei. Das war eine nette Motorradtour, wohnt er doch nur etwa 40 Kilometer entfernt.

Ebenfalls für die Cali geplant war mal ein Ölwannenzwischenring mit Kühlschlitzen. Nötig ist er aber wohl nicht, so lange nicht massiv getunt wird. Also einfach mal angeboten. Einen passenden Preis hatte ich mir aus dem Netz herausgesucht. Aber null Nachfrage. Vielleicht war mein Preis von 150 Euro ja auch zu hoch. Man kann es ja ein- oder zweimal mit einem Preis versuchen, wenn es keine Resonanz gibt, sollte man eine andere Plattform wählen oder den Preis senken.

In der letzten Anzeige habe ich dann einen Umbaukit für die Moto Guzzi Motoleggera 65 für eine Fußschaltung gesucht. Da hat sich keiner gemeldet.

Aber bei neun Annoncen hatte ich bei fünf eine positive Resonanz. Das ist immerhin eine Quote von mehr als 50 Prozent. Zusammen haben die Sachen, die sonst vermutlich noch lange im Keller gelegen hätten, knapp 800 Euro in die Kasse gebracht. Kleinanzeigen in Printmedien funktionieren also auch heute noch, auch wenn viele das Internet favorisieren. Da muss man aber nach den Teilen suchen. In einer Zeitung muss man einfach nur lesen.

Begegnungen mit Fritz Röth

Mit 16 Jahren eine Victoria 159 TS, mit 18 eine 125er Maico, mit 20 eine Yamaha R3/350 cm³. Als Z 2, d. h. Zeitsoldat für zwei Jahre, bekam ich eine schöne Prämie, die nun in einen 750er-Viertakter investiert werden sollte. BMW R 75/5 war mir zu bieder. Die Honda CB 750 gefiel mir ganz toll, aber 67 PS, so sagte man damals, sind total überzüchtet, die hält nicht. Moto Guzzi V7 Special, mit 53 PS, so eben vorgestellt, wäre das nicht was für mich?

Im „Motorrad“ las man die tollsten Geschichten über den V7-Motor, den Zweirad Röth werbewirksam von Hamburg nach Wien und zurück donnern ließ. Ich dachte, rufst mal den Fritz Röth an, ob er überhaupt liefern kann. Bei dem Gespräch mit ihm kam der Mann sowas von gut rüber, dass ich sofort beschloss, ihn zu besuchen. Er wusste am Telefon, wie man mit Leuten umgeht, eben ein Einzelhändler bei dem jeder Kunde zählt. Mit meinem Freund Friedhelm, der als Firmenwagen einen PKW Ford 17 M Kombi, genannt Badewanne, innehatte, fuhren wir nach Hammelbach in den schönen Odenwald. Friedhelm war absolut sicher, wenn wir die Guzzi auf die Seite legen, passt sie in den Kombi.

Der Fritz Röth servierte uns erst mal einen

leckeren Kaffee und dann stellte er uns stolz die Guzzi vor. Da stand sie vor uns: ganz weiß, mit roten Streifen abgesetzt, mit einem einlackierten Pfeil seitlich am Werkzeugkasten und den wunderschönen verchromten Knieauflagen am dicken Tank ... ein gewaltiges Motorrad. Ehrfurchtsvoll schauten wir es an. „Friedhelm“, sagte ich: „Meinst Du wirklich, die geht in den Ford?“ Fritz Röth bekam Schnappatmung und sagte: „Was, die soll da rein, die bekommen wir nicht mal reingehoben.“

Vorsichtshalber machte ich mit dem aufgelösten Herrn Röth den Vertrag und bezahlte, damit er etwas ruhiger wurde. Dann holten wir noch zwei Mitarbeiter hinzu und mit Fritz Röth schoben wir tatsächlich zu fünft die fünf Zentner schwere Maschine in den Ford und legten sie auf einem Zylinder ab. Als bald fuhren wir los, und ich musste zurück fahren. Friedhelm legte sich derweil neben der Guzzi auf den ganzen langen Rückweg nach Neheim-Hüsten schlafen. Ich fuhr recht vorsichtig, damit mein Freund nicht plattgedrückt wurde und



Die Moto Guzzi V7 Special wurde damals mit einer „Badewanne“ bei Fritz Röth abgeholt.

so war zuhause nur der Kerzenstecker platt.

Leider fuhr ich dieses schöne, starke Motorrad nur ein Jahr. Ich hatte eine Idee und annoncierte im „Motorrad“: „Wer tauscht Münch 4 (auch defekt) gegen Moto Guzzi V 7 Special“ Ich rechnete mit keiner Reaktion, tauschte aber kurz danach eine defekte Münch, Fahrgestellnummer 78 ein. Ich fand nicht den Fehler, warum sie nicht ansprang. Jetzt kam wieder mein Freund Friedhelm als gelernter Zweiradmechaniker und Fiat-Fachmann zu Ehren: Nach zwei Minuten drehte er den Verteiler des fehlzündenden Münch-NSU-Motors um 180 Grad, und der Fehler war gefunden.

Die Maschine wurde piekfein hergerichtet und wieder nach einem Jahr verkauft. In unserem bergigen Sauerland war sie mir im Gegensatz zur Guzzi nicht fahraktiv genug. Ich bekam sehr viel Geld dafür. Sie steht heute in Freiburg im Motorradmuseum.

MOTO GUZZI

SPECIAL 750 cm

Hallo Freund, mach auf, du wirst es ohne schmerzen Jahre. Worauf wartest du noch? Es hat doch schon lange V7 geschlagen. Komm schnell, du wirst diesen langen Ritt nach den ersten Kilometern verlieren und vergessen, wenn du den meisten Guzzi-Büßler hinter den Ohren kranken darfst. Die verpackten Jahre hast du mit dieser faszinierenden Maschine in Windeseile wieder ein, so du wirst nochmal so jung.

Technische Daten:
 2 Zylinder V-Motor, 102 cm, 66 SAE/PS bei 6000 U/min, Spitzes 185 km/h, 12 V-Anlage, 200 W Lichtmaschine, elektrischer Anlasser. Für Gespannbetrieb zugelassen.
 Zur serienmäßigen Ausstattung gehören: Scheinwerfer, Stoßdämpfer, Halbleuchte, Hinterrad, Druckbremse, verstellbarer Federbein, 20 Liter-Tank, Concentric-Vorgänger mit Beschleunigungsventil.
 Preis incl. Motor: DM 2890,-
 Halbfabrikat (Gehäuse) aus DM 385,-, Steuer (täglich) DM 111,60

IMPORTEUR:
Zweirad-Röth
 6949 Hammelbach im Odw.
 Telefon 06253/395

Verkauf und Betreuung durch:
 Fa. Rief, Aachen, 52111 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Bonn, 53111 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Köln, 50670 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Düsseldorf, 40225 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Frankfurt, 60471 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Hamburg, 20097 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, München, 80539 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Nürnberg, 90471 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Regensburg, 93041 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Stuttgart, 70372 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Wiesbaden, 65117 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Zürich, 8001 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Berlin, 10117 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Leipzig, 04109 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Dresden, 80109 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Chemnitz, 09111 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Halle, 06108 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Magdeburg, 39104 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Potsdam, 15106 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Rostock, 18109 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Schwerin, 23061 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Uelzen, 21508 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Weiden, 93431 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Bamberg, 96049 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Bayreuth, 96052 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Coburg, 98508 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Erfurt, 99084 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Gera, 07546 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Jena, 07814 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Kassel, 34109 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Kempten, 89348 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Memmingen, 87701 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Osnabrück, 49074 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Passau, 94031 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Regensburg, 93041 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Rosenheim, 84031 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Tübingen, 72074 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Ulm, 89074 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Weingarten, 72374 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Würzburg, 97082 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Augsburg, 86151 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Ingolstadt, 85041 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Landshut, 94609 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Linz, 41334 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6201 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6202 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6203 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6204 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6205 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6206 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6207 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6208 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6209 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6210 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6211 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6212 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6213 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6214 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6215 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6216 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6217 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6218 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6219 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6220 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6221 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6222 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6223 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6224 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6225 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6226 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6227 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6228 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6229 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6230 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6231 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6232 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6233 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6234 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6235 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6236 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6237 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6238 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6239 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6240 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6241 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6242 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6243 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6244 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6245 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6246 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6247 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6248 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6249 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6250 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6251 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6252 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6253 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6254 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6255 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6256 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6257 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6258 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6259 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6260 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6261 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6262 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6263 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6264 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6265 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6266 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6267 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6268 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6269 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6270 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6271 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6272 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6273 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6274 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6275 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6276 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6277 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6278 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6279 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6280 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6281 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6282 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6283 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6284 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6285 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6286 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6287 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6288 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6289 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6290 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6291 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6292 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6293 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6294 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6295 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6296 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6297 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6298 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6299 Kerpstraße 11, Markt 1
 Fa. Rief, Maastricht, 6300 Kerpstraße 11, Markt 1

MÜNCH

**Münch-Werksvertretung
 Nordrhein-Westfalen**

Czech

**Motorradfachmann, 404 Neuß/Rhein,
 Venloer Str. 76, Telefon 021 01/5 93 35**

Vielleicht gibt es das: Wer tauscht Münch 4 (auch defekt) gegen Moto Guzzi V 7 Spezial (Juli 71, 3000 km). Ernstgemeinte Angebote an: K. F. Aster, 5761 Oerlinghauser Heide 80, bei Neheim-Hüsten. 77 922

MV AGUSTA

Tausche Guzzi gegen Münch - hat geklappt.

um. 1969 begann ich fast zwangsläufig die Ausbildung zum Zweiradmechaniker. Mein Lehrbetrieb Siegfried Wierleuker nahm Suzuki-Motorräder noch neben Yamaha und BMW mit ins Programm. Ich fuhr zu Zweirad Röth, um den Lehrgang Zweitakt-Dreizylinder GT 380, GT 550 und GT 750 zu machen.

Fritz Röth begrüßte uns freundlich und hob hervor, wie wichtig gut ausgebildete Mechaniker eine Marke vertreten. Lehrgangsgleiter war er nicht, aber beim Mittagessen des mehrtägigen Lehrganges war er wieder dabei und erzählte lustige Geschichten aus seiner profunden Zweirad-erfahrung. Er hatte Suzuki nach Deutschland geholt, weil er mit seinen verschiedenen Marken, die er teils selbst auf Achse aus Italien geholt hatte, vor nichts mehr Angst hatte.

Noch heute ist der Suzuki-Firmensitz in Heppenheim. Ich erhielt kostenlos einen defekten GT 750 Dreizylinder-Motor zum Aufbau eines Schnittmotors von Fritz Röth persönlich.

1988 hatte ich schon 10 Jahre eine eigene Yamaha-Motorradvertretung und hatte

Damalige Werbeanzeige - 1969.

mir gerade in England einen Three-wheeler-Bausatz der Firma Triking geholt. Ein LM 4 Unfallmotorrad spendete den neuwertigen Motor.

Im Herbst fuhr ich, wie es sich gehört, nach Köln zur IFMA. Ich war gerade weg, da erschien ein befreundeter Vertreter, Johannes Schlösser, mit dem Fritz Röth in meiner Firma in Menden. Er schaute sich lange das Triking an und musste natürlich auch mal hineinklettern, soll aber Schwierigkeiten gehabt haben wieder herauszukommen...

Tage später rief ich ihn an, und er schilderte in seiner blumigen Art, wie schön und gut verarbeitet er das 375 kg Leichtgewicht gefunden habe und wie schön sich der dicke Guzzi vorn drin machte. Wir sprachen natürlich auch über den ehemaligen Lotus-Mitarbeiter, der es baut, und über eventuelle Verkaufsmöglichkeiten. Es interessierte ihn, warum ein Japan-Händler ein Guzzi-Dreirad aufbaute, und ich erzählte von der Abholung in dem Ford „Badewannen“ Kombi.

Jetzt wusste er warum, und sein Spruch war: „einmal Guzzi immer wieder Guzzi“. Das versteht keiner besser als ich.

Wieder etliche Jahre später hatte ein Mitglied des Triking Clubs bei einem Treffen im Odenwald eine Besichtigung des Röth'schen Zweiradmuseums organisiert. Fritz Röth persönlich machte die Führung, zeigt mit wunderbarer Liebe seine Exponate, die er fast alle selbst importiert hatte, und



erzählte Dönekes zu jedem einzelnen Stück. Als er vor der V7 stand, rief ich: „So eine habe ich mal bei ihnen persönlich abgeholt mit einer Ford Badewanne“. Er stutzte und erzählte begeistert von den zwei Verrückten aus dem Sauerland und er sinnierte, es wäre nicht schlecht, fortan den Besuchern diese besondere Geschichte der V7 nicht vorzuenthalten. Alle hatten wir unseren Spaß.

Als ich hier bei Felix in der Motalia von ihm las (*Nachruf in der letzten Ausgabe, die Red.*), habe ich die alten Erinnerungen für die Freunde italienischer Motorräder zu Papier gebracht. Fritz Röth war ein exzellenter Zweiradfachmann und ein charismatischer Mensch mit einem ganz großen Herz für Motorräder - wer ihn kannte, mochte ihn.....

Karl-Friedrich Aster, www.triking-deutschland.de

Umgezogen?

Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Postvertriebsstücke sind vom Nachsendeantrag ausgenommen und werden auch nicht an den Absender zurückgeschickt. Adressenänderungen müssen uns spätestens am 25sten des jeweiligen Vormonats vorliegen.

Presseschau

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

Ducati Streetfighter V4 S

Der „Motorradfahrer“ hat einen Fahrbericht des nahezu unverkleideten Motorrades auf vier Seiten abgedruckt. Zehn Fotos übernehmen in dem Heft Nr. 05/2020 die Darstellung der Ducati.

Einen Fahrbericht über die unverkleidete V4 aus dem Hause Ducati kann man in der Ausgabe Nr. 05/2020 der Zeitung „PS“ auf sechs Seiten lesen. Neun Abbildungen bringen das Motorrad und einige seiner Details den Lesern näher.

„Motorrad News“ veröffentlicht auf dreieinhalb Seiten in dem Mai-Heft einen Fahrbericht über das von der Panigale abgeleitete Naked Bike. In Szene gesetzt wird das Motorrad von acht Fotos.

Auf vier Seiten mit sechs Bildern findet man in der aktuellen Ausgabe von „Motorräder Pur“ eine Vorstellung des Straßenkämpfers mit vier Zylindern.

Auch das „Motorrad Magazin“ beschäftigt sich in dem Heft Nr. 03/2020 mit der Ducati Streetfighter V4 S. Auf sieben Seiten werden verschiedene Details erläutert. Zwölf Abbildungen gehören zu diesem Fahrbericht.

Ducati 851

In der Zeitung „Klassik Motorrad“ belegt der neueste Teil des Berichts über die Wiederinbetriebnahme einer Ducati 851, die aus dem Dornröschenschlaf geweckt werden soll, vier Seiten. Diesesmal geht es um das Thema Kurbelwelle wuchten. Fünf Bilder garnieren den Text in der Ausgabe Nr. 03/2020.

Laverda 1000

Fünf Seiten hat die Zeitung „Motorrad Classic“ in dem Heft Nr. 05/2020 einer nach langem Dornröschenschlaf restaurierten Laverda eingeräumt. Neunzehn Fotos bebildern den Text.

Cagiva Navigator

Die Zeitung „Motorrad News“ hat der Cagiva mit Suzuki-Motor nicht ganz eine Seite gewidmet. Der Artikel beinhaltet in der Ausgabe Nr. 05/2020 zwei Bilder.

Ducati Panigale V2 S

Ein Kollege der Zeitung „Motorräder Pur“ war zur Pressepräsentation des überarbeiteten Superbikes eingeladen. Seine Eindrücke schildert er auf sechs Seiten in der Ausgabe Nr. 01/2020. Den Text lockern sieben Abbildungen auf.

Ducati Diavel S

Die Kollegen von „Motorrad News“ vergleichen in der Ausgabe Nr. 05/2020 den zweizylindrigen Power-Cruiser mit der dreizylindrigen Triumph Rocket 3 R. Neunzehn Abbildungen zieren den Artikel mit sechseinhalb Seiten.

Laverda Chott

Ein Artikel über die Enduro mit Zweitaktmotor nimmt in der Mai-Ausgabe von „Oldtimer Praxis“ fünf Seiten ein. Zwölf Fotos sorgen für die Bebilderung.

Presseschau

Ducati Supersport S

In der Zeitung „PS“ ist ein Rennstreckentest der S-Version der aktuellen Supersport zu lesen. In dem Heft Nr. 05/2020 verteilen sich elf Fotos auf zehn Seiten.

Benelli 752 S

Zwei Seiten und drei Bilder sind die Eckdaten einer Vorstellung der unverkleideten Benelli in dem Heft Nr. 01/2020 von „Motorräder Pur“.

Aprilia V4 Pikes Peak

Sechs Seiten umfasst ein Bericht über die Aprilia, die 2019 das Pikes Peak Bergrennen gewonnen hat, in der Zeitung „PS“. Neun Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. In der Ausgabe Nr. 05/2020 ist der Artikel zu entdecken.

Ducati Scrambler Dessert Sled

In dem ersten Heft von „Auto Bild Motorrad“ trifft die Enduro aus der Scrambler-Baureihe auf ein anderes Motorrad: Triumph Scrambler 1200 XC heißt der Gegner in diesem Vergleichstest. Sechzehn Abbildungen stellen die zwei Motorräder auf sechs Seiten dar.

Ducati Panigale V4 S

In der Erstausgabe der „Auto Bild Motorrad“ belegt eine Vorstellung des für 2020 überarbeiteten Superbikes aus Bologna eine Seite. Der Artikel beinhaltet drei Bilder.

Ducati Multistrada 950

„Motorrad News“ lässt die kleine Multistrada gegen die BMW F 900 XR antreten. Auf sieben Seiten wird den beiden Crossover-Bikes auf den Zahn gefühlt. Einundzwanzig Fotos füllen den Text in der Mai-Ausgabe.

Aprilia V4 Pikes Peak

Sechs Seiten umfasst ein Bericht über die Aprilia, die 2019 das Pikes Peak Bergrennen gewonnen hat, in der Zeitung „PS“. Neun Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. In der Ausgabe Nr. 05/2020 ist der Artikel zu entdecken.

Lust®
Motorrad GmbH

**Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln**

MV AGUSTA **MOTO GUZZI**

aprilia **MOTO MORINI** **Vespa**

PIAGGIO **CAGIVA**

GILERA **Benelli**

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

Moto Guzzi Duna

Dünen-Prototyp aus Mandello del Lario

Wer hätte gedacht, dass mal eine Enduro der größte Verkaufserfolg von Moto Guzzi werden würde. Die V85 TT ist der absolute Bestseller aus Mandello del Lario. Vor ihr gab es schon andere Enduros wie V 65 TT, Quota und Stelvio. Und es gab eine Moto Guzzi Duna - aber nur eine einzige bzw. zwei, die unterschiedlich sind.

Diese Enduro ist ein Prototyp, der 1987 auf der EICMA gezeigt wurde, aber zu einer Serienproduktion kam es nie. Der Antrieb ist ein interessanter Mix aus Teilen der kleinen und großen Baureihe damaliger Guzzis. So stammt der Motor mit vier Ventilen pro Zylinder aus der V 75. Die leistete damals 61 PS. Mittels einer

Adapterplatte ist das Fünfgang-Getriebe der großen Guzzis angeflanscht. Auch der Endantrieb stammt von einer 850er oder 1.000er.

Der Rahmen ist eine komplette Neukonstruktion aus viereckigen Stahlrohren. Die Vorderradführung übernimmt eine verstellbare Moto Cross-Gabel von Marzoc-



Auf den ersten Blick könnte man die Duna für eine modifizierte NTX halten und ihr nicht die gebührende Aufmerksamkeit schenken.

chi vom Typ M1 mit vorversetzter Vorderachse. Die ebenfalls aus rechteckigen Stahlprofilen zusammengesetzte Schwingen hat ihre Lagerung im Rahmen. Interessant ist die Hinterradfederung mit dem Namen Double Link, die sich leider unter dem Plastikkleid versteckt. Von der Schwingen führen rechts und links je eine Metallstrebe nach oben. Dort sind sie mit einem Umlenkhebel und zwei nahezu waagrecht unter dem Fahrersitz liegenden Federbeinen verschraubt.

Diese Duna ist der Prototyp von 1987. Bereits 1985 gab es eine andere Duna als Entwicklungsmodell. Die hatte zwar den gleichen Motor, aber Getriebe und Endantrieb aus der kleinen Baureihe und einen anderen Rahmen. Doch auch hier hatte Moto Guzzi schon das Double Link-System verwendet. Anstelle der Duna

Vorne und hinten ist je eine Bremscheibe verbaut. Das Double Link-System gab es in einigen Prototypen, aber in keiner Serienmaschine.



Winkeltrieb von den großen Modellen. Streben führen von der Schwingen zu den waagrecht liegenden Federbeinen unter der Sitzbank.

baute Moto Guzzi die NTX mit 350 und 650 Kubikzentimetern. Das waren die Zweiventilmotoren aus der kleinen Baureihe mit den dazugehörigen Getrieben, bei denen sich die Lagerung der Schwingen mit zwei konventionell angeordneten Stoßdämpfern im Getriebegehäuse befindet.



Motocircle Vienna 2019

Laverda Freunde Österreich stellen aus

Die Laverda Freunde Österreich nehmen seit 2017 am Motocircle Vienna teil. Das ist ein zweitägiger Event im stimmigen Ambiente einer alten Industriehalle, rund um Custom Bikes, Café Racer, Classic Bikes, Handwerk, Mode und Design, von einem sehr jungen und engagierten Team veranstaltet.

Im September 2019 waren wir mit drei umgebauten Laverdas vertreten: Karl mit seiner Laverda 500 Super Sport in Schwarz/Grau/Orange lackiert, Gerhard mit seiner orangen Laverda 750 SF2 „die Mexikanerin“ und schließlich Gert mit einer metallischblau/orangen Laverda 750 SFC-R, die er für einen Freund umgebaut hat.

*Die Laverda 500 hat
Karl zusammen mit
seinem Sohn aufgebaut.*



Foto: alexlangphoto.com

Foto: Max Mauthner/Götz Göppert



*Umbauten, Klassiker und mehr
präsentiert die Motocircle Vienna.*

Laverda 500

Karl hat seine Laverda 500 vor fünf Jahren, zusammen mit einer 750 SF und einer nicht ganz kompletten 1.200er, im zerlegten Zustand gekauft. Er hat sie, zusammen mit seinem Sohn Christian, neu aufgebaut und nach seinen Vorstellungen gestaltet. Sie hat eine sehr sportliche Optik erhalten, wirkt aber in ihren schwarz-grauen Kleidern mit den dezenten, orangenen Akzenten sehr edel.

Die Nockenwellen, die zurückverlegten Rasten und die Auspuffanlage stammen von der 500 Formula. Eine SFC-Höckersitzbank und eine spezielle Verkleidung wurden extra angepasst. Die sportlichen Tommaselli-Stummellenker, die leichten Campagnolo-Felgen und die weißen Zifferblätter für Tacho und Drehzahlmesser machen aus ihr eine äußerst hübsche Italienerin, die sich sehr flott bewegen lässt.

Laverda 750 SF2

Gerhard hat seine Laverda 750 SF2 schon seit 1985. Die letzten 25 Jahre hat sie allerdings völlig ungenutzt in einer Tiefgarage verbracht. 2018 begann Gerhard seine geliebte SF2 wieder herzurichten. Dabei benutzte er sein



„Die Mexikanerin“ hat lange in einer Tiefgarage auf die Wiederbelebung gewartet. Die Patina blieb beim Wiederaufbau erhalten.

Wohnzimmer als Werkstatt. Für Gerhard war von Anfang an klar, dass der Aufbau nicht dem Originalzustand entsprechen wird. Die herrliche Patina von Tank und Seitendeckeln, die angepasste Norvil Norton Höckersitzbank mit mexikanisch gemustertem Stoffbezug, die Weißwandrei-



Foto: alexlangphoto.com

Weder tip top noch original. Die eigenwillige Maschine passt zum Spirit des Motocircle.

fen, die bandagierten Auspuffkrümmer, der Stummellenker und die zurückverlegten Rasten geben „der Mexikanerin“ ihren starken Charakter.

Laverda 750 SFC-R

Gert hat die Laverda 750 SFC-R in metallischblau für seinen Freund Harald aufgebaut. Die Basis ist eine 750 SF3 mit der Aluschwinge der 1000 SFC und Akront-Drahtspeichenrädern. Die GFK-Teile wurden von CarbonBoba in Serbien angefertigt. Der Tank hat einen Sichtstreifen für den Benzinstand, die Sitzbank ist mit Velourleder bezogen.

Die Fußrastenanlage stammt von der 750 SFC. Die winzigen Kellermann-Atto-Blinker sind an der SFC-R kaum sichtbar, aber durch LED-Technologie leuchten sie sehr hell. Die 2-1-Auspuffanlage ist leicht gedämpft. Die kräftigen orangen Akzente sind foliert worden und lassen die SFC-R sehr sportlich wirken. Statt der ursprünglich geplanten drei Monate hat dieser Umbau fast eineinhalb Jahre gedauert.



Drei Monate waren für den Wiederaufbau geplant - das war wohl etwas optimistisch kalkuliert.

Einen Bericht und viele Fotos vom Motorcycle Vienna 2019 findet ihr auf unserer Homepage: www.laverdafreunde.at/Deutsch/2019MotoCircle.html.



Foto: alexlangphoto.com

Motocircle Vienna ist eine junge Veranstaltung, die seit 2017 der österreichischen und internationalen Motorradszene eine neue Plattform bietet. In drei Jahren hat sich der Event einen Namen im Bereich Customizing und Lifestyle gemacht: Motorradkultur aus den Bereichen Fashion, Art, Design und Handcraft in der Ottakringer Brauerei. 2020 findet die Motocircle Vienna nicht statt, aber notiert euch schon mal den 11. & 12. September 2021 für die vierte Auflage im Terminkalender.



Foto: Max Mauthner/Götz Göppert



Foto: Max Mauthner/Götz Göppert



Ein Motorrad wie kein anderes

Vyrus Alyen

In aktuellen Zeiten mag der Name Vyrus für eine Motorradmarke nicht passend erscheinen. Aber die italienische Firma existiert bereits seit mehr als zwanzig Jahren, und die Inhaber sind einerseits dem Motorradvirus verfallen, was wohl auch für viele von uns gilt, und sie sind überzeugte Verfechter der Radnabenlenkung.

Nachdem Bimota in den Konkurs gegangen war, sicherte sich Vyrus Divisione Motori s.r.l. die Erlaubnis, Fahrzeuge mit der Lenkung der Bimota Tesi herzustellen und verfeinerte das System der Radnabenlenkung. Im Laufe der Jahre entstanden in Handarbeit unterschiedliche Modelle. Zuerst setzte man auf Ducati-Motoren, sowohl luft- als auch flüssigkeitsgekühlt. Später kamen auch japanische Vierzylinder zum Einsatz. Mit der Zeit wurden die Motorräder so umkonstruiert, dass die Federbeine nun waagrecht quer zur Fahrtrichtung montiert sind. Die Firma nennt diese Konstruktion: Push Rod Twin Pivot Vyrus.

Als neueste Kreation hat Vyrus ein Motorrad präsentiert, welches prädestiniert



Das TFT-Cockpit ist in das Carbonmonocoque integriert.

ist, im nächsten Batman-Film eine wichtige Rolle zu spielen. Die Maschine sieht so anders aus wie andere Motorräder, da taufen die Schaffer sie Alyen, wie ein Wesen von einem anderen Stern.

Mit diesem Bike kehrt Vyrus im gewissen Sinne zu den Anfängen zurück und verbaut einen V2 aus Bologna. Nicht irgendeinen, sondern den 205 PS starken Superquattro aus der 1299 Panigale. Wie schon bei der Bimota Tesi ver-

Carbonstulpen auf der schwarz beschichteten Auspuffanlage.





gung anstatt mechanischem Gestänge entschieden.

Das HWSS (Hydraulic Wired Steering System) besteht aus zwei Stahlseilen, die mit Auslegern der Radnabenlenkung und des Lenkers verbunden sind, umhüllt von einer Nanopartikelflüssigkeit, die die Arbeit eines Kolbens simuliert. Der Nachlauf ist von 84 bis 112 Millimeter einstellbar, das entspricht einem Lenkkopfwinkel von 17 bis 25 Grad.

Scheinwerfermaske wie ein Insektengesicht, Handprotektoren wie Flügel und viele schräge Flächen für Abtrieb bei hohen Geschwindigkeiten.

bindet ein Doppel-Omegarahmen die beiden Schwingen. Bei Bimota und bisherigen Vyrus-Maschinen noch aus Aluminium gefräst, entschied man sich hier für leichtes Magnesium. Nicht neu - bereits bei der Münch waren Rahmenteile aus Elektron, was eine Magnesiumlegierung ist - aber teuer.

Eine Zweiarmschwinge führt das Vorderrad. Die Radnabenlenkung als solches

ist bekannt und in ähnlicher Weise auch bei der neuen Bimota Tesi H2 mit Kawasaki-Motor zu finden, aber Vyrus hat sich für eine hydraulisch unterstützte Lenkungsbetäti-

Die Federbeine sind quer zur Fahrtrichtung montiert und werden durch ein Hebelsystem beidseitig beaufschlagt.

Eine Einarmschwinge aus Magnesium lässt hinten den Blick auf die Carbonfelge mit dünnen Speichen frei. Die Räder stammen von Rotobox und weisen den üblichen Durchmesser von 17 Zoll auf. 120/70 und 200/60 sind die Größen der Pirelli-Reifen.

Ebenfalls aus Carbon ist das Monocoque gebacken, welches Cockpit, Tank und Sitzbank in sich vereint.



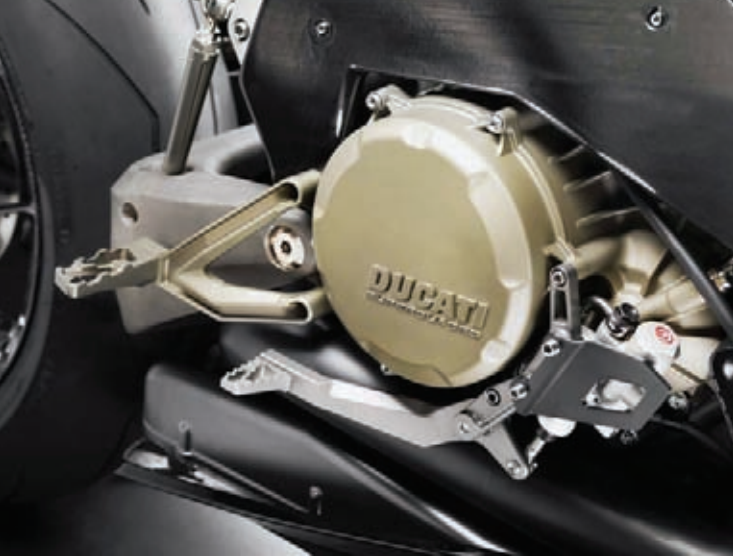


*Zerklüftet lässt die Alyen
einige Technik sehen.*

Der Kunde hat die Wahl zwischen zwei Bremssystemen (Carbonkeramikscheiben oder Brembo T-Drive-Scheiben vorne, abgeleitet von WSBK mit GP4 RR P4 32/36 CNC-Monoblock-Bremssätteln). Die Stoßdämpfer für das Push Rod Twin Pivot Vyrus System liefert Öhlins.

*Radnabenlenkung mit
Bowdenzugbetätigung
und vielen Frästeilen,
dazu feinste Brems-
komponenten von
Brembo.*





Viele Teile sind aus dem Vollen gefräst.

Der Tank fasst 11 Liter, und Vyrus gibt ein Trockengewicht von 165 Kilogramm an.

Ascanio Rodrigo hat mit Sicherheit den Alien-Film gesehen und sich beim Schaf-

fen dieses Motorrads davon inspirieren lassen. Flügel erinnern an das Monster und sorgen entsprechend dem aktuellen Trend für Abtrieb bei hohen Geschwindigkeiten.

Die Vyrus Alien ist ein einsitziges Sportmotorrad. Einen Preis hat die Firma nicht genannt, doch sicherlich werden sich nicht viele dieses exklusive Motorrad leisten können. Aber es sollen eh nur zwanzig Ex-

emplare dieser aufregenden Maschine entstehen. Die Alien erfüllt Euro 5 und kann damit in allen europäischen Ländern zugelassen werden. Ab wann das Modell verfügbar sein wird, ist nicht bekannt.



DUCATI
 MELLE



STREETFIGHTER V4 - Jetzt bei uns
Probefahren!



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

Leserbrief

Leserbrief zum Leserbrief von Wolfgang Kopf in der Ausgabe März 2020

Guten Tag Motalia-Redaktion, mein lieber Scholli. Da spannt der Wolfgang über eine ganze Seite den Bogen über die Weltpolitik, um am Ende doch eher lapidar zu bemerken, dass zu seinem Mopedspaß das Verbrennen von Sprit gehört. Ja bitte.

Aber bitte nicht die Motalia aufs Spritverbrennen reduzieren. Ich mag die Motalia, weil sie sehr vielseitig über das Mopedfahren berichtet und nicht ständig die ausgelebten Klischees darüber bedient werden.

Ich lese nun seit etlichen Jahren die Motalia und bisher war sie immer interessant (zugegebenermaßen manche Artikel erst beim zweiten Lesen z. B. Dreiräder).

Weiter so und gerade die technischen Entwicklungen gehören dazu.

Mit freundlichem Gruß

Klaus Guttek

Leserbrief zu dem Artikel „Kampf an der 200-Kilogramm Grenze“ in der Ausgabe April 2020

Wahrscheinlich hat der Freund des Verfassers „Ganz schön schwer“ die Moto Guzzi V85 TT nicht probegefahren und sich nur an der Gewichtsangabe orientiert. Ich habe das Rentenalter (kein Frührentner) schon ein paar Jahre überschritten und mir eine Moto Guzzi V85 TT gekauft und nicht bereut.

Die größere Herausforderung als das Gewicht ist die Sitzhöhe, die eine gewisse Beweglichkeit beim Auf- und Absteigen verlangt. Das Gewicht ist nach den ersten paar Metern einfach nicht mehr zu spüren und während des Fahrens sowieso nicht. Ich habe den Kauf nicht bereut. Außerdem wollte ich ein italienisches Motorrad.

Heinz Muck

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:

neue Adresse:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

Land: _____

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

Ducati Muletto

Lastendreirad aus Bologna

Dass Ducati Motorräder baut, weiß jeder. Dass Ducati ursprünglich ein Elektronik-Konzern ist und früher Kondensatoren, Radios, Rasierapparate und vieles andere produziert hat, ist wohl auch vielen bekannt. Aber nahezu unbekannt sind sicherlich die Lastendreiräder aus Bologna.

Viele Motorradhersteller haben in den fünfziger Jahren kleine Lastendreiräder hergestellt und verwendeten hierfür Motoren aus ihren Zweirädern. Ducati hatte den Fattorino (Laufbursche) und den Muletto (kleines Maultier) im Programm. Den Ersteren gibt es mit Zweitaktmotoren mit 48 und 92 Kubikzentimetern. Der Muletto wird von einem Viertaktmotor angetrieben. Diesen gibt es in zwei Versionen mit 175 und 200 Kubikzentimetern. Der luftgekühlte Viertakter ist eine ungewöhnliche Konstruktion mit einem etwa um 45 Grad nach vorne geneigten Zylinder. Die Einlaßöffnung befindet



Ein Lastendreirad - aber ein ganz seltenes von Ducati.



sich oben in der Mitte des Zylinderkopfes, und der Vergaser zeigt in Fahrtrichtung nach vorne. An dem Motor ist eine Triebsatzschlinge wie bei einem Roller angeblockt. Das Chassis baute die Firma Carrozzeria Ramaz-

Eigenwillige Anordnung von Einlaßkanal und Vergaser. Keine Königswelle und keine Desmodromik.

zotti, die ihren Sitz in der Via Berretta Rossa in Bologna hatte.

Der Muletto hat eine Zuladung von 350 Kilogramm und fährt etwa 60 km/h schnell. Ducati bot das Lastendreirad in unterschiedlichen Varianten mit und ohne Fahrerkabine an.

Beim Ducati-Spezialisten Rolf Hadeler in Rosengarten bei Hamburg ent-



Spartanische Ausstattung im Inneren, weniger geht kaum.

Das ist während der Fahrt bestimmt nicht leise in der Kabine.

An der stabilen Trapezgabel ist ein Motorradlenker mit den üblichen Bedienelementen montiert, und das Getriebe wird mit dem rechten Fuß über eine Schaltwippe betätigt.



deckten wir so ein Dreirad im restaurationswürdigen Zustand.

Es handelt sich um einen Muletto mit Fahrerkabine und einem zentralen, gefederten Sitz. Links daneben befindet sich der Tank und rechts ein Klappsitz für einen Beifahrer.

Der Fahrer thront direkt über Zylinderkopf und Vergaser. Eine Trennwand zwischen Kabine und Motor gibt es nicht.



Beim Ducati-Spezialisten Rolf Hadeler gibt es immer wieder interessante Fahrzeuge zu sehen.

Wir und der Ausnahmezustand

Corona, die Motalia, Händler und Zulassungsstellen

Einer unser Leser, Georg Theobald, hat uns bei der Überweisung für die Verlängerung seines Abos folgenden Text übermittelt: „Hallo Felix, wäre es hilfreich, aktuell auch schon den Betrag für 2021 zu überweisen?“

Diese Solidarität hat uns überrascht und gefreut. Doch bisher sind die finanziellen Auswirkungen der Corona-Krise auf die Motalia sehr gering. So hatte für das April-Heft nur ein einziger Händler seine Werbeanzeige storniert.

Viele Motorradzeitungen finanzieren sich zu einem extrem großen Prozentsatz aus den gewerblichen Anzeigen und verdienen nur wenig Geld mit dem Verkauf der Hefte. Ganz extrem ist das bei den kostenlosen, regionalen Motorradmagazinen. Diese leben ausschließlich von den Inseraten und sind so zu 100 Prozent davon abhängig.

Zeitungsvertriebssystem

Normale Zeitschriften werden von den Verlagen an die Pressegrossisten geliefert. Diese wiederum geben die Hefte an den Handel (Kiosk, Kaufhäuser, Tankstellen usw.) weiter. Sowohl die Grossisten als auch die Endverkäufer bekommen für ihre Arbeit einen Anteil des Preises der verkauften Hefte. Um sicherzustellen,

dass bis zum Erscheinen der neuesten Ausgabe an jeder Verkaufsstelle genügend aktuelle Hefte verfügbar sind, werden viel mehr Hefte gedruckt, als wirklich verkauft werden. Die überschüssigen Exemplare gehen zurück an die Grossisten und werden nach der Ausbuchung als Altpapier verarbeitet.

Das heißt, der Verlag lässt ganz viele Hefte drucken, was er entsprechend bezahlt. Er verkauft aber nur einen Bruchteil - oft nicht einmal die Hälfte - und muss sich den Verkaufspreis mit zwei Geschäftspartnern teilen, da bleibt nur wenig Gewinn übrig - bei manchen Zeitungen auch gar keiner. Diese finanzieren sich dann hauptsächlich oder nahezu ausschließlich über die Anzeigen.

Besonders beliebt sind als zusätzliche Einnahmequelle Abonnenten. Mit diesen verdient der Verlag mehr als mit Kioskverkäufen. Darum sind Abos oft billiger als der normale Verkaufspreis und Abonnenten werden mit Prämien geködert.



The advertisement features a composite image. On the left, a motorcyclist in a red and white suit is performing a wheelie on a red motorcycle. A white sign with black and red text is overlaid on the image, stating: "DEUTSCHLANDS GRÖSSTE MOTORRAD-WELT ÜBER 2000 BIKES VOR ORT". On the right, a modern, multi-story building is shown at dusk, illuminated from within. A large, circular red sign with the letters "L&L" and a stylized logo is mounted on the building. Below the building, a list of motorcycle brands is displayed: "DUCATI Kawasaki HONDA YAMAHA MOTO GUZZI Husqvarna". At the bottom left, the address "Echterdinger Straße 85 70794 Filderstadt" and contact information "Telefon 07 11/79 73 03-22 Telefax 07 11/79 73 03-50 info@limbaecher.de www.limbaecher.de" are provided. The name "LIMBACHER" is printed in large, bold, white letters at the bottom right.

Hohe Abonnentenzahlen erleichtern die Verhandlungen mit potenziellen Anzeigekunden.

Die Motalia war von Anfang an als reine Abonnementszeitung geplant und entsprechend günstig kalkuliert. So ersparen wir uns die monatliche Produktion von Altpapierbergen. Wir wissen immer, wie viele Hefte wirklich benötigt werden.

Seit dem September 2007 ist unser Verkaufspreis mit 22,00 Euro für ein Jahresabo stabil. Aber in den letzten 13 Jahren sind so manche Kosten gestiegen. Da müssen wir langsam mal über eine Preiserhöhung nachdenken.

Zeitungskrise?

In der aktuellen Zeit mit dem Internet und neuen Medienformen ist die Situation für Printmedien schwierig geworden. Bei vielen Zeitungen haben in den letzten Jahren Auflage und Heftdicke nachgelassen, und es gab Entlassungen beim Personal.

Gerade erst hat der Huber-Verlag Insolvenz angemeldet. Kurz vorher hatte dieser Verlag bereits die Zeitung „Roadster“ eingestellt. „Motorrad Reisen“ aus gleichem Hause erscheint schon seit einer Weile nicht mehr. Titel wie „Custom Bike“ und „Bikers News“ sind noch im Programm, aber anscheinend sind die Kosten höher als die Einnahmen. Das MO-Sonderheft „Motorräder aus Italien“ wird auch nicht mehr produziert.

Dank einer treuen Leser- und auch Händlerschaft sind unsere finanziellen Einbußen gering. Problematischer sind andere Auswirkungen, die sich auf das Fahren mit Motorrädern und Motorradveranstaltungen auswirken.



Die im Frühjahr besonders beliebten Italo-Frühtücker (hier Holm Moor) mussten abgesagt werden.

Veranstaltungen möglich?

Am 15. April verkündete die Bundesregierung erste Lockerungen der Corona-Maßnahmen. Bis zum 3. Mai, also wenige Tage nachdem dieses Heft erschienen ist, gilt weiterhin ein Kontaktverbot, welches jede Art von Motorradtreffen, Stammtisch und ähnliches verbietet. In Zukunft wollen sich die verantwortlichen Politiker etwa alle zwei Wochen auf ein weiteres Vorgehen verständigen. Als nächster Termin hierfür wurde der 30. April festgesetzt. Da ist dieses Heft bereits gedruckt.

Wenn es zu einer Lockerung des Kontaktverbotes kommen sollte, wird dieses sicherlich schrittweise passieren. Es werden also zuerst vermutlich nur kleinere Gruppen von wenigen Personen zugelassen und diese Zahl wird dann - wenn es gut läuft - voraussichtlich stückweise alle 14 Tage vergrößert.

Sollte es so kommen, wird es noch eine ganze Weile dauern, bis Motorradtreffen und ähnliche Veranstaltungen wieder möglich sind.

Bis mindestens zum 31. August sind in Deutschland alle Großveranstaltungen verboten. Was nun eine Großveranstal-

tung ist, wurde nicht einheitlich definiert. Hier haben die Bundesländer einen gewissen Spielraum. Die meisten scheinen die Grenze bei 1.000 Personen zu setzen. Sicherlich bedeutet dieses das Aus für die MotoGP im Juli auf dem Sachsenring und die Superbike-Weltmeisterschaft im August in Oschersleben. In wie weit davon größere Motorradtreffen betroffen sind, hängt davon ab, welche Maximalzahlen das jeweilige Bundesland für die Zukunft festlegt.

Die Motorradbranche

Die Corona-Krise hat die Motorradbranche nicht ganz so hart getroffen, wie manchen anderen Geschäftsbereich. Zumindest die Werkstätten durften weiter offen haben. Mit Hol- und Bringservice konnte der Betrieb am Laufen gehalten werden. Normale Motorradgeschäfte mussten also nicht komplett zusperren. Aber der Verkauf von Fahrzeugen, Zubehör und Bekleidung war nicht bzw. nur eingeschränkt (z. B. Versand) möglich.

Hier waren viele Händler recht einfallreich und fanden für einige Probleme Lösungen. Aber bei dem schönen Frühjahrswetter wären Umsätze in ganz anderen Dimensionen möglich gewesen. Hier hat der lokale Handel sicher viel an den Onlinehandel verloren.

Nun dürfen die Motorradhändler unter den vorgeschriebenen Auflagen wieder die Kunden im Ladenlokal bedienen. Hier gilt es jetzt, den örtlichen Handel zu unterstützen und die Existenz der doch gebeutelten Dealer zu sichern. Die Saison ist früh mit bestem Wetter gestartet, das sind gute Voraussetzungen. In den meisten Bundesländern darf man auch als Freizeitbeschäftigung Motorrad fahren. Manche Stellen appellieren zwar, dass man auf dieses Hobby zur Zeit lieber verzichten sollte, aber das muss jeder für sich entscheiden. Und wer bereit ist, auf das Fahren zu verzichten, der kann sich ja anders mit seiner Diva beschäftigen: Umbauen, reparieren, warten, tunen oder ein-

fach nur das Austauschen rostiger Schrauben. Oder mal das Ersatzteillager aufräumen und ein paar Teile per Kleinanzeige verkaufen. Es gibt doch eigentlich immer etwas zu tun.

April und Mai sind die wichtigsten Monate im Jahr für den Kauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. Hier haben die Händler bisher wenig verloren, bis Mitte April ist das Wetter oft noch kalt, so dass jetzt mit einem warmen Frühling noch viel aufgeholt werden kann.



Die Saisoneroöffnungsfeiern bei den Händlern sind in diesem Jahr ausgefallen. Jetzt darf sich in den Geschäften nur eine begrenzte Anzahl von Kunden aufhalten.

Das heißt aber auch, dass wir jetzt kaufen sollten und nicht die Träume bis 2021 aufschieben. Der Fahrzeugbestand ist oft mit Krediten vorfinanziert, dadurch können schnell Liquiditätsengpässe entstehen, wenn der Verkauf zu lange stockt.

Zulassungsprobleme

Ein Problem sind zur Zeit die Zulassungsstellen. So manche arbeitet sehr eingeschränkt, und andere bedienen ausschließlich gewerbliche Kunden oder haben gar ganz geschlossen. In Sachsen gibt es sogar eine Behörde, die einer Motorradhändlerin mitgeteilt hat: dass für „Spaßmobile wie ATV/Quads oder Motorräder“ derzeit keine Zulassung erteilt werden könne. Ein anderes Amt in Sachsen will Motorräder nur zulassen, wenn der Arbeitgeber bescheinigt, dass der Halter mit einem Motorrad zur Arbeit kommen muss und auf die Person kein Auto zugelassen ist. Ein absolutes Unding in einer Zeit, in der man aufgefordert wird, den öffentlichen Nahverkehr zu meiden, weil man dort die Abstandsregeln nur schwer einhalten kann.

Eigentlich sollte in Deutschland mit den



Auch an Zelttreffen im Freien ist im Moment nicht zu denken - an Treffen im Hotel erst recht nicht.

entsprechenden Voraussetzungen seit Oktober 2019 eine Onlinezulassung möglich sein. Aber das funktioniert an vielen Stellen aus technischen Gründen oder Unvermögen noch nicht. Außerdem haben viele Personen nicht den dafür nötigen Personalausweis mit Online-Funktion.

Lieferbarkeit?

Eine weitere Frage wird die Lieferbarkeit der Neumaschinen sein. Die italienischen Motorradhersteller mussten ja die Produktion einstellen. Wann dort wieder Normalität einkehrt, ist noch offen. Das wird sicherlich zu Verzögerungen führen. Da heißt es gegebenenfalls, schnell zuzugreifen, bevor die Traummaschine vorerst nicht mehr lieferbar ist.






MOTO GUZZI



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

Jetzt die neuen Modelle testen!



Neue Gasfabriken für die Cali

Modernisierung nach 110.000 Kilometern

Eigentlich sollte es eine ganz normale Nachmittagstour werden - so etwa 200 Kilometer mit dem obligatorischen Stopp bei der Lieblingseisdielen ... also so wie immer. Aber es sollte nicht sein: Wir kamen keine drei Kilometer weit.

Ich fuhr mit der Gilera vorneweg und meine Frau mit der Moto Guzzi hinterher. Wir verließen gerade den Nachbarort, als ich in den Rückspiegel schaute. In dem Moment stieß die California II eine riesige Qualmwolke aus, wie dreißig Zweitakter zusammen bei einem Grand Prix Start in den Siebzigern. Dann fing die Guzzi wohl auch schon an zu stottern, und meine Frau fuhr rechts ran. Das war auch gut so, denn das Heck der Maschine war ordentlich verölt.

Der Motor lief zwar noch, aber nicht so richtig rund, und aus dem linken Auspuff qualmte es bläulich. An eine Weiter- oder Rückfahrt war mit dem Öl auf dem Hinterradreifen nicht zu denken. Also bin ich nach Hause gefahren, habe den Anhänger geholt und die Maschine samt FahrerIn eingesammelt. Das war wohl die kürzeste Motorradtour unseres Lebens.

Was war passiert? Anscheinend hat die Guzzi schlagartig - ohne jegliche Vorankündigung - viel Öl durch die Motorentlüftung in den Luftfilterkasten gedrückt. Dieser hat einen Ablaufschlauch, so dass das Heck der Maschine vollgesaut wurde. Als erstes habe ich mal die Motorentlüftung überprüft. Aber das Entlüftungsventil war einwandfrei, alle Schläuche und auch das Rahmenrohr, welches bei der California II als Ölabscheider fungiert, waren durchlässig.

Eine Idee war, dass vielleicht ein Kolbenring gebrochen sein könnte oder etwas ähnliches. Na ja, die Guzzi hat mehr als 110.000 Kilometer gelaufen. Da schadet es nicht, wenn man mal die Zylinder und Köpfe abbaut und nach dem Rechten sieht. Das geht bei dem V2 mit seitlich vorstehenden Zylindern ja einfach und schnell - das überlegene Konzept!



Die California ist ein zuverlässiges Motorrad, aber nach 110.000 Kilometern war es Zeit, sich über neue Vergaser Gedanken zu machen - aber nicht, weil es wirklich nötig war. Es hätte auch gereicht, ein paar Innereien zu wechseln.



Der originale Rechteckvergaser hat einen Durchmesser von 30 Millimetern. Der Ansaugstutzen vergrößert sich im Inneren von 30 auf 33,5 Millimeter in Strömungsrichtung.

Bei der ersten Kontrolle war optisch alles in Ordnung. Kolbenringe alle „einteilig“, in den Zylindern noch die Hohnspuren zu sehen. Alles bestens. Auch beim Vermessen nichts Auffälliges.

Weil ich nun schon mal die Köpfe in der Hand hatte, baute ich die Ventile aus. Wie erwartet, hatten diese in den Führungen etwas Spiel. Das ist einfach so bei dieser Laufleistung. Also die Köpfe zusammen mit neuen Ventilen, die ich noch liegen hatte, zu MMK (ex Ölfuß) nach

Der Umrüstkit auf modernere Rundschiebervergaser kostet lediglich 239 Euro bei Stein-Dinse.



Kiel geschickt. Die Kopfüberholung mit Reparaturhülsen aus Berylliumbronze hat etwas mehr als 200 Euro gekostet.

In der Zwischenzeit machte ich mich auf die Suche nach dem eigentlichen Problem. Das war dann schnell gefunden: Als ich das Motoröl abliess, kamen etwa fünf Liter herausgelaufen, dabei gehören da nur drei Liter rein?!? Dazu roch das Öl stark nach Benzin.

Okay. Anscheinend hatte sich wohl ein Schwimmemmelventil verhakt, der Vergaser war dadurch übergelaufen und Benzin am Kolben vorbei in die Ölwanne gelangt. Beim ersten richtigen Gasgeben am Ortsausgang hat der Motor dann einen Teil der überflüssigen Suppe herausgedrückt.

Na ja, auch die Vergaser haben mehr als 110.000 Kilometer gelaufen und sind vermutlich eh etwas ausgeschlagen. Die California II war ja eins der letzten Modelle, bei dem Moto Guzzi noch die eckigen VHB-T-Vergaser verbaut hat, da kann

man ruhig mal einen Satz modernere Gasfabriken spendieren. Bei Stein-Dinse gibt es einen Umbausatz auf PHBT 30er-Dell'Ortos für schmales Geld: Der Kit kostet bloß 239 Euro. Rechtlich müsste das auch abgesichert sein, denn soweit ich mich erinnern kann, wurde die Cali II im letzten Jahr serienmäßig mit diesen Rundschiebervergäsern ausgerüstet. Also so einen Satz bestellt, der auch ruckzuck geliefert wurde.

Nun stand das Motorrad eine Weile. Erstmal mussten die Köpfe zurück kommen, und dann war mal wieder keine Zeit. Aber das Missgeschick war ja glücklicherweise zum Saisonende passiert. Als es im Winter an den Zusammenbau ging, fiel mir auf, dass die California II zwar 30er-Vergaser hat, aber der Durchmesser des Einlasskanals im Zylinderkopf deutlich größer ist. Der Messschieber verrät dann die genauen Daten. Die Gummis zwischen Luftfilterkasten und Vergasern haben einen Innendurchmesser von 46 Millimetern. Die Ansaugstutzen zwischen Vergasern und Zylinderköpfen weiten sich innen von 30 auf 33,5 Millimeter, und die Einlasskanäle in den Zylinderköpfen haben dann ein Maß von 34 Millimetern. Die 30er sind also ein richtiges Nadelöhr.

Da keimte doch schnell die Idee auf, dass man mit etwas größeren Vergasern vielleicht das eine oder andere zusätzliche PS mobilisieren könnte...

Klingt sehr einfach, ist es dann aber doch nicht unbedingt. Einen passenden Satz fertigt konfektioniert zum schnellen Um-



36er rund (links) und 30er eckig (rechts) im direkten Vergleich. Beim größeren Vergaser sitzt links oben die Beschleunigerpumpe. Außerdem verringert hier ein Gummi Vibrationen und Wärmeübertragung.

rüsten bietet niemand an - warum eigentlich nicht? 34er-Vergaser in Rundschieberausführung sind erhältlich. Aber man benötigt ja auch passende Ansaugstutzen und die gibt es meines Wissens nicht. Eine anscheinend gerne verwendete Variante ist, 36er-Vergaser zu verbauen. Hierfür kann man auf die Komponenten anderer Moto Guzzi-Modelle zurück greifen. Ansaugstutzen, Gummis und Vergaser der Le Mans III passen. Um einen sauberen Übergang von den Ansaugstutzen zum Kopf zu haben, müssen jedoch die Einlasskanäle etwas aufgefräst werden. Dafür müsste man die Zylinderköpfe abbauen, was ja in meinem Fall bereits passiert war.

Eine andere Variante sind Ansaugstutzen, die sich innen von 36 auf 34 Millimeter verjüngen. Mit diesen sind keine Fräsarbeiten am Zylinderkopf nötig. Die Firma HMB bietet entsprechende Ansaugstutzen, die aus dem Vollen CNC-gefräst sind, an. Diese sind aber etwas kürzer und gerader als die originale Le Mans-Konfiguration, so dass die Vergaser ein wenig

weiter nach außen kommen und die Verbindung zum Luftfilterkasten nicht mehr passt. Hier bietet es sich dann an, anstelle der originalen Airbox Filter zu verwenden, die direkt auf den Vergasern sitzen. Hier gibt es ja unterschiedliche Varianten. Je nach Größe der Filter müssen die Seitendeckel innen etwas ausgeschnitten werden, damit das passt.

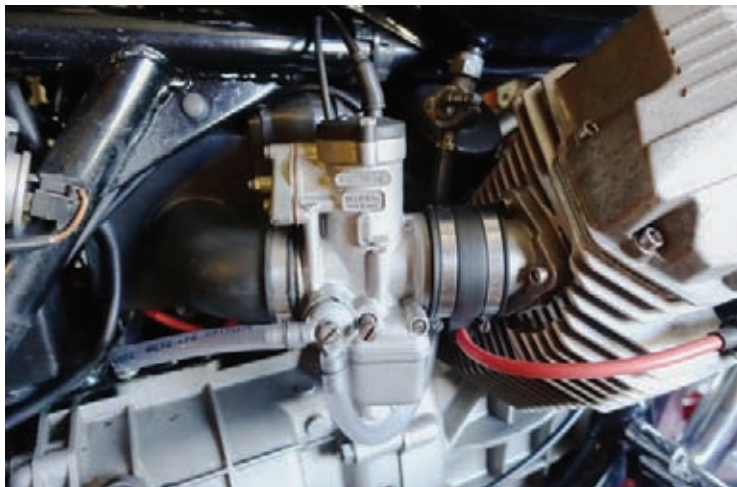
Bei der Cali, wo die Trittbretter ja weiter vorne angebracht sind als die Fußrasten bei einer Le Mans, könnten sich aber die Beine und die Vergaser oder Filter etwas in die Quere kommen.

Wenn man auf andere Vergaser wechselt, benötigt man in der Regel andere Gaszüge oder muss bei den vorhandenen die Außenhülle etwas kürzen. Bei dem Umbausatz von Stein-Dinse sind auch die Ansaugstutzen zu kürzen oder durch andere zu ersetzen.

Die Verbindungsgummis zwischen den Vergasern und dem Luftfilterkasten sind in der Regel im Laufe der Jahre ausgehärtet. Es bietet sich an, diese bei der Gelegenheit zu erneuern.

30er oder 36er?

Der Sprung von einem 30er- auf einen 36er-Vergaser erscheint nicht groß, sind ja nur sechs Millimeter. Aber die Durchlassfläche vergrößert sich bei Vollgas von 707 auf 1017 Quadratmillimeter. Das sind immerhin 44 Prozent mehr! Der nächste Schritt wären größere Einlassventile. Die California II hat



Die Komponenten der LM III passen problemlos auf die Cali II, nur die Gaszüge müssen geändert werden.

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 Bredenbek

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

Ventile mit einem Durchmesser von 41 Millimetern, bei der Le Mans I bis III sind es vier Millimeter mehr.

Egal, für welche Variante man sich entscheidet, nach dem Umbau müssen die Vergaser selbstverständlich gründlich abgestimmt werden. Wer sich damit nicht auskennt, aber trotzdem sein Glück selbst probieren will, dem sei das Buch auf Seite 55 empfohlen.

VHBT und PHxx

Der VHBT-Vergaser kam Ende der sechziger Jahre auf den Markt und war der



Bei dem VHBT-Vergaser versteckt sich eine einfache Beschleunigerpumpe im Zerstäuber (rechts). Wenn der rechteckige Gasschieber hochgezogen wird, drückt die Feder den im Bild darüber befindlichen Kolben nach oben, und dieser fördert zusätzliches Benzin.

erste Dell'Orto-Vergaser mit einer zentralen Schwimmerkammer. Die kleine Gasfabrik verfügt über ein integriertes Benzinfiltersieb und eine Kaltstartvorrichtung. Je nach Motorradmodell wird diese über einen kleinen Hebel direkt am Vergaser oder über einen Hebel, der per Bowdenzug mit dem Vergaser verbunden ist, betätigt.

Der Gasschieber ist im Querschnitt nahezu quadratisch, es ist also ein Rechteck- und kein Flachschiebervergaser! Das wird oft falsch gesagt. Auch wird gerne behauptet, dieser Vergaser hätte keine Beschleunigerpumpe. Aber er besitzt doch ein einfaches Beschleunigerpumpensystem. Im Zerstäuber befindet sich ein federbelasteter Kolben, der beim Gasgeben etwas zusätzlichen Sprit fördert.

Bei der Moto Guzzi California ist der Vergaser starr auf dem Ansaugstutzen

befestigt, also direkt den Vibrationen des V2 ausgeliefert. Eine Kunststoffbuchse soll die Wärmeweiterleitung vom Motor verringern.

Die PHxx-Vergaser, welche etwa Mitte der Siebziger Jahre auf den Markt kamen, sind eine Weiterentwicklung der VHBT-Typen und vom Aufbau her ähnlich. Ein großer Unterschied ist der runde Gasschieber und die bessere Abdichtung des Vergaserdeckels durch einen O-Ring anstatt einer Papierdichtung. Diese Vergaser wurden mit oder ohne Beschleunigerpumpe gebaut. Diese befindet sich oben auf der Rückseite des Vergasers, und die Benzinmenge, die beim Gasgeben nun gezielt Richtung Einlassventil gespritzt wird, ist einstellbar.

Bei den Moto Guzzis, die serienmäßig mit Rundschiebervergäsern bestückt sind, stellt ein Gummielement die Verbindung zwischen Ansaugstutzen und Vergaser her. Das reduziert die Übertragung von Wärme und Vibrationen. Es gibt aber auch Ausführungen zum direkten Aufstecken auf die Ansaugstutzen. Diese Ausführung wurde zum Beispiel von Ducati verwendet. Es gab Ausführungen mit Choke-System oder Tupfer.

Ein Vergaser ist keine verschleißfreie Konstruktion. Im Laufe der Jahre schlagen Schieber und Zerstäuber aus. Durch die Vibrationen schwingt die Düsenadel und reibt den Zerstäuber oval auf. Auch die Nadel nutzt ab. Dadurch wird das Gemisch fetter. Wirkt man dem durch eine Nachjustierung des Vergasers entgegen, führt das zu einer Gemischmagerung im unteren Teillastbereich. Bei hohen Laufleistungen sollte man also ruhig mal Düsenadel und Zerstäuber erneuern. Gerade bei Modellen, die mit offenen Trichtern gefahren werden, nutzen auf Dauer die Gasschieber ab und bekommen so etwas Spiel.

Dell'Orto-Handbuch

An modernen Motorrädern sind sie kaum noch zu finden: Vergaser, die für die Gemisch-aufbereitung sorgen. Aber im Straßenverkehr sind immer noch viele Maschinen unterwegs, an denen klassische Vergaser in unterschiedlichen Bauweisen ihren Dienst versehen. Bei italienischen Motorrädern stammen die Gasfabriken oft von Dell'Orto. Für alle, die sich hiermit genauer beschäftigen wollen, gibt es ein praktisches Handbuch, das in einer erweiterten und überarbeiteten Auflage verfügbar ist.

Wer endlich einmal genau wissen will, wie ein Vergaser funktioniert, der findet in dem Handbuch alle nötigen Informationen zu Wirkungsweise, Betrieb, Tuning und Einstellung von Dell'Orto-Vergasern.

Die aktuelle Auflage wurde komplett überarbeitet und erweitert. Neu sind zum Beispiel die Bereiche über Unterdruckvergaser und Benzinpumpen. Außerdem sind nun auch ältere Vergasertypen berücksichtigt, die in der vorherigen Auflage noch gefehlt haben.

Auf den ersten 26 Seiten werden unterschiedliche Vergaser mit ihren Systemen und Bauteilen ausführlich erklärt, zahlreiche Grafiken und Explosionszeichnungen helfen, den Text zu verstehen. Dank einiger Formeln kann man Vergaser- und Düsengrößen bei Umrüstungen berechnen. Und wer das Buch aufmerksam gelesen hat, für den sollten Vergasereinstellungen und Fehlersuche kein Buch mit sieben Siegeln mehr sein.

14 Seiten sind den Vergasern der Baureihen PHBG, PHBL, PHBH, PHBE, PHF und PHM gewidmet. Hier werden alle Vergasergrößen und die unterschiedlichen Bauteile wie Düsen und Nadeln aufgelistet. Gerade den Vergasernadeln und ihren exakten Maßen ist reichlich Platz eingeräumt worden.



Reifen Salewyski
Ihr Ansprechpartner für
Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen
Freie Tankstelle

21357 Bardowick · An der B 4 · Hamburger Landstr. 65

☎ 04130 12 91 11



DELL'ORTO Vergaser



Handbuch 2.1

für die Wahl, Einstellung
& Anwendung der Vergaser
Überarbeitete Version

Jetzt inklusive Unterlagen von
historischen Vergasertypen



Neu in dieser Auflage des Handbuchs sind 22 Seiten, auf denen wie in einem Ersatzteilkatalog mit Explosionszeichnungen Vergaser der Typen UA, UB, MB, SS (A/B/C), VHB, VHBZ, VHBZ und DHLA behandelt werden.

Das Dell'Orto-Vergaser-Handbuch 2.1 im Format DIN A4 umfasst 64 Seiten mit ungefähr 150 Fotos und Zeichnungen. Das Handbuch ist erhältlich bei der Stein-Dinse GmbH, Waller See 11, 38179 Schwülper, Tel.: 0531-1233000, Internet: www.stein-dinse.com und kostet 16,80 Euro.

Sport - Sport - Sport

Sporttermine

Vorerst keine Rennen

Nach aktuellem Stand ist nicht damit zu rechnen, dass im Mai oder Juni internationale Motorsportveranstaltungen stattfinden werden. Alle Länder haben im Moment noch mit dem Corona-Virus zu kämpfen und viele Grenzen sind geschlossen bzw. es bestehen Reisebeschränkungen. Sollte ein Land die Epidemie eingedämmt haben, wie es China anscheinend gelungen ist, wird es erst einmal seine Grenzen geschlossen halten, um Neuinfektionen zu vermeiden. Eine von Land zu Land ziehende Weltmeisterschaft mit einem Angebot von mehreren hundert Personen ist zur Zeit unvorstellbar.

Zudem sind viele der Teams in Italien oder Spanien angesiedelt, Länder, die man als Epizentren der Corona-Krise bezeichnen kann.

Die Optimisten hoffen, dass man im Juli wieder Rennen fahren kann, andere befürchten, frühestens im August oder später an den Start gehen zu können. Im Endeffekt ist aber momentan immer noch völlig unklar, wann und wo in diesem Jahr wieder gefahren werden kann. Momentan sind alle Rennen bis Mitte Juni abgesagt oder auf teilweise unbekannte Daten verschoben.

MotoGP

Aktuell wird darüber diskutiert, wie viele Rennen denn nötig sind, um einen Weltmeister zu küren. Für diese Saison waren in MotoGP 20 Läufe geplant. Im Vertrag zwischen der Dorna und den Teams ist eine Mindestzahl von 13 Veranstaltungen festgelegt. So existieren Überlegungen, im Herbst ggf. zwei Rennen pro Wochenende zu fahren. Es ist auch ein Szenario

denkbar, dass nur eine begrenzte Anzahl von Rennen ausschließlich in Europa gefahren wird. Das würde auch zu einer finanziellen Entlastung der Teams führen, wenn man auf die teuren Überseereisen verzichten würde. In MotoGP umfasst das komplette Personal aller Beteiligten im Fahrerlager etwa 2.000 Personen im Normalfall. Wenn man nur die nötigsten Mitarbeiter zulässt, bleiben über alle Klassen gerechnet immer noch



Foto: Team Pramac

Motorradrennen vor vollbesetzten Rängen wird es vorerst nicht geben - vielleicht erst wieder, wenn ein Impfstoff gefunden wurde.

Sport - Sport - Sport



Foto: Aprilia-Team

*Jedes Team bringt viele Leute mit ins Fahrerlager.
Dazu kommen dann noch Gäste und Sponsoren.*

ungefähr 1.000 Menschen übrig zur sicheren Durchführung eines GP-Wochenendes. Also selbst wenn man Geisterrennen in Betracht zieht, führt das zu einer größeren Menschenansammlung. Auf die Erkenntnis folgte die Überlegung, nur mit der Königsklasse anzutreten, aber auch das wurde wieder verworfen.

Mitte April trafen sich die Hersteller, um über die Zukunft von MotoGP zu beraten. Einer der Vorschläge war, die Motor- und Aerodynamik-Entwicklung einzufrieren, um Kosten zu sparen. Hierauf einigte man sich.

Das heißt, auch die Saison 2021 wird mit den Maschinen gefahren, die für 2020 homologiert wurden. Das gilt für alle Teams, die Regelung mit den Konzessionspunkten für Ausnahmen kommt hier

nicht zum Tragen. Damit sind Entwicklungen an Aerodynamik und Motoren während des Jahres 2020 eingefroren. Das trifft am meisten Aprilia. Die neue Maschine war erst zum Wintertest im Februar in Malaysia fertig geworden. An dem Motorrad gilt es noch einiges zu testen und weiter zu entwickeln.

Ab dem Saisonstart 2021 gelten wieder die bisherigen Regeln. Das heißt, Ducati, Honda, Suzuki und Yamaha dürfen in 2021 kein Motorupdate bringen. Aprilia und KTM sind durch die Regelung mit den Konzessionspunkten nicht beschränkt.

Um die Existenz der Privatteams weiterhin zu sichern, hat die Dorna beschlossen, diese zu bezuschussen, weil sie im Moment Kosten aber keine Einnahmen haben.

Sport - Sport - Sport

Die Dorna zahlt pro Jahr etwa 60 bis 70 Millionen Euro an die Teams der drei Klassen in MotoGP. Das Geld setzt sich zusammen aus Startgeld, Anteil aus den TV-Einnahmen, Reisekostenzuschüsse für die Übersee-Rennen und die Erfolgspremien.

Weil es zur Zeit keine Einnahmen gibt, hat die Dorna einen Rescue Fund initiiert. Aus diesem erhalten die Privatteams der MotoGP vorerst 250.000 Euro pro Monat. Damit soll das Überleben dieser Teams gesichert werden. Bei den Werksteams stehen große Firmen dahinter, hier fließen keine Subventionen. In den Klassen Moto2 und Moto3 werden die Teams mit 25.000 Euro pro Fahrer unterstützt.

Die Sorge der Dorna ist nicht nur, dass manche Teams komplett zusperren müssten, wenn sie keine Zuschüsse erhalten, es besteht auch die Gefahr, dass manche Spezialisten in andere Branchen abwandern und dann fehlen, wenn wieder Rennen möglich sind.

Im Rennsport ist es oft so, dass die Fahrer in ihren Verträgen ein Festgehalt stehen haben und dazu Prämien je nach der Platzierung vorgesehen sind. Dadurch, dass momentan keine Rennen möglich sind, können die Fahrer auch keine Prämien erzielen und müssen mit dem Festgehalt auskommen. Aber vermutlich werden jetzt sowieso die Verträge aufgrund der Krise neu verhandelt. Da müssen alle den Gürtel enger schnallen.

Frühe Vertragsabschlüsse

Die Rennsaison 2020 hatte noch nicht einmal begonnen, da gab Yamaha bereits bekannt, wer in den Jahren 2021 und 2022 für dieses Werk fahren wird: Mit Fabio Quartararo und Maverick Vinales wurden entsprechende Verträge abgeschlossen. Das heißt, Valentino Rossi muss zum Ende dieser Saison das Yamaha-Werksteam, in dem er seit 2004 - mit zwei Jahren Unterbrechung bei Ducati - fährt, verlassen. Zu seiner weiteren Karriere hat sich der mehrfache Weltmeister noch nicht

geäußert. Er will erst ein paar Rennen in dieser Saison fahren und dann eine Entscheidung treffen. Durch die Corona-Krise verschiebt sich das nun. Honda hat mit Marc Marquez einen Vierjahresvertrag abgeschlossen. So etwas hat es noch nie gegeben. Damit ist klar, dass der

Andrea Dovizioso und Danilo Petrucci sind die Fahrerpaarung für 2020. Für die nächsten Jahre muss neu verhandelt werden.



Sport - Sport - Sport

Spanier, der als einziger mit der Honda konstant vorne mitfahren kann, seinem jetzigen Arbeitgeber bis 2024 erhalten bleibt.

Ducati lässt sich mit der Fahrerwahl Zeit. Anscheinend will man auch in den kommenden Jahren mit Andrea Dovizioso antreten. Der Italiener ist aber mittlerweile 34 Jahre alt. Für den Platz neben ihm möchten sich mehrere Fahrer empfehlen. Da ist einmal Danilo Petrucci, der gerne im Werksteam bleiben will. Doch in der zweiten Saisonhälfte 2019 waren seine Leistungen deutlich hinter den Erwartungen zurück geblieben. Jack Miller ist ein weiterer Kandidat für das Werksteam. Der Australier hat auf der Pramac-Desmosedici im letzten Jahr immerhin fünf Podestplätze erzielt. Die Saison beendete er als achter mit nur elf Punkten weniger als Petrucci. Als junges Talent sollte im Pramac-Team in 2019 Francesco Bagnaia aufgebaut werden. Der Italiener schaffte aber in seiner ersten Saison nur ganz selten den Sprung in die Top Ten. In neun Rennen blieb er gar punktlos. Für diese Saison hat Johann Zarco beim Avintia-Ducati-Team unterschrieben. Der Franzose will mit guten Ergebnissen die Aufmerksamkeit des Werkteams auf sich lenken. Aber dafür müssten erst einmal Rennen gefahren werden. Je weniger Veranstaltungen es in diesem Jahr gibt, desto weniger Zeit hat er, um sich an die Ducati zu gewöhnen. Auch bei Aprilia ist die Fahrerfrage offen.



Foto: Team Pramac

Nach einigen Podestplätzen macht sich Jack Miller Hoffnungen auf einen Platz im Ducati-Werksteam.

Da hängt wohl einiges von dem Ausgang der Berufungsverhandlung wegen der Dopingsperre für Andrea Iannone ab. Mit Aleix Espargaro will man anscheinend weiterhin zusammen arbeiten.

Causa Andrea Iannone

Andrea Iannone musste nach dem Grand Prix Anfang November 2019 in Malaysia eine Urinprobe zur Dopingkontrolle abgeben. Diese Probe wurde als positiv getestet, sie enthielt geringe Mengen von anabole Steroide. Daraufhin wurde der Italiener vorläufig vom Rennsport bis zur Verhandlung suspendiert. Die Verteidigung vertritt die These, dass diese Substanz in geringer Menge in Asien durch das Essen aufgenommen wurde. In den Ländern werden teilweise Steroide zur Fleischproduktion verwendet. Es dauerte sehr lange, bis die Verhandlung stattfand. Hier legte die Verteidigung

Sport - Sport - Sport

eine Haaranalyse vor, welche bekräftigt, dass Iannone nicht mutwillig unerlaubte Substanzen eingenommen hat. Von der Verhandlung bis zur Urteilsverkündung dauerte es wieder unverhältnismäßig lange.

Schließlich wurde Iannone zu einer Sperre von 18 Monaten verurteilt, obwohl die Richter in der Urteilsbegründung der Argumentation der Verteidigung folgten. Das Gericht kam zu dem Schluss, dass Iannone nicht absichtlich gedoped habe, aber er hätte dafür Sorge tragen müssen, dass die Steroide nicht durch eine Lebensmittelkontamination in seinen Körper gelangen. Iannone wird in dieser Angelegenheit beim Sportgerichtshof CAS in die Berufung gehen. Man kann nur hoffen, dass die zuständigen Gremien jetzt etwas schneller arbeiten. Von der Abgabe der Urin-

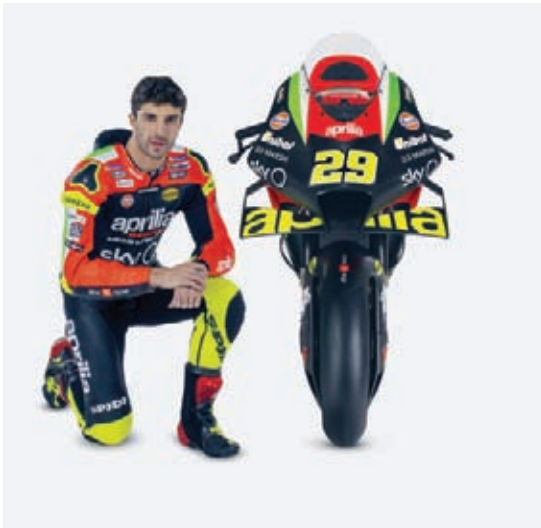
probe bis zur Urteilsverkündung vergingen fast fünf Monate. Aber das Sportgericht hat seinen Sitz in der Schweiz, und wegen der Viruskrise erst einmal bis zum 1. Mai alle persönlichen Anhörungen ausgesetzt. Die aktuelle Sperre gilt für Iannone bis zum 16. Juni 2021.

Superbike-Weltmeisterschaft

Corona-Pause

In der Superbike-Weltmeisterschaft ist es so, dass die Teams von Rennen zu Rennen Zuschüsse von der Dorna gezahlt bekommen. Weil zur Zeit keine Veranstaltungen stattfinden, fehlt den Teams das Geld. Vor der Saison werden von den Teams hohe Investitionen getätigt. Das geht von Motorrädern, Updates, Outfits bis hin zu den Reisekosten. Anfang der Saison wurden für die ersten Events die Flüge, Hotels usw. gebucht. Je nach Größe der Mannschaft kommen da 10.000 bis 20.000 Euro pro Wochenende an Reisekosten zusammen. Jetzt haben die Teams Geld ausgegeben, müssen ihr Personal, Miete usw. zahlen, haben aber keine Einnahmen von der Dorna. Und auch viele Sponsoren zahlen im Moment nicht, weil sie ja nicht bei den Rennen präsentiert werden. Und so mancher von ihnen hat in dieser Zeit selbst wirtschaftliche Probleme.

Die Werksteams werden das verkraften, aber für einige kleine Privatteams kann die Virus-Krise zum Überlebenskampf werden. Ob diese sich dann noch die teuren Überseerennen leisten können, ist fraglich. Bereits beim Saisonauftakt in Australien haben drei Piloten plan-



Andrea Iannone und die neue Aprilia für MotoGP. Ob der Italiener die Maschine je fahren darf, hängt vom Berufungsverfahren ab.

Sport - Sport - Sport

mäßig wegen der Kosten gefehlt, so dass dort nur 19 Fahrer an den Start gingen. Aktuell ist immer noch nicht abzusehen, wann und wo die Superbike-Weltmeisterschaft fortgesetzt wird. Kurz nach dem Drucktermin der letzten Ausgabe wurden die Rennen von Jerez/Spainien und Assen/Niederlande auf den Herbst verschoben. Mittlerweile wurde der Kalender kräftig umgekrempelt. Die Rennen in Imola/Italien sind abgesagt, und die Wochenenden in Aragon/Spainien und Misano/Italien in den Herbst und Winter verschoben. Das heißt, frühestens Anfang Juli brüllen wieder die Motoren in der Superbike-Weltmeisterschaft.

Es wurde auch über Geisterrennen, also Veranstaltungen ohne Zuschauer, nachgedacht. Aber im Gegensatz zu MotoGP erzielt die Superbike-WM nicht genug Einnahmen (z. B. TV-Gebühren), um Veranstaltungen ohne die Gewinne der Ticketverkäufe finanzieren zu können. Je länger die Krise dauert, desto weniger Wochenenden stehen in diesem Jahr noch

zur Verfügung. Und an diesen wollen dann alle nationalen und internationalen Rennserien ihre Termine nachholen. Das wird zu vielen Terminüberschneidungen führen.

WM-Stand (nach 3 Rennen): **1.** Alex Lowes (Kawasaki) 51 Punkte; **2.** Scott Redding (Ducati) 39 P.; **3.** Toprak Razgatlioglu (Yamaha) 34 P.; **4.** Jonathan Rea (Kawasaki) 32 P.; **5.** Michael van der Mark (Yamaha) 31 P.; **6.** Alvaro Bautista (Honda) 20 P.; **7.** Loris Baz (Yamaha) 20 P.; **8.** Chaz Davies (Ducati) 19 P.; **9.** Leon Haslam (Honda) 17 P.; **10.** Tom Sykes (BMW) 17 P.

Ducati bei der Tourist Trophy

In diesem Jahr wollte der 19-fache TT-Sieger Michael Dunlop mit einer Ducati Panigale V4 in der Senior-Klasse bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man antreten. Fans der Marke witterten die Chance auf den ersten Sieg einer Ducati seit 1995.

Damals gewann Robert Holden mit der Supermono in der Einzylinder-Klasse. Aber wegen der Virus-Krise wurde die Tourist Trophy in diesem Jahr abgesagt.

Die Superbike-WM konnte eine Veranstaltung fahren. Da holte Scott Redding (Ducati, rechts) drei Podestplätze.



Foto: Kawasaki

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

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Für Ala d'Oro: 2 vordere GFK-Kotflügel, 11 cm br., rot, 18", 1 vorderer GFK-Kotflügel, 10 cm br., unlackiert, zusammen € 80,-; 1 Alukotflügel vorne, neu, 19", 8 cm br., € 24,-; alles neu; Tel. 02753-2353 von 19:00 bis 20:00 Uhr, Plz 57

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 neuwertigen 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

Verkaufe Gebrauchtteile für AF-1 Sintesi 125, Bj. 88 - 89: orig. Rahmen ohne Brief, Fahrgestellnummer: EH 00355678, gebraucht, 89,- €; orig. Sitzbank-Monocoque, schwarzer Kunststoff, gebraucht, 59,- €; orig. Tachometer, Stand 21.749 km, gebraucht, 49,- €; orig. Drehzahlmesser, gebraucht, 49,- €; orig. Verkleidungsträger, gebraucht, 29,- €; orig. Instrumentenkonsole, gebraucht, 19,- €; orig. Sitzpolster, gebraucht, gt. Zustand, 19,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

www.aprilia-kaemna.de

RSV Mille-Teile, Bj. 1999, Hinterradfelge 6 x 17, Stummel lenker, Chochehebel mit Bowdenzug, Kennzeichenhalterung, 01702724556



Benelli

Suche Soziussitzabdeckung von Benelli Tornado 1130 (grün), Tel. 06628-8687



Verkaufe Gebrauchtteile für 354 Sport, Bj. 79, orig. Lichtmaschinenendeckel, gebraucht, 14,- €, Tel. 0171-6156471, Plz 877

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 Benelli Tornado, Bj. 73: Werkzeugkasten für unter der Sitzbank, Teile-Nr. ES 1503/1; Zündverteilerdeckel, Teile-Nr. ES 32; Tel. 0157-89038011

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

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 Widerrufs.

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

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

Cagiva

Cagiva Elefant, Ducati 750 Sport/Paso, Bj. 88 - 90: neue Surflekkupplung, 2 x Auspuff Brevetti Silentium A01/B01, Kleinteile, wg. Aufgabe z. vk., 07135-15080

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

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

Verk. Protar-Modell Cagiva Lucky Explorer (Enduro), 30,- €, Tel. 07244-5204 AB

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Verk. Cagiva Raptor 1000, rot, sehr guter Zustand, EZ 2002, TÜV neu, km 25000, Preis 4200 € VB, Tel. 07334-6530

Verkaufe Motordichtsatz für Cagiva Mito oder Planet. Noch original eingeschweißt, Nr. P400220850125, Marke Athena, 25 € inkl. Versand, Tel. 015755278979, E-Mail 043817701@t-online.de

Demm

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

Ducati

Aus Umbauprojekt abzugeben: 750 Sport-Rahmen mit Brief, EZ 88, Heck gekürzt, neu pulverbeschichtet in Rot, neue Lenkkopflager, mit abgeänderter Gabelbrücke für 50er-Showa-Gabel oder Ölins-Gabeleinbau möglich, Ideal für Rennzwecke, Café Racer oder sonstige Umbauten, für 1250,- FP abzugeben, inkl. 851-Sitzbank GFK-Nachbau passend dafür, bei Interesse können Bilder gesendet werden, Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de

Biete Brembo-Bremsleitungsverteiler! 900 SD hinten! Original, kein Nachbau, 3 x M10 x 1! Ersatzteilnr. 0801 41 445, Preis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Werbung kostet Geld - nicht werben kostet Kunden

Biete eine sehr gepflegte Ducati 750 Supersport. Die Ducati hat 16000 km gelaufen, nachweisbar, große Inspektion, neue Reifen, Zahnriemen, Ölwechsel mit Filter, Bremsflüssigkeit erneuert, Gabelsimmerringe erneuert. Die Ducati hat einen Superbike-Umbau von der Firma ABM. Die Ducati ist in einem sehr gepflegten Zustand! Mattes.lappe@freenet.de

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

Biete für Multistrada, Modell 2010 - 2012: Touratech-Tankrucksack Exp inkl. Haltesatz, 90 €; Ilmberger-Hinterradkotflügel Carbon glänzend, 90 €; Raum Koblenz, E-Mail heuer.werner@t-online.de



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

Motalia Anzeigenmarkt

900 SS-Teile, Bj. 92 - 95: 900 SS-Rahmen mit Brief; 900 SS-Motor kompl.; Felgen, v. + h.; Bremsscheiben, v. + h.; Bremszangen, v. + h.; Auspuff-Alutöpfe A04 + B04, A11 + B11; Gabelbrücken; Regler; Zündboxen; Zündspulen; Schlosssatz; Kabelbaum; Gasgriff; Showa-Federbein; Geweih; Scheinwerfer; Instrumente u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

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

Paso 750- u. 906-Teile: Scheinwerferhalterung, Zündspulenpaar, Kokusan-Zündboxen, Kill-/Anlasserschalter, Regler, Umlenkung, Bremszangenhalter, Starterrelais, Verkleidungshalter - Geweih, Motorhalter, Weber-Ansaugbrücke, Gasgriff + Zug, 15er-Handbremspumpe, Relais, Kleinteile, Luftschnorchel, VHS, Tel. 0170-6710945

Für 750/900 SS, Bj. 75 - 78, orig. Lafranconi-Auspuffanlage, € 440,-, Zust. 1; orig. 750 SS Stator-Zündanlage mit Zahnrad, neu, € 285,-; Tel. 02753-2353 von 18:00 - 20:00 Uhr, Plz 57

Für Ducati 750 Sport, Bj. 88 - 90: Verkleidungsseiteile, links + rechts, rot/silber; Frontverkleidung; Sitzbank; Sitzabdeckung; 15er-Handbremspumpe; Fußrastenanlage Fahrer; neuwertiger Frontkotflügel original, in Rot; Oscam-Felgen, vorne + hinten, rot/poliert; Bremsscheiben, vorne + hinten; Marzocchi-Federbein; Instrumente komplett; Kabelbaum komplett; Auspuffkrümmer 2-teilig; originale Auspufftöpfe A01 + B01; Weber-Vergaseransaugbrücke; Zündboxen Kokusan Paar; Zündspulenpaar mit Anschlußkabeln + Kerzenstecker; 13er-Handbremspumpe; 13er-Kupplungshandpumpe; Regler; Starter-/Anlasserrelais; Veglia-Tacho; Blinkrelais; Hupe; Bremsleitungen + Kupplungsleitung original; Stop-/Starterschalter; Gasgriff + Gummis; Soziefußrasten; Zylinderköpfe Paar, neu, leer; Schaltwelle; Kurbelwelle; Schaltgestänge; Ölpumpe; Getriebezahnräder; Freilauf komplett mit Schwungscheibe; Lampenhalter modifiziert u. v. m.; VHS; Preise + weitere Teile auf Anfrage; Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de

Suche Königswelle zum Restaurieren, Tel. 0171-3253730



900 MHR, Bj. 1981, km 12.800, Preis 25.800,- €, 2007 kompl. überarbeitet, Motor, Rahmen etc., bei echtem Interesse telefonisch weitere Auskunft, Tel. 0172-1799985, E-Mail sigrid.christian@online.de

Biete für 1-Zyl. Übertragungswelle Schaltautomat! Ersatzteilnr. 0.603.13.300! Preis € 65,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

QD-Auspuff-Kompletanlage ExBox für/war an Ducati Multistrada 1000 montiert, leichte Gebrauchsspuren - Bilder können gemailt werden, Raum Hamburg, Preis VHS, WhatsApp 0176-23224161

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

996 Bip.-Restteile, Bj. 2000: Heckstahlrahmen mit Spritzschutz, Lüfter, Alutrichter, Regler, Batteriekasten, Zündspulen + Kerzenstecker, Krümmerflanschteile, Biposto-Sitzbank, Aluauspufftöpfe original A20 + B20, Bremszangen v. + h., verstellbarer Lenkkopf, Einspritzrelais, Relaisortiment 3 St., Felge hinten 5 Sp., Kleinteile, VHS, Tel. 0170-6940075

DUCATI

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



WERKSTATT

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE

WWW.GRANSPORT.DE

DUCATI
aprilia
KAMNA

Dein Partner für:



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

WWW.KAEMNA.COM

Orig. Bremsleitung 750 GT/ Sport für Scarab-Bremse vom Verteiler zum Sattel, neu, ET-Nr. 0795.39.160, 1 x Ringauge 10 mm + 1 x ÜWM M10x1 Länge 520 mm, 35,- €; Lenker für 750/860 GT Export (erhöhte Ausführung), neu, ET-Nr. 0960.54.923, 60,- € inkl. Versand; Drahtlampenhalter für 350/500 Sport, neuwertiger Zustand, ET-Nr. 0823.37.073, 60,- €; Tel. 09171-890625

www.JAKO-Motorsport.de
Zylinderkopfarbeiten

Monster S4R-Teile, Bj. 06: Alufontverkleidung mit Scheibe, neu; Kabelbaum; Regler; Lüfter; Rücklicht; Auspufftöpfe original; Relais; Stop-/Anlasserschalter; Luftsensoren; Bremszangen vo. + hi., schwarz/gold; Starterrelais; Batteriekasten; Entlüftungsbehälter; Tel. 0170-1213596

750 Supersport-Teile: top 750 SS-Motor komplett mit Vergasern, Zahnriemen, Ölfilter, Zündkerzen alles neu; Rahmen mit Brief, unfall- + rißfrei; Felgen v. + h.; Bremszangen; Bremsscheiben; Sitzbank; Gabelbrücken; Geweih; Auspufftöpfe; Auspuffkrümmer; Kabelbaum; Zündboxen; Regler; Zündspulen; Federbein u. v. m.; Tel. 0170-6940075

Ducati Regularita 125 cm³, 2-Takt, zu verkaufen, Zustand gut, schwarz, generalüberholt, dt. Papiere, Infos, Fotos unter duc82@bluewin.ch

Biete Brembo P09-Bremszangen 2 x vorne + 1 x hinten, gebraucht! Zustand gut! Nur kpl. also 3 x abzugeben! Sind noch an einer 900 SS montiert! Bilder können angefordert werden! Preis € 660,00, Ernst Remagen, 06483-3864

Biete Brembo P08-Bremszangen, rechts + links vorne, links hinten mit zwei Entlüftungen M6! Mit neuen Kolben, Dichtsätzen, Entlüftungsventilen, Belagsabdeckungen! Sind neu lackiert! Auch für Moto Guzzi verwendbar! Preis € 450,00, Ernst Remagen, 06483-3864

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

1098 Gabelholme, Bremssattel radial mit Befestigungsschrauben, Steckachse, Carbonkotflügel, Tel. 0170-2724556

Motalia Anzeigenmarkt

Zu verkaufen: für Einzylinder: Lima-Abzieher neu, 62 mm, 50 €; zwei 13er, ein zwölfser Ritzel und ein 32er-Kettenrad für 520er-Teilung, 20 €; eine gute Ölpumpe, 50 €; Kupplungskorb, 30 €; für Pantah: 3 Ritzel mit 13 Zähnen und 2 Ritzel mit 12 Zähnen, für 520er-Teilung, 30 €; liegender Zylinder, ca. 73,8 mm Innenmaß, guter Zustand, 40 €; Kettenschutz, 20 €; Schwinge, 40 €; für Paralleltwin Seitendeckel mit Schaltautomat, 20 €; für 900 SS Königswelle: zwei Laufbuchsen Innendurchmesser ca. 86,8 mm, 50 €; gebrauchtes Interferenzrohr, ohne Beulen, 40 €; Krümmer für liegenden Zylinder, gebraucht, einwandig, guter Zustand, 50 €; Bilder oder Anfragen gerne unter 0151-22540013 oder uhasler@t-online.de

www.moto-officina.de

Ducati 98 Sport Imperia, Bj. 1954, suche deutsche Briefkopie! Tel. 0179-3239318, E-Mail g.weber@ifp-weber.de

Biete gebrauchte Ducati 860 GTS-Teile! Stückpreise in Euro! 1 x KöWe-Steuerung im Gehäuse, Lagerschild + alle Zahnräder + alle Lager + Flansch unten! € 500,00; 2 x KöWe + Kegelrad! € 180,00; 4 x Ventildeckel! € 40,00; 2 x Lagerdeckel Nockenwelle! € 120,00; 1 x Zyl. liegend! € 275,00; 1 x Zyl. stehend! € 275,00; Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

900 SS i.e.-Teile, EZ 05: Senna-Rahmen mit Brief, unfallfrei, 2. Hd.; Kabelbaum; Einspritzanlage; Rechner; Regler; Auspufftopf original; Kotflügel; Haltegriff; Schlosssatz; Bremszangen, v. + h.; Zündspulenpaar; Relais; Showa-Federbein; Ölkühlerleitungen; Heckteile; Radabdeckung hinten; Schraubenkit; VHS; Tel. 0170-6710945

Verkaufe für 1098/1198 Termignoni-Carbonendschalldämpfer mit entnehmbaren dB-Killern, einwandfreier Zustand, € 499,-, Tel. 0151-51177481

Biete gebrauchte Ducati 900 SS KöWe-Teile!! Stückpreise in Euro! 1 x KöWe-Steuerung im Gehäuse, Lagerschild + alle Zahnräder + alle Lager + Flansch unten! € 500,00; 2 x KöWe + Kegelrad! € 180,00; 4 x Ventildeckel! € 40,00; 2 x Lagerdeckel Nockenwelle! € 120,00; 1 x Zyl.kopf liegend! € 500,00; 1 x Zyl. liegend! € 275,00; 1 x Zyl. stehend! € 275,00; Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

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

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

Suche Ducati F3 od. TT 1/2 m. Brief, auch Rahmen od. in Einzelteilen, 0176-64832244

**D
U
C
A
T
I**

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

Diverse Restteile von Ducati 900 Sport, Bj. 89 - 90: Marzocchi-Federbein; Weber-Ansaugbrücke; Auspuffkrümmer, 2-teilig; Seitenständer 24 cm lang; Frontverkleidung, rot; originale Brembo-Felge, vorne 3.5 x 17 + 5.5 x 17 Zoll, in Schwarz/Gelb lackiert; 300er-Brembo-Bremsscheiben, 3 mm Stärke; Brembo-Bremsschrauben vorne, 40 mm, Gold + Brembo-Bremsschrauben hinten; 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-Kupplungshandpumpe Brembo; Veglia-Tacho; Sitzbankpolster; Fußrastenanlage Fahrer; Bremszangenhalter hinten, oben + unten; Bremsverteiler vorne; Brembo-Gasgriff mit Gummipaar; Chokehebel + Chokezug; Bremsscheibe hinten; Achse vorne, 17 + 20 mm; Tacho- + Drehzahlwelle; Zündspulenpaar; 2 x Zündboxen; Regler; Kotflügel vorne, seitlich gekürzt; Tachuantrieb 20 mm; 2 x Schnorchel für Filterkasten; Alublech für Elektronik; Starter-/Anlasserrelais; Kill-/Anlasserschalter; Blinkrelais; ital. A04 + B04-Aluauflufftopfe; 2 St. Fußrasten; Zündschloss ohne Schlüssel; diverse Kleinteile; VHS; Anfragen bitte über E-Mail power.bimota@t-online.de

www.ducati-kaemna.de



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

Suche für Ducati Monster 900 Zahnriemenabdeckung aus Aluminium, da gab es mal eine schöne als Zubehör für die MH900e von Ducati Performance oder etwas ähnliches, Tel. 0157-55278979 oder E-Mail 043817701@t-online.de

Biete Brembo-Bremmscheidungsverteiler! Original, kein Nachbau, 4 x M10 x 1, gerade! Ersatzteilnr. 0796 54 174, 3 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

Ducati S2R 1000 Monster-Restteile, Bj. 08: Auspufftopfe original, Rücklicht, Regler, Bremszangen v. + h. in Gold, Doppelzündspulen mit Kerzensteckern, Relais, Luftsensoren, Starter-/Anlasserrelais, Kill-/Anlasserschalter, Schraubensatz, Batterieboxen, Kleinteile, Alufontverkleidung neu, VHS, Tel. 0170-6940075

Biete Brembo-Fußbremspumpe PS15, Bj. '75, mit neuem Kolben! Preis € 245,00, Ernst Remagen, 06483-3864

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

Neuteile für Ducati Monster 1000 S i.e., Baujahr 2003! Stückpreise in Euro! 1 x Kette DID 525 VMX, 100 Glieder, € 105,00; 1 x Ritzel Z = 15, € 20,50; 1 x Kettenrad Z = 39, € 22,50; 4 x Bremsbelag vorne, 07 BB 1935, € 24,00; 1 x Schutzblech hinten, € 32,00; 1 x Benzinflter, € 18,00; 1 x Gaszug, € 17,00; Ernst Remagen, 06483-3864

999 - 749 S-Restteile, Bj. 06: Zündspulen, Kerzenstecker, Hitzeschutz Alu, Relais, Regler, Stop-/Anlasserschalter, Starter-/Anlasserrelais, Fußbremszylinder, Bremszangenhalter hinten, Kabelbaum für Einspritzung, Scheinwerferplastikteile, Entlüftungsbehälter für Motor, Kupplung komplett, VHS, Tel. 0170-6710945

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

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, letzter Service bei 32.000 km in Verbindung mit Umbau auf Drehmomentnocken, also gr. Service im Jahr 2017, seitdem nur ca. 3000 km gefahren, HU 05/20, folgende Modifikationen wurden vorgenommen: Fahrwerk vo./hi. von Wilbers modifiziert (Federbein Wilbers, Gabel mit progr. Federn und Öl/Shims von Wilbers), abgestimmt auf 85 - 90 kg, Tuningmaßnahmen Motor wie folgt: 42"-Keihin FCR Racing-Flachschiebervergaser, Doppelzündung, Pistol-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, alles eingetragen, unfallfrei und reines Schönwetterfahrzeug! ibanez1500@web.de



Tausche 2-teilige Marvic-Hinterradfelge aus Superlight 1 gegen vordere Marvic-Felge; suche 2 Stück Speichenradnaben, 40-Loch, für 900 SS KöWe; Tel. 0157-89038011

Suche für Königswelle 750 - 900 Ruckdämpfertopf 4-Loch, für Speichenhinterrad und eine 229 mm, 4-Loch, Brems-scheibe, Tel. 02855-6374 ev. AB

Biete Aprilia-Blinker ohne Halter, ohne Kabel, mit neuem Glas, original! Sehr guter Zustand! Nur paarweise Verkauf! 4 x verfügbar! Stückpreis € 95,00 ! Ernst Remagen, 06483-3864

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

Verkaufe Rahmen meiner 999, kleine Beule im Rahmen oben durch Gegenschlagen des Gabelstandrohres beim leichten Rutscher, Preis 450,- €; MPL-Kupplungskorb für Ducatis mit Trockenkupplung (1098/1198/999/748/996/998 usw.), 99,- €, neu und unbenutzt; Tel. 0451-20940059 o. 0171-8374330, E-Mail luebeck@lkcorse.de

Biete neues Ölsieb für Rundmotor 750 GT, S, SS, Länge 175 mm, original, kein Nachbau! Preis € 65,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Ducati 750 Sport/Paso, Cagiva Elefant, Bj. 88 - 90: neue Surflexkupplung, 2 x Aufpuff Brevetti Silentium A01/B01, Kleinteile, wg. Aufgabe z. vk.,

07135-15080

Biete Brembo-Bremsleitungsverteiler! Original, kein Nachbau, 4 x M10 x 1, mit schräger Anschraubung! 2 x zur Verfügung! Stück € 30,00 + Porto! 06483-3864

Regler/Gleichrichter/TPS /Benzinpumpen für Ducati, ab 35 €
www.used-italian-parts.de

900 SS i.e., Bj. 1999, 24700 km, seit 2009 abgemeldet, im März 2020 aus dem Dornröschenschlaf geweckt, rund € 1000,- investiert, HU 03/2022, Originalzustand, VB € 2900,-, golz@gmx.net

Biete Aprilia-Blinkerglas original, neu! 12 x verfügbar! Stückpreis € 35,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Gilera

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

Im Laufe der Jahre haben sich viele Gebrauchtteile angesammelt für Saturno, Nordwest und RC 600. Wer was benötigt, einfach fragen, E-Mail 043817701@t-online.de

Motalia Anzeigenmarkt

Suche zu Gilera Nettuno Sport Reflektoreinsatz im Scheinwerfer oder evtl. kpl. Scheinwerfer, vermutlich ist dieser Scheinwerfer in den fünfziger Jahren in Italien nicht nur von Gilera verbaut worden, Angebote bitte an Helmuth Widmann, Tel. 07544-7425220

Suche zu Gilera Nettuno Sport, Bauj. 1954, einen kpl. Tacho samt Tachowelle und Antriebs (vom Hinterrad aus) lt. Ersatzteilliste Nr. 10369, Fabr. Veglia, außerdem die zu diesem Motorrad passende Luftpumpe, Angebote bitte an Helmuth Widmann, Tel. 07544-7425220

Guzzi

Verkaufe für Le Mans 3 Gepäckträger mit Nonfango-Koffern, gebrauchter Zustand, VB € 80,-, Abholung bei Stuttgart, 0176-62505604

1000 SP1-Umbau, Bj. 93, ca. 36000 km, runder Motor, Upside-Down-Gabel von Kawasaki ZXR 750 mit kompl. Bremsanlage, Zündung und Regler von SH, kurzes Heck, 17er-Bereifung mit Speiche, 1er-Sitzbank, 2in1-Auspuffanlage, rote Nr. 07, VB 4350,- €, Tel. 02449-7873



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**

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 bei Verkauf neu, Tel. Mobil 01712000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.de

Cali 2 im Originalzustand mit Originalkoffern, EZ 9/84, 39800 km, seit 21 Jahren in meinem Besitz, Reifeneintragung 110/90-18 vorne, HU bei Verkauf neu, Bilder gerne per E-Mail, Tel. 01712000744

Bellagio Deluxe, EZ 03/2014, TÜV 2 J., ca. 16000 km, zu verkaufen, gepflegter, guter Zustand, neue Reifen und Batterie, Hepco & Becker-Gepäckträger und -Sturzbügel, neues Wilbers-Federbein m. ABE Typ 641 Competizione, dazu gibt es noch nicht verbaut: Hepco & Becker-Topcase, Drehzahlmesser, Satteltaschen, Windschild und Becker-

Montagegeständer. Das Motorrad ist angemeldet und kann Probe gefahren werden, Preis VB € 6200, Standort Dinslaken, Tel. 0175-5929474

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

Suche für Moto Guzzi 49 cm³ Dingo Sport, Bj. 1964, einen Tank (Teile-Nr. 43100225), Tel. 0173-3211302

DER GUZZI-SPEZIALIST

www.motoguzzi-baecker.de



BÄCKER
Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475

Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte

Motalia Anzeigenmarkt

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



Nuovo Falcone Carabinieri, Bj. 72, vor ca. 7000 km wurde der Motor von Georg Barthel aufgebaut, Sachse-Zündung, Polizia-Koffer, technisch sehr gut, optisch mit Patina, neue Satteldecke, bei Kauf TÜV neu, VHB 4600,- €, Tel. 0171-3161825 oder E-Mail guzzialex@gmx.de

Suche Uhr und Voltmeter aus SP-Cockpit oder gesamtes Cockpit, Tel. 07808-912334

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

Verkaufe von meiner Griso 1100, Jg. 2006, Original-Auspufftopf, guter Zustand, € 50,00 plus Versand, Jürg Trepp, 0041-(0)814225956 oder info@trepp-fewoklosters.ch

www.buerger-motorrad.de

T3/LM-Getriebe (vor langer Zeit geöffnet), muß überholt werden - wegen Garagenkündigung für 220,- € zu verkaufen, Tel. 0178-6951063

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

Verkaufe Gebrauchtteile für TS 250, Bj. 73: orig. Rahmen ohne Papiere, gebraucht, 90,- €; orig. Auspuffkrümmer links und rechts, gebraucht, je 35,- €; orig. Schwinge, gebraucht, 30,- €; orig. Vorderradschutzblech mit Haltegestänge, Chrom, gebraucht, 29,- €; orig. Hinterradschutzblech, Chrom, gebraucht, 25,- €; orig. Hauptständer, gebraucht, 19,- €; orig. Lenker, Chrom, gebraucht, 19,- €; orig. Scheinwerfereinsatz mit Streuscheibe und Verstelleinrichtung, Durchm. 180 mm, gebraucht, 19,- €; orig. Luftfilterkasten, gebraucht, 15,- €; orig. Bürzel für Rücklicht, Chrom, gebraucht, 15,- €; orig. Kabelbaum zum linken Lenkerende, gebraucht, 15,- €; orig. Kabelbaum zum rechten Lenkerende, gebraucht, 10,- €; Tel. 0171-6156471

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

Meisterbetrieb
Kindermann
Restauration · Motor- u. Getriebeinstandsetzung · Gespannbau
www.kms-motorrad.de Tel.: 05767-1915

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



Biete Brembo P08-Bremszangen, rechts + links vorne, links hinten mit zwei Entlüftungen M6! Mit neuen Kolben, Dichtsätzen, Entlüftungsventilen, Belagsabdeckungen! Sind neu lackiert! Auch für Moto Guzzi verwendbar! Preis € 450,00, Ernst Remagen, 06483-3864

MTS-Ricambi

Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI

Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - KnowHow

MTS-Ricambi

Inhaber: Ludger Schöngart
Diedrich-Dannemann-Str. 94

26203 Wardenberg
Tel.: 0441-36 16 55 94

www.mts-ricambi.de

V11-Teile: Einspritzanlage, CDI, Kardanabstützung, Zündspulen, Zündschloss, Gasgriff, unterer Rahmen, hinterer Bremsanker, Kardanschutz, Ansaugtrichter, Druckstück, Limareglerhalterung, Kupplungsmittnehmer, Schwingenbolzen, Chokehebel mit Bowdenzug, hintere Stahlflexleitung, Auspuffschellen, Teile vom Kabelbaum/Relais/Sicherungsträger, 01702724556

www.seby-poly.de

GFK-Teile für klassische
Motorräder

Tel. 02408/9389930

Verkaufe Gebrauchtteile für Le Mans II, Bj. 79 - 82: Bosch-Lichtmaschinenrotor, defekt, zum Tauschen, 55,- €; Kurbelwellenzahnrad, gebraucht, 9,- €; Steuerkette, gebraucht, 9,- €; Griffgummis links und rechts, gebraucht, je 7,- €; Halteblech für Anlasserrelais, gebraucht, 4,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Aus Altersgründen (81 J.) gepflegte Motorräder abzugeben: Guzzi Falcone N., Bj. 72, Motor und Äußeres im guten Zustand, 5500 €; Guzzi TS 250, 2-Zyl., 2-Takt, Bj. 75, hellgrün, viele Neuteile, läuft gut, 12 V-Lichtanlage, 3800 €; Tel. 04791-7179

MG T3 Cali mit Watsonian GP Maxi, Bj. 79/00, Motek-Schwinge Conti Eco Contact, Cali 2-Schwinge, Bilstein-Dämpfer, Auspuff Armec VA, Spiegler, SH u. v. m., Baehr 4 TN Sprechanlage, SW mit Plane und Verdeck, VA-Überrollbügel, 2 Hosenträgergurte Kinder, Anhängerkupplung mit Anhänger Classic Eigenbau auf Dnepr-Basis, Kali-Boot als Aufbau, Optik wie SW, 15 Zoll Speiche, Conti Eco Contact, Konis, zusammen oder einzeln, alles TÜV neu, alle Unterlagen da, Bilder bei Interesse, Preise VS, malzerkul@googlemail.com

Daytona RS, Bj. 2/1998, 52.000 km, 104 PS (Prüfstand), DÄS-EPROM, seit 20 Jahren bei mir in 2. Hand, rot, 10.500,- €, evtl. Inzahlungnahme von MG V 35 oder V 50, Tel. 05250-8528

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

Motalia Anzeigenmarkt



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

ROCK OIL

Lubricants
www.rockoil.de

1100 Sport-Teile: Einspritzanlage, Gasgriff, Zündspulen, Kardanabstützung, Schwingbolzen, Ansauggummis, Zündschloss, Lenkerschalter, hintere Achse, Druckstück, hinterer Bremsanker, hintere Stahlflexbremsleitung, 01702724556

Moto Guzzi Le Mans 1000: Simmerring Kurbelwelle Artikel-Nr. 90405367, passt auch für andere Modelle, 10,- €; 4 x Stößeltasse Standard (22 mm) Artikel-Nr. 17045860, Stück 25,- €; Auslassventil 40,0 mm, Artikel-Nr. 28036160, 15,- €; originale, neue Ersatzteile; PLZ 26871, Tel. 0157-87155656, E-Mail lafranconi56@web.de

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

Guzzi-Teile: Cali 3-Bremsscheiben, 300 mm, 5-Loch, flach, gt. Zustand, neu lackiert, 225 €; originale VA-Krümmern T295 m. Befest.stern f. Cali EV, Jackal, Stone u. andere Tourer, 199 €; Werkstatt-handbuch 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 Rückenaufläher „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



Moto Guzzi California III Einzelstück, top Zustand, 66.000 km (71 PS), Zulassung 03/1992, Fahrzeughalter 2, HU 08/2021 auf Wunsch neu, schwarzmetall, aus altersbedingten Umständen zu verkaufen, da ich die letzten 5 Jahre nur 2000 km gefahren bin, seit 19 Jahren in mein Besitz. Das Motorrad wurde immer perfekt gepflegt, Wartung immer jährlich ausgeführt. Das Motorrad ist ein Einzelstück mit sehr vielen Umbauten, die besser sind als original, insgesamt wurden über 8000 € reingesteckt. Komplett neue Räder mit lackierten Radnaben, Edelstahlbrems-scheiben von Moto Spezial hinten und vorne, top Reifen, vorne 110 und hinten 130 Umbau (orig. 120). Tank von California 1100 und Seitendeckel neu lackiert in Original-Farbe mit neuen Moto Guzzi-Emblemen, Kniescho-

ner am Tank, 2 Benzinähne mit Schauglas und Kupplung, neue Griffe mit Handballen-abstützung, sau gemütlich, Edelstahlauspuffanlage komplett von Mistral im top Zustand mit Zulassung. Motor ist auf schräge Stirnräder umgebaut, keine Steuerkette mehr - unverwüstlich, elektronische Zündung von SH, sowie Lichtmaschine mit 14 Volt, wie Polizei-Motorrad Batterie 30 Ah, Trittbretter aus Alu mit Antirutschknoppen, Topcase, Seitenkoffer mit viel Stauraum und mit Beleuchtung auch seitlich, Sitze neu bezogen mit Rückenlehne, Navi mit Halterung von Tom Tom, Edelstahlsturzbugel hinten mit Reling, spezielle V-Ölwanne und so weiter, für 9900 € zu verkaufen VHB, E-Mail giorgio-solla@t-online.de, Tel. 09771-97639 oder Mobil 015730775642, Bilder können per WhatsApp geschickt werden



Motalia Anzeigenmarkt

Suche Umbaukit für Fußschaltung für Moto Guzzi Motolegera, Tel. 015755278979, E-Mail 043817701@t-online.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

Moto Guzzi 1000 S zu verkaufen, EZ 09.08.1991, Farbe Schwarz mit orangefarbenen Streifen und Drahtspeichenrädern, 46.000 km, Rarität, da von 1990 bis 1993 nur 1.250 Fahrzeuge produziert wurden, umfangreiche Dokumentation wie Ursprungszeugnis, originaler Fahrzeugbrief, alte HU-Berichte und Rechnungen vorhanden, HU bis Oktober 2021, letzte Wartung Oktober 2019, Fotos können gerne per E-Mail verschickt werden, Preis VB 9.500 €, Standort Raum München, Tel. 0172-7296263

CONNIS-GUZZI- & MO. TEILE SHOP



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

Cornelia Buck
Philippstr. 23 • 34127 KS-Rothenditmold
Tel. 0561 - 8 6 53 6 • Fax 8 6 53 62
Email: wdmaster@connis-guzzi-shop.de
www.connis-guzzi-shop.de

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage

Umbau • Restauration • Instandsetzung



41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de

MotoSCHMITZ
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre Erfahrung!

Verk.: Cali 2-Teile: Gabelbrücken, 150,-; Auspuffanlage V2A, 450,-; Kabelbaum, 45,- €; Lichtschalter u. Gasgriff, 90,- €; Hinterradschwinge, 150,- €; Bosch-Anlasser, 80,- €; Lampenhalter, 25,- €; Fahrerhandbuch Cali 2 u. Reparaturanleitung 750 S - V 1000 vom Verlag Bucheli, zusammen, 30,- €; Le Mans 5-Teile: Tank, 250,- €; Satz Zyl. + Kolb., 380,- €; Cali 1100-Rücklicht + Blinker, 40,- €; + Porto; Protar-Modell Cagiva Lucky Explorer (Enduro), 30,- €; Tel. 07244-5204 AB

Bremsscheibe hinten Ø 242, ungelocht, neu, 80,- €; 1 x Bremsscheibe vorne Ø 300, gelocht, für LM I/III, gebr., Stärke 6,3 mm, 150,- €; 1 x Bremsscheibe hinten Ø 242, gelocht, für LM I/III, gebr., Stärke 6,4 mm, 100,- €; 1 x Schalthebel, Chrom, LM, ET-Nr. 14 25 09 50, neu, 100,- €; 1 x Ventildeckel rund, LM I, rechts, T3 links, ET-Nr. 14 02 35 50, neu, 100,- €; 1 Paar Vergaser PHF 30 BD/BS, Alufarben, guter Zustand, 280,- €; Tel. 09171-890625

Für Stelvio SW-Motech-Navihalter zur Montage an der Lenkerklemmung, Montageanleitung und Anbaumaterial inkl., NP 50 €, für 30 € zu haben, Foto per WhatsApp, Tel. 0171-2641745

Artikel Einzel Ansicht



GUZZI-parts24.de

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 V 50 Monza-Motor	450,-
MG Borrani-Hinterrad, komplett Bj. 70	400,-
Aussenliegender Ölfiltersatz/Öl- wanne	150,-
SKY MAX 125 Monkey-Nachbau, 1400 km	999,-

Gaspannbau-Technik für Guzzi

Dekra-Stützpunkt
und Sonderabnahmen

Moto Guzzi Ersatzteile, neu + gebraucht

neue Handynr. 0173-9048294

Handy 0152-21974392

Guzzi Jakob

Zum Heekamp 2

27312 Beppen-Thedinghausen

Verkaufe: Rahmen mit wahlweise Seitenwagen-Eintrag, Moto Guzzi T4, mit Unterzügen, VB 650 €; Seitenkästen 750 S/850 T, neu lackiert (schwarz) mit Originalschlössern, VB 500 €; Tel. 0171-5364180

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

Verk. Kurbelwellenlager gr. Modelle gebraucht, Standardmaß vorne, 40 €, hinten, 60 €; 4 Stößeltassen 22 mm, 60 €; Ölpumpe Cali 1100, V11 etc., gebraucht (Teile-Nr. 30146400), 70 €; 2 Einlassventile gebraucht Durchmesser 46,5 mm (Teile-Nr. 37036005), 20 €; 2

Auslassventile gebraucht, Durchmesser 39,5 mm (Teile-Nr. 37036105), 10 €; Privatverkauf ohne Gewährleistung; Raum HH, Tel. 0152-22728185

Ölwannenzwischenring mit Kühlschächten für große Guzzis, gebraucht, 150 €, Tel. 0157-55278979 oder E-Mail 043817701@t-online.de

Verkaufe Le Mans V-Motorblock für 1000 €, EZ 05/88, 942 cm³, 81 PS, 160.000 km gelaufen, 4/92 neue Ventile und -führungen, 12/04 Stoßelstangen/Kipphebel getauscht, 10/10 Nockenwelle/Steuerkette/Stößelbecher getauscht, 3/18 Motorblock CO2-gestrahlt, Tel. 0421-650796 oder 0162-9625547

Suche Heck und Seitenteile für Moto Guzzi Mille GT, Jg. 1988, Teile-Nr. 28472633, wenn möglich schwarz, Angebote bitte unter E-Mail guzzicharly40@gmail.com

escher

NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

**JETZT!
Zugreifen!**



www.escher.de

Suche für meine Guzzi Le Mans 3 einen Satz 40er-Dell'Orto-Vergaser, Kontaktaufnahme marcel.hohberg@web.de

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

Verk originale Koffer und TC, in Weiß, inkl. Trägerplatte und Befestigung, linker Koffer etwas zerkratzt, VB 480 €, 01633846476

Suche für Guzzi Le Mans 3 die Café Racer-Auspuffanlage von HTMoto (Taborsky Anlage), Kontaktaufnahme gerne an marcel.hohberg@web.de

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

Motalia Anzeigenmarkt



Verkaufe wegen Zeitmangels (3 Kinder) meine Moto Guzzi V 65, schwarz, Florida, Bj. 93, 39100 km, unfallfrei, Garage, Saisonfahrzeug (immer angemeldet), Windschild, elegante, schwarze, ital., wasserdichte, verschleißbare Polizei-Packtaschen, die Origin.-Packtaschen sind fast neu vorhanden, 2 Zylinderkopfdeckel u. stabiler Cali III-Faulenzer beide verchromt, TÜV neu, VB 1750,-, 089-6802990, E-Mail mgeoc.ed33@mnet-online.de



Fahrrerkanbine Ercolino, Beulen frei, neu grundiert und lackiert, inkl. 2 Fahrertüren und Glasscheibe, Preis 100 VB, Tel. 0151-14313123 oder 02722-989110

Laverda

Aus meinem übervollen Teilleger biete ich viele originale und seltene, teilweise sogar NOS-Laverda-Teile an, aus den Bereichen Räder, Motor, Getriebe, Bremsen, Elektrik, Anbauteile etc. Mein Hauptfokus liegt bei den 750 SFC-Teilen, habe aber viele Teile, welche auch in anderen Modellen verbaut wurden, eine umfassende Liste zu erstellen, macht keinen Sinn; Eure Suchanfragen beantworte ich jedoch gerne und umgehend, studerconsulting@bluewin.ch

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 07531 / 61198 • Fax 53737
Internet <http://www.laverda-paradies.de>

Bremszange 08, gebraucht, 2 Entlüfternippel, ohne Gewinde in den Befestigungsbohrungen (also für die Marzocchi-Gabel geeignet), 100 €, gegen 5 € Aufpreis gibt es das Metallröhrchen dazu, gegen 35 € je einen Dichtungs- und Kolbensatz, auf Wunsch sende ich Fotos, Versand möglich oder nach Absprache Abholung in Hamburg-Bahrenfeld, 040-390 40 74, ew_krueger@alice-dsl.net

www.laverda-team-werndl.de



Verk. 750 SF/GT-Motor im guten Zustand. Der Motor wurde vor 5 Jahren ausgebaut und lief bis dahin gut, danach immer trocken gelagert. Der Kopf ist demontiert: Kipphebel, Nocken im guten Zustand. Motor ist komplett mit Lima und Anlasser und wird nicht in Teilen verkauft. Wer ein Grobschengrab für 600 € sucht, bitte lieber nicht melden, Tausche aber gegen Ducati TT- oder Laverda 500 Formula-Teile, 0172-2548896, gollan.plus@t-online.de

Laverda 750 SF 1 zu verkaufen, EZ 10.01.1974, Farbe Rot, 27.000 km, Motor und Rahmen nummergleich, umfangreiche Dokumentation vorhanden, HU bis April 2022, letzte Wartung April 2020, Fotos können gerne per E-Mail verschickt werden, Preis VB 9.500 €, Standort Raum München, Tel. 0172-7296263

LAVERDA

- Service
- Restauration
- Motorinstandsetzung

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

- LAVERDA -

Orange Cycle Team

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

Laverda 750/1000/1200: 1 x Schutzblechhalter, im nicht sichtbaren Bereich aufwendig instandgesetzt, 120 €; 1 x Bremsanker Scheibenbremsmodelle, also z. B. SF3, 3CL, 19 €; Würfelbenzinhähne-Konvolut, 2 x Orlandi, 1 x Paioli, 50 €; Chokehebel, ab 74, 37 €; NOS-Kettenspannersatz Scheibenbremsmodelle, 50 €; auf Wunsch schicke ich Fotos; Versand möglich; Abholung in Hamburg-Bahrenfeld nach Absprache ebenfalls; 040-3904074, ew_krueger@alice-dsl.net

Laverda 750 GT, nummerngleich, dig. Zündanlage, schwarz, 40300 km, Trommelbremse, Preis 8500 €, tiger59@t-online.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

Mi-Val

Suche für Mi-Val 125 cm³
Typo NS Kombischalter
Licht/Hupe Dispositivo -
CP 4/a mod. 8046 mit 6
Anschlüssen, Bj. 1953,
Tel. 0173-3211302

Mondial

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

Morini

Verkaufe Gebrauchtteile von
500 S, Bj. 78 - 85: RK 530
(50) KS-Kette mit Schloss, 5/
8" x 3/8", 102 Glieder, ohne
O-Ringe, neu, 69,- €; Ket-
tenrad, neu, 38 Zähne, 49,-
€; Antriebsritzel, neu, 14 Zäh-
ne, 39,- €, alles für 528er-
Kette; Werkstatthandbuch,
Motor, ital./engl./franz./
span./deutsch, 140 Seiten,
28,- €; Werkstatthandbuch,
Motor, deutsch, 46 Seiten,
9,20 €; Gaszug lang und kurz,
neu, je 8,90 €; Tel. 0171-
6156471, Plz 877

Verkaufe Gebrauchtteile für
98 Sbarazzino, Bj. 56 - 62:
Rahmen ohne Papiere, 69,-
€; Vordergabel komplett, 69,-
€; Tank, 2. Serie, 69,- €;
Radnaben, Halbnabe, vorne
und hinten, je 34,- €; Sozjus-
Halteriemen, 14,- €; Tel.
0171-6156471, Plz 877

Moto Morini 3½ GT, Bj. 73,
ca. 35000 km, guter Zustand,
mit altersgerechter Patina,
Zylindergehwinde für Krüm-
merflansch neu, ital. Papiere,
VB 2500,- €, Tel. 02449-
7873

Verkaufe Gebrauchtteile von
3½ Sport, Bj. 77 - 79: Lafran-
coni Competizione-Schall-
dämpfer links, Chrom, neu,
149,- €; Zubehör-Einmann-
Höckersitzbank mit Sitzpols-
ter, Typ Valentini, 89,- €;
Auspuffkrümmer links, Chrom,
neu, 79,- €; orig. Seiten-
deckel eckig, rechts, 59,- €;
Kettenrad, neu, 40 Zähne,
49,- €, gebraucht, guter
Zust., 34,- €; Kettenrad, neu,
38 Zähne, 49,- €; Sitzbank-
bezug mit Schriftzug, neu,
39,- €; Werkstatthandbuch,
Motor, ital./engl./franz./
span./deutsch, 140 Seiten,
28,- €; Werkstatthandbuch,
Motor, deutsch, 46 Seiten,
9,20 €; Tel. 0171-6156471,
Plz 877

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

Moto Morini Kanguro 350, ori-
ginaler, gepflegter Zustand,
Rundrahmen-Modell, 54000
km, Garagenfahrzeug, 3200
€, broesel16@web.de

Verkaufe Gebrauchtteile für
250 T, Bj. 78 - 82: orig.
Kunststoffemblem „250“,
schwarz mit Goldrand, für
Seitendeckel, 9,90 €, Tel.
0171-6156471, Plz 877

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe Gebrauchtteile von 3½ GT, Bj. 73 - 74: Vergaser Dell'Orto VHB 25 B, Choke fehlt, inkl. neuer Dichtsätze, je 95,- €; Gepäckträger, verchr. Stahlrohr, angerostet, 49,- €; elektr. Benzinhahn, 29,90 €; orig. Federbeine, je 24,90 €; Fußbremshebel, 24,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877



te Kinder, Anhängerkupplung mit Anhänger Classic Eigenbau auf Dnepr-Basis, Kali-Boot als Aufbau, Optik wie SW, 15 Zoll Speiche, Conti Eco Contact, Konis, zusammen oder einzeln, alles TÜV neu, alle Unterlagen da, Bilder bei Interesse, Preise VS, malzerkul@googlemail.com

Winterreifen Michelin 135 R 15 (135 /80R15), ca. 5,5 mm, 30 €, Tel. 05051-7416

MV Agusta

Suche: für MV Agusta 125 cm³ Sport (SE), Bj. 1975, Fußschalthebel (21820070080); für MV Agusta 150 cm³ GT, Bj. 1971, Krümmer und Auspufftopf; Tel. 0173-32111302

Parilla

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

Gespanne

MG T3 Cali mit Watsonian GP Maxi, Bj. 79/00, Motek-Schwinge Conti Eco Contact, Cali 2-Schwinge, Bilstein-Dämpfer, Auspuff Armec VA, Spiegler, SH u. v. m., Baehr 4 TN Sprechanlage, SW mit Plane und Verdeck, VA-Überrollbügel, 2 Hosenträgergur-

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

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

Blinkerglas neu, Larghi No. 31996 und Blinkerglas neu CEV No. 173, je 10,- €; CEV-Blinker No. 255 - für Klemmung auf 12 - 14 mm Rohr, neu,

Stück 25,- €; Motalia von Nr. 138 bis 329 - insgesamt 190 Hefte gegen Gebot abzugeben, neuwertiger Zustand; Tel. 09171-890625

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

1-Mann-Höcker: 1 x Alu/1 x GFK, Moto Italia-Nachbau, Bilder und Maße einfach anfragen, 01702724556

Biete Motalia-Ausgabe 1 bis 340, gegen Gebot, Plz 26871, Tel. 0157-87155656, E-Mail lafranconi56@web.de

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik

Für Motalia Leser
5% RABATT

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

Motalia Anzeigenmarkt

Ich biete eine orange/blaue Lederkombi mit weißem Zierstreifen der Firma Gaman (Milano, Italien) aus den 1970er Jahren an. Die Kombi hat geringe Gebrauchsspuren, keine Sturzschäden, alle Reißverschlüsse und Druckknöpfe sind original und funktionieren einwandfrei, Jacke und Hose können getrennt werden. Sie sollte für jemanden der knapp 180 cm groß ist und 75 - 80 kg wiegt passen (keine Ahnung wie ich da jemals reingepasst habe :-)), VB € 120,-, Bilder gerne per E-Mail golz@gmx.net

Verk. Motorrad Classic von Nr. 1 bis heute, gegen Gebot, im guten Zustand, eventuell auch Einzelhefte, bei Interesse Tel. 06227-50883

Hobbywerkstattauflösung Gewindebohrer, Schneideisen, Schraubenlochsenker DIN 912, Mikrometer, Innenmeßgeräte Ø 3 bis 150, Spialsenker, Tel. 07135-15080

■ Front- Heck- Zentralständer
■ Für alle gängigen Marken
■ Fragen Sie an, wir beraten Sie gerne
■ www.move-montagestaender.de
■ mail@move-montagestaender.de
■ Tel 0049 (0) 7563 9231e

move
Montagegeständer

■ ■ ■ Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung

SCRAMBLER
DUCATI

Fachliteratur: Sonderheft MO Italienische Motorräder, biete die Komplettsammlung Ausgaben 1 bis 24 komplett (Ausgabe 17 ist einem Wasserschaden zum Opfer gefallen, kann aber bei MO für 6,80 € nachbestellt werden) in absolut bester Qualität, ohne Eselsohren etc. zum Kauf an, verkaufe nur komplette Sammlung! Seriöse Angebote erwünscht, Kontakt uk@werkhofconsulting.com

Schöne Tourenkombi zu verkaufen, zweiteilig, Gr. 54, schlank, rot/schwarz, Marke Alne, hochwertige Verarbeitung, 3x getragen, Zustand neu, € 345,-, Tel. 02753-2353 von 18:00 - 20.00 Uhr, Plz 57

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 3 x Ducati, 1 x Bimota, 1 x Aermacchi 350 SS, 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

Motorrad-Modelle in Originalverpackung: Moto Guzzi California 1100i, schwarz/gelb, Fa. Maisto, Scale 1:10, 19,- €; MV Agusta 750 S, blau/weiß/rot, Fa. Revell, Scale 1:12, 24,- €; MV Agusta F4, rot/silber, Fa. Die-Cast, Scale 1:12, 15,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

In letzter Minute

Ducati: Verkaufe ST3, Originalzustand, rot, 98 PS, EZ 06/05, Zweitbesitzer seit 05/09, 55000 km, TÜV 06/21, Saisonkennzeichen, scheckheftgepflegt, unfallfrei, 2500 €, Tel. 0421-650796 oder 0162-9625547

Laverda: Suche originale Laverda 750 SFC, E-Mail rfohl@gmx.net

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

Motalia Anzeigenmarkt



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

Aprilia: Seltene Aprilia Tuareg Wind 600 gut erhalten, Bj. 1989, gegen Gebot, letzte HU April 2019, es gibt eine 2. Aprilia 350 ETX Tuareg, fast baugleich, als Teileträger dazu, derzeit ist in der Wind der 350er-Motor der ETX verbaut, 600er-Motor hintere Ölpumpe defekt, Bereifung neuwertig, Bilder gerne auf Anfrage, 0179-3239318, E-Mail g.weber@ifp-weber.de

Ducati: Suche für Ducati TL od. XL bzw. Cagiva Alazzurra obere Gabelbrille für Rohlenkermontage, 68219 MA, 0176-64832244

Ducati: Konvolut Ducati Königswellen-Teile zu verkaufen: 1- und 2-Zyl. KW-Teile plus Spezialwerkzeug, Literatur und Prospekte von 750 Rund bis MHR, wegen Modellwechsels zu verkaufen, suche oder tausche gegen Ducati Paralleltwin 350 - 500 GTL/SD/GTV, Standort Ruhrgebiet, Kontakt E-Mail gkhwolf@web.de

Ducati: Suche 125 Regularita Kunststoff- und Gummiteile (neu), bitte alles anbieten! Auch Ducati 125 Six Days-Teile, Tel. 0172-9406076, E-Mail bau.walther@gmx.de

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.

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 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	71
Bike Affairs	24796	Bredenbek	Tel.:04334-640 .....	.....	Seite	53
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenthimold	Tel.:0561-8615361	www.connnis-guzzi-shop.de	Seite	75
Desmo	70736	Fellbach	Tel.:0711-588096	www.desmo-ducati.de	Seite	69
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.:0711-604504	www.diopa.com	Seite	68
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.:04205-8707	www.kaemma.com	Seite	67
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.:05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	42
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldröhl	Tel.:02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	65
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.:0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	80
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.:02596-600	www.escher.de	Seite	76
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.:0152-21974392 .....	.....	Seite	76
Guzziladen	92521	Schwarzenfeld	Tel.:09435-6393267	www.guzziladen.de	Seite	73
Kindermann	31606	Warmсен	Tel.:05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	72
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	77
Limbächer & Limbächer	70794	Filderstadt	Tel.:0711-79730322	www.limbacher.de	Seite	46
Lust	50677	Köln	Tel.:0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	25
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.:0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	23
Moto Classica	53229	Bonn	Tel.:0228-9739348	www.motoclassica-bonn.de	Seite	76
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.:09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	77
Motowippe	88353	Kisslegg .....	.....	www.motowippe.de	Seite	62/81
Move Montageständer	88353	Kisslegg	Tel.:07563-9150308	www.move-montagestaender.de	Seite	80
MTS-Ricambi	26203	Wardenburg	Tel.:0441-36165594	www.mts-ricambi.de	Seite	73
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	74
Günther Rupprecht	90518	Altdorf	Tel.:09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	66
Salewski	21357	Bardowick	Tel.:04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	55
Schleif- und Poliertechnik	30855	Langenhagen	Tel.:0511-97810480	www.andreas-malitz.de	Seite	79
Moto Schmitz	41849	Wassenberg	Tel.:02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	75
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.:05130-582584	www.smotos.de	Seite	71
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	73
Moto Weissmann	67716	Heltersberg	Tel.:06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	72
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.:030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	62/75
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	49

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
Claus Carstens	Fedderinger Str. 10	25779	Hennstedt
A. Baumgarten	Eisenstr. 6	26215	Wiefelstede
H. Bergel	Fritz-Erler-Str. 11	27578	Bremerhaven
Ducati Kämma	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	Gimfte
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
DÄS Mototec	Gschwender Str. 34	73577	Birkenlohe
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