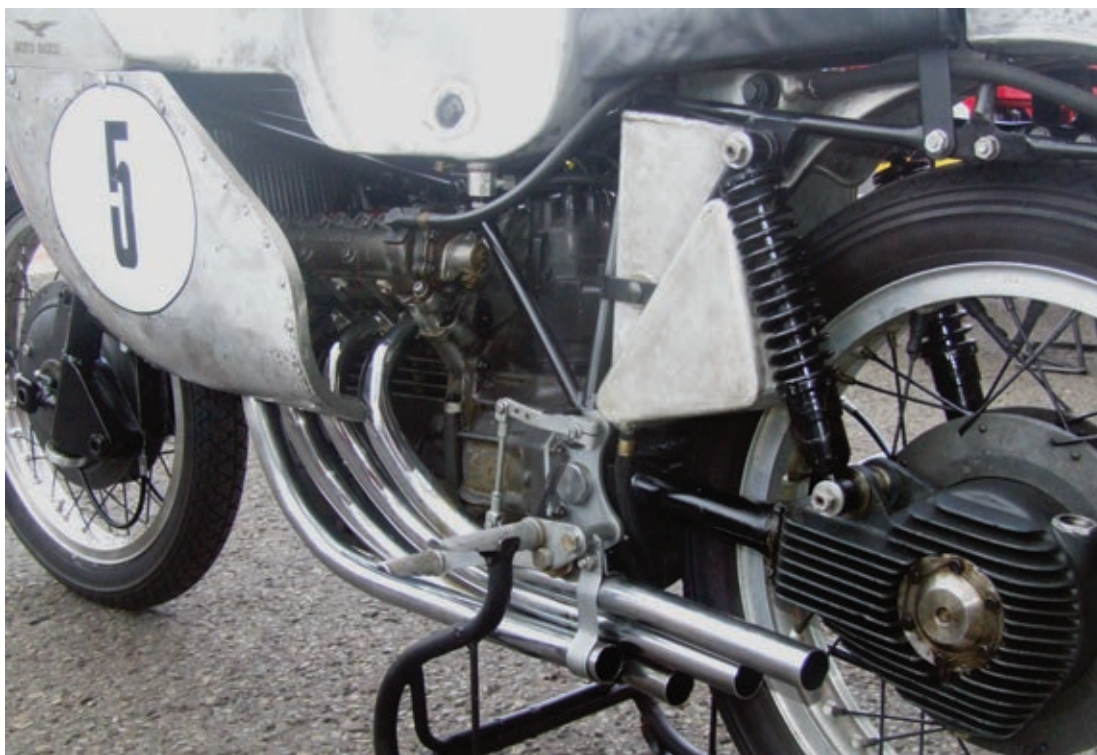


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Unverkleidete Power - Ducati Streetfighter V4 S
Der Wellenantrieb bei Moto Guzzi
Die ungeliebte Moto Guzzi 500 GP aus Rom
Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

STEIN DINSE



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

Hol Dir JETZT den *neuen* Stein-Dinse KATALOG!

Das ist *neu*:

- » Umbauvorschläge
- » Customizer Portraits
- » Marken-Bereich
- » Verbessertes Design

GRATIS



Jetzt anfordern!



www.stein-dinse.com/katal

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,
Andreas Thier, Gerald Valtink

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!

Seit es Motorräder gibt, gibt es wohl auch Motor-
radegner. Ein ewiges Thema ist die Lärmbelas-
tung, welche von den Zweirädern ausgeht. Viele
Bürger fühlen sich hierdurch gestört. Immer wieder
entstehen Initiativen und Gesetzesvorstöße ge-
gen die Zweiräder. Obwohl jedem vernünftig
denkenden Menschen bewusst sein sollte, dass
Lärm von anderen Mitbewohnern dieses Plane-
ten (Mensch und Tier) als störend empfunden
werden kann, bauen Einzelpersonen Motorräder
so um, dass sie lauter werden. Aber es sind nicht
nur diese manipulierten Maschinen, welche den
Groll erwecken, sondern auch nagelneue Motor-
räder, die mit Klappen im Auspuff teilweise auf
offenen Durchzug gestellt werden, ohne dass das
bei dem aktuellen Gang und der momentanen
Drehzahl nötig wäre, um Leistung oder Drehmo-
ment zu erhöhen. Die für dieses Heft gefahrene
Ducati Streetfighter ist ein Beispiel hierfür.

Um dem ewig steigenden Lärm Herr zu werden
und Mitbürger zu schützen, hätte der Bundesrat
gerne ein neues Gesetz, welches Motorradfahren
an Sonn- und Feiertagen verbietet. Außerdem
soll die Polizei in Zukunft zu laute Motorräder
sofort vor Ort beschlagnahmen dürfen.

Die Lage wird immer ernster, was aber manche
Motorradfahrer und auch die Industrie anschei-
nend nicht realisieren. Teilweise werden Motor-
räder so programmiert, dass sie schlichtweg fast
immer zu laut sind. Technische Möglichkeiten,
mit denen der Fahrer den Lärm gezielt beschrän-
ken kann, werden dagegen nicht angeboten.

Da braucht man sich über immer strengere For-
derungen und daraus folgende Gesetze nicht zu
wundern.

Euer Motalia-Team

Beherrschbare Power bis zum Abwinken

Ducati Streetfighter V4 S

Ein Motorrad mit aufrechter Sitzposition, direkt abgeleitet von dem aktuellen Superbike, das hat Aprilia mit der Tuono schon lange im Programm. Warum soll man immer den Bückling machen? Man kann auch in angenehmer Haltung die Gene einer Rennmaschine auf der Straße erfahren. Ducati hatte hier lange nichts entsprechendes entgegengesetzt. Klar, eine Monster 1200 ist mit 150 Pferdestärken alles andere als untermotorisiert für den Straßenverkehr. Aber ein V4-Motorrad mit der DNA eines Racebikes ist doch etwas ganz anderes. Nun bietet Ducati mit der neuen Streetfighter V4 Paroli.

Mit dem neuen Motorrad ging Ducati in die Vollen: Während Aprilia sich bei der Tuono (noch) auf 170 PS beschränkt, lässt man dem 1.100er-V4-Desmomotor auch im Naked Bike fast ungedrosselt die 200-PS-Schallmauer niederreißen. Während

Aprilia für die Tuono einiges an der Hardware für den geänderten Einsatzzweck modifizierte, verzichtet die Streetfighter gegenüber der Panigale V4 motorseitig eigentlich nur auf die variablen Ansaugtrichter und erhielt ein neu programmiertes Mapping.

208 PS bei 12.750 U/min lautet die Leistungsangabe. Ganz schön viel Holz für ein Naked Bike. Da kann kaum ein anderes Motorrad dieser Gattung mithalten. Und die Streetfighter ist tatsächlich unverkleidet, während die Tuono ja doch ein Plastikleid trägt. Das macht bei der Maschine aus Bologna ein paar aerodynamische Kniffe nötig. So ist die Lampe samt ihrer Plastikumrandungen so geformt, dass hier etwas Abtrieb erzeugt wird. Und jetzt kommen wir zu den Teilen, an denen sich die Geister scheiden; manche finden sie toll, für die anderen sind sie ein absolutes No Go: Die je zwei Winglets pro Seite, welche das Erscheinungsbild der Maschine massiv beeinflussen. Diese Flügel sorgen bei einer Ge-



Frontmaske und seitliche Flügel sorgen für Abtrieb.

schwindigkeit von 270 km/h für 28 Kilogramm Anpreßdruck auf dem Vorderrad. Das soll helfen, die Front am Boden zu halten. Und hieraus resultiert eine größere Bremsstabilität bei höheren Geschwindigkeiten. Für die Rennstrecke macht das sicherlich Sinn, aber wie oft fährt man mit einem unverkleideten Motorrad im öffentlichen Straßenverkehr schneller als 200 km/h? Na ja, die Flügel kann man anscheinend mit wenigen Schrauben entfernen, und sicher arbeitet die Zubehörindustrie bereits an passenden Abdeckkappen.

208 PS in einem Naked Bike - ist das überhaupt beherrschbar? Die älteren von uns werden sich an Zeiten erinnern, als 100-PS-Motorräder noch gewackelt haben wie Lämmerschwänze. Damals haben Firmen wie Bimota, Egli, Martin und andere dafür sorgen müssen, dass man einen sauberen Strich fahren konnte. Und heute? Da ist eine Maschine, von der man erwartet, dass sie sich wie ein Biest benimmt und die so einen martialischen



Wenn man will, kann man es ordentlich qualmen lassen.

Namen wie „Streetfighter“ trägt, so etwas von ausgeglichen zu fahren, dass es fast schon unglaublich ist.

Okay, wenn man den Motor startet, wird einem durch nicht gerade leises Gegrummel und Gebrabbel bereits im Standgas signalisiert, dass unter dem Tank ein durchaus potenter V4 darauf wartet, dass man ihm freien Lauf gestattet, aber beim Start zur Tour gibt sich der Straßenkämpfer im Stadtverkehr bis auf die Geräusch-

entwicklung lammfromm. Das Fahrzeug haben wir in Bad Berleburg beim Ducati-Vertragshändler Witten und Weber ausgeliehen. Dieser hat sein Domizil im schönen Sauerland, bekanntlich ein ideales Eldorado für Motor-

Vom Motor mit der tiefen Ölwanne ist einiges zu sehen.





***Ducatis Antwort auf die Aprilia Tuono V4:
eine wirklich fast nackte Streetfighter V4 S.***

radfahrer. So erwarten uns schon kurz nach der Ortsgrenze ideale Verhältnisse für dieses Motorrad, wenn da bloß nicht so viele Tempobeschränkungen wären. Dafür sind die Straßen zur Corona-Zeit fast wie leergefegt, und man kann sich voll auf das Motorrad konzentrieren.

Bei manchen Maschinen benötigt man eine Weile, bis man sich mit ihnen angefreundet hat: Die richtige Sitzposition finden, wie funktioniert was, welcher Fahrstil passt besser? Bei dieser Ducati einfach draufsetzen, losfahren und alles ist paletti, solange man nicht wie ein absoluter Grobmotoriker Gasgriff und Bremshebel bedient. Be-

Links verdeckt eine Plastikabdeckung zur Lärmdämpfung die hinteren Zylinder. Aber das Plastikteil ist leicht zu entfernen. Der Kettenschutz ist beim Ritzel knapp ausgefallen.



wegungen der rechten Hand werden umgehend in Vortrieb oder Verzögerung umgesetzt. Damit das nicht zu heftig passiert, arbeiten im Hintergrund die mittlerweile allseits bekannten Hilffsysteme wie ABS, Traktionskontrolle, Wheeliekontrolle usw. Von deren Qualität hängt ab, wie strebfrei und sicher man sich an der schie-

ren Leistung erfreuen kann. Und hier ist die Ducati auf einem ganz hohen Niveau. Die komplette Elektronik arbeitet nahezu unauffällig. Während bei manchem anderen Motorrad die Eingriffe hart und ruppig erfolgen, regelt die Streetfighter sanft entsprechend der eingestellten Stufen. Hier kann man fast alles entsprechend den eigenen Wünschen, Fahrkönnen und Einsatzzweck konfigurieren. Es ist schon der Wahnsinn, was die heutige Elektronik so alles ermöglicht.

Die drei Fahrmodi (Street, Sport und Race)



Ganz so weit vorgebeugt muss die Sitzhaltung nicht sein, aber der weit vorne montierte Lenker sorgt für eine fahraktive Körperhaltung.

beeinflussen nicht nur die Leistungskennfelder, sondern auch diverse andere Parameter der Fahrzeugelektronik nach vorprogrammierten Werten. Dazu lässt sich jedes System individuell anpassen. Hier kann man viel Zeit investieren oder sich erstmalig auf die von den Testfahrern ermittelten Werte verlassen. Und die funktionieren prima - also einfach losfahren.

Der Arbeitsplatz auf der Streetfighter ist durchaus geräumig. Der Fahrersitz bietet viel Platz, da kann man auch mal nach vorne oder hinten rutschen. Mit komodem Kniewinkel sitzt man bequem. Der Lenker ist etwas weit vorne angebracht, da muss man schon den Oberkörper vorbeugen, wenn man nicht auf Dauer mit durchgestreckten Armen fahren will. So „zwingt“ einen die Maschine

Mit zwei Schaltern links kann man die komplette Elektronik intuitiv und schnell einstellen.



in eine fahraktive Position. Dieses Motorrad kann zwar auch in niedrigen Drehzahlen bummeln, aber dafür kauft man nicht so eine Maschine: Also den Stier bei den Hörnern packen und den Pferden die Sporen geben!

Dieser Motor ist ein reiner Quell der Freude: Jede Menge Leistung egal in welchem Drehzahlbereich. Bei 3.000 Umdrehungen - also „leicht erhöhtem Standgas“ stehen bereits etwa 40 PS und

90 Newtonmeter zur Verfügung. Bei 7.000 U/min - ungefähr halbe Maximaldrehzahl - sind es 100 PS und 100 Newtonmeter! Und dann geht die Post erst richtig ab. Das soll heißen, es ist eigentlich egal, in welchem Gang und bei welcher Drehzahl man sich befindet, Gas auf, und die Fuhre marschiert nach vorne, dass es einem die Arme lang zieht.

Vortrieb ohne Ende, der geschickt umgesetzt wird. Während viele Motorräder ja so programmiert sind, dass die Traktionskontrolle bei zu viel Schlupf am Hinterrad das Gas mehr oder weniger spürbar wegnimmt, so haben die Techniker hier die

Kennfelder in den unteren Gängen so programmiert, dass das Drehmoment etwas reduziert ist, was die Fahrbarkeit deutlich verbessert und weniger Elektronikeingriffe erforderlich macht. So steigt das Fahrvergnügen.

Wenn man den Motor bis zur Maximaldrehzahl ausdreht, erreicht man im dritten Gang bereits fast 200 km/h, und das spielerisch. Lediglich acht Sekunden benötigt die Streetfighter für den Sprint von 0 auf 200 km/h. Mit dem Schaltautomat kann man die Gänge durchladen, ohne Gas wegnehmen oder Kupplung ziehen zu müssen, also eine Beschleunigung ohne Unterbrechung. Wenn man im hohen Gang mit etwa 100 km/h aus einer Kurve herausbeschleunigt und den Hahn aufreißt, stehen nach etwa sechs Sekunden 180 km/h auf dem Tacho, meist muss man dann aber schon heftig ankern, weil die nächste Kurve im Eiltempo auf einen zufliegt - runterschalten also fast schon überflüssig. Wie zu erwarten war, fühlt sich so ein Rennmotor für die Straße im oberen Drehzahlbereich am wohlsten, aber es ist hier gar nicht nötig.

Für die Kurven des Sauerlands ist man bereits im mittleren Drehzahlbereich viel

zu schnell. Drehzahlen zwischen 3.000 und 7.000 sind völlig ausreichend für sehr flottes Vorwärtstkommen und Kurvenrübern.

Den 208 PS stehen vollgetankt 208 Kilogramm mit 16 Litern Benzin im Aluminiumtank gegenüber. Das ist ein Kilogramm pro PS, ein Wert, der vor einem Jahrzehnt noch sündhaft teuren Spezialmotorrädern vorbehalten war.

Ja, die Streetfighter ist eine Superbike-Maschine, der man lediglich das Plastikkleid heruntergerissen und die Stummel durch einen Rohrlenker ersetzt hat. Dazu ist die Endübersetzung etwas kürzer gewählt. Außerdem sorgt eine etwas längere Schwinge für 15 Millimeter mehr Radstand als bei der Panigale.

Das Fahrverhalten der Streetfighter ist sehr ausgeglichen. Der Street-Modus ist sozusagen der Sicherheitsmodus. So lange man hier keine weiteren Einstellungen ändert, bleibt das Vorderrad immer brav am Boden. Das Motorrad lässt sich exakt steuern, bleibt auf der gewählten Linie, läuft dieser aber nicht stur hinterher. Kurskorrekturen sind in einer ungewöhnlich leichten Art, wie man sie eigentlich eher von leichteren Motorrädern mit deutlich





Im Höcker versteckt sich ein Halteriemens für leidensfähige Beifahrer.

schmalere Reifen kennt, möglich - easy going. (Hat die wirklich einen 200er-Schläppen hinten?)

Wechselt man in Sport oder Race, ändert sich der Charakter von zahm Richtung wild. Der Motor hängt giftiger am Gas, das Fahrwerk wird straffer und der Auspuff (zumindest subjektiv) lauter. Jetzt ist die Duc zum Sprung bereit und lupft auch mal das Vorderrad.

Die S-Version verfügt über ein semiaktives Öhlins-Fahrwerk. Hier wird bei dem Wechsel der Leistungsmodi auch

Bremse mit Rückdrückfeder - wie im Rennsport.

die Dämpfung angepasst. So ist das Fahrwerk in Street weicher abgestimmt als in Sport oder Race. Letzterer ist auf unebenen Straßen nicht zu empfehlen. Aber das Umschalten ist mit drei- oder viermal Knopfdrücken während der Fahrt schnell verstellbar. Für das manuelle Einstellen des Fahrwerks auf Individualwerte muss man hingegen anhalten. Die Bedienung erfolgt leicht und intuitiv über zwei Knöpfe an der linken Lenkerarmatur. Das ist hier klasse gelöst, und das Cockpit begeistert mit Übersichtlichkeit und einer sehr guten Ablesbarkeit - auch bei direkter Sonneneinstrahlung.

Street stellt nicht nur die Federung weicher, hier wird auch die Leistung um 53 PS gekappt. Klingt im ersten Moment nach sehr viel, es bleiben aber ja noch 155 Pferdestärken über. Diese gehen nun etwas sanfter an die Arbeit als im Modus Sport, der die volle Power bietet. Street reicht für das normale Leben eigentlich aus. Mit Sport ist das Erlebnis aber intensiver, und Race ist sozusagen der ultimative Kick - trotz der Elektronik.

Die Liste der elektronischen Helferlein ist ellenlang. Dazu gehören auch Schmanckerl wie die schräglagenabhängige Trak-





Elektrik und Batterie zwischen Tank und Lenkkopf.

tionskontrolle und das Kurven-ABS und sogar eine Slide-Kontroll für den gezielten Drift. Die schützende Hand wird also nicht nur beim Geradeausfahren über uns gehalten.

Im Landstraßenverkehr kommt einem die Maschine gar nicht übermäßig laut vor, aber bei Ortsdurchfahrten erntet man oft böse Blicke. Hier ist die Auspuffklappe fast immer geöffnet. Gerade in Tempo-30-Zonen ist es unmöglich, sich leise und unauffällig vorwärts zu bewegen. Der Rahmenaufkleber für die Polizeikontrolle gibt 107 dB(A) bei 6.375 Umdrehungen an!

Für die Streetfighter gibt es selbstver-

ständig ein Sitzpolster für eine zweite Person und dazugehörige Fußrasten. Beides war an dieser Maschine nicht montiert.

So manches an der Streetfighter ist etwas knapp ausgefallen wie zum Beispiel der Vorderradkotflügel oder der Kettenschutz. So schleudert das Vorderrad Dreck gegen die silbernen Kühler, und am Heck fliegt Kettenschmiere gegen den Höcker.

Wie so oft bietet Ducati das neue Modell in zwei Varianten an. Die normale Streetfighter und die hier gefahrene S-Version. Während man die Basismaschine für 20.295 Euro inklusive Nebenkosten erstehen kann, sind für die edlere S exakt 3.000 Euro mehr zu investieren. Dafür erhält man ein Öhlins-Fahrwerk mit elektronischer Verstellung, die leichten Schmiederäder von Marchesini und einige Carbonteile. Bei der Grundversion stammt die Gabel von Showa, während Sachs Federbein und Lenkungsämpfer liefert. Egal, für welche Streetfighter man sich entscheidet, bei der Farbe gibt es keine Auswahl, hier steht nur rosso zur Verfügung.

Technische Daten: Ducati Streetfighter V4 S

Motor:	V4, 90 Grad	Reifen vorne:	120/70 ZR 17
Bohrung x Hub:	81,0 x 53,5 mm	Reifen hinten:	200/60 ZR 17
Hubraum:	1.103 cm ³	Bremse vorne:	2 x 330 mm Ø
Leistung:	208 PS bei 12.750 U/min		2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	123 Nm bei 11.500 U/min	Bremse hinten:	1 x 245 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Zweikolbenschwimmattel
Sekundärtrieb:	Kette	Tankinhalt:	16,0 Liter
Federung vorne:	USD-Gabel, Ø 43 mm	Radstand:	1.488 mm
Federweg vorne:	120 mm	Sitzhöhe:	840 mm
Federung hinten:	Zentralfederbein	Gewicht getankt:	208 kg
Federweg hinten:	130 mm	Preis:	23.295 Euro

Veranstaltungskalender

Die Aufnahme von Terminen in diesen Veranstaltungskalender ist kostenlos. Es werden aber nur Italiener-Veranstaltungen oder für Italiener-Fahrer/innen interessante Veranstaltungen aufgenommen. Eine kurze Mitteilung an den Verlag genügt. **Alle Angaben sind ohne Gewähr!**
Bitte informiert Euch vorher beim Veranstalter!

Juni

11.06. - 14.06.2020

Festival Italia in der Motorsport Arena Oschersleben.

Info: Art Motor, Postfach 2132, 53791 Lohmar, Tel.: 02246-169169, Fax: 02246-169168, Internet: www.art-motor.de.

12.06. - 14.06.2020

Dutch Ducati Challenge in Oschersleben im Rahmen des Festival Italias.

Info: Dutch Ducati Challenge, Tel.: 0031-(0)6-23110427, Internet: www.ducaticallenge.nl, Niederlande.

12.06. - 14.06.2020

33. Internationales Italo-Treffen des Laverda Clubs Berlin e.V. in 14193 Berlin-Grunewald, Eichhörnchensteig 3.

Info: Internet: www.laverda-club-berlin.de oder Wolfgang, Tel.: 030-7958764.

12.06. - 14.06.2020

5. Artic Circle Guzzi-Rally der Gruppo Moto Guzzi Finlandia in Rokualla, Finnland.

Info: Moto Guzzi Club Finlandia, Internet: www.guzziclub.fi, Finnland.

14.06.2020

Limbächer-Tagestour mit dem Ducati Club Baden-Württemberg bei Limbächer & Limbächer in 70794 Filderstadt.

Info: Internet: www.limbaecher.de oder beim Ducati Club Baden-Württemberg, Internet: www.ducbw.de.

20.06.2020

Ducati-Testride-Tag bei Limbächer & Limbächer in 70794 Filderstadt - halbtägige Ausfahrt mit aktuellen Ducati-Modellen von 14:00 bis 18:00 Uhr.

Info: Limbächer & Limbächer/ Ducati Stuttgart, Echterdinger Straße 85, 70794 Filderstadt, Tel.: 0711-797303-22, Internet: www.limbaecher.de.

20.06. - 21.06.2020

75 Jahre MV Agusta in Varese in Italien.

21.06.2020

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.limbaecher.de.

21.06.2020

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

Info: Klassikstadt GmbH, Orber Straße 4a, 60386 Frankfurt am Main, Tel.: 069-4089698-0, Fax: 069-408969899, Internet: www.klassikstadt.de.

26.06. - 28.06.2020

XVII Aquile al Museo - Treffen des Moto Guzzi Clubs Rimini mit Besuch des Museo Nazionale del Motociclo in Rimini in Italien.

Info: Moto Guzzi World Club Rimini, Andrea, Tel.: 0039-3386771468, Italien.

28.06.2020

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

28.06.2020

10. Laverda-Tag Südbayern beim Gasthof Pfeil, 83546 Au am Inn von 10:00 bis 16:00 Uhr.

Info: Hans Tuscher, Tel.: 08678-8447, Matthias Geyer, Tel.: 089-464172, Michael Ostertag, Tel.: 08161-9587250.

30.06. - 01.07.2020

Ducati 4U, Fahrertraining auf dem Nürburgring.

Info: Ducati 4U, Gate Communication Group GmbH, Tronjstraße 13, 44319 Dortmund, Tel.: 0234-685928, Internet: www.ducati-4u.de.

Juli

03.07. - 04.07.2020

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

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

03.07. - 05.07.2020

26. Internationales Moto Guzzi-Treffen in Kirchberg am Wechsel, Österreich.

Info: Vroni Brenner, Markt 190, A-2880 Kirchberg/We, Tel.: 0043-(0)2641-6891, Fax: 0043-(0)2641-2118-4, Internet: www.guzzi.at, E-Mail: moto.guzzi@aon.at, Österreich.

Sturm aus Pesaro

Benelli Tornado Tre Novecento

Es kam wie so oft ganz anders als geplant - geplant war eigentlich gar nix (auch wie so oft). Aber manchmal meint man, spontan etwas tun zu müssen. So war es beim Kauf dieser Benelli Tornado Tre Novecento (900).

Wenige Tage nach der EICMA 2018 gab ich an einem Morgen in einer Internet-suchmaschine den Begriff „Benelli“ ein. Ich beschränkte die Suche auf Einträge der letzten Woche, weil ich mich über die neu vorgestellten Modelle informieren wollte. Unter den Ergebnissen war eine Kleinanzeige, die mir ins Auge sprang. Spät am Abend vorher hatte jemand eine Annonce aufgegeben, in der sinngemäß stand: „Benelli Tornado 900, 10.000 km, Sammlerzustand, Carbon für 1.600 Euro, Preis 3.400 Euro.“ Da war ich hellwach. Die Tornado fand ich schon immer geil. Das Konzept mit dem Kühler unter dem Sitz erinnert mich an die legendäre Britten,

eines meiner Traummotorräder. Und das Angebot kam mir sehr gut vor. So gut, dass ich nach etwas Nachdenken auf die Idee kam, dass das sicherlich ein Fake sei. Das war irgendwie zu günstig. Das Motorrad sollte in Passau (ca. 400 km entfernt) stehen. Da hin zu fahren, um dann fest zu stellen, dass es das Motorrad ggf. gar nicht gibt, wollte ich nicht und hatte auch nicht die Zeit dafür. Also abgehakt.

Aber irgendwie drehte die Maschine den ganzen Vormittag Kreise in meinem Kopf. Und dann fiel mir ein: „Bei Passau wohnt doch Kone!“ Also Kone angefragt, ob er sich das Motorrad mal für mich anschauen könne.

Es dauerte etwas, bis ein Kontakt mit dem Verkäufer zu stande kam, was mich in der Vermutung bestätigte, dass das ein Fake sei. Aber schließlich kam es doch zur Besichtigung der Maschine, und Kone kaufte das Motorrad für mich. Anscheinend kennt er mich gut, denn er fragte sinngemäß: „Holst Du das Motorrad schnell ab, dann stelle ich es in die Garage, oder dauert es länger, dann stelle ich die Benelli in die Vorstube?“ Es war Anfang De-

Nach dem Kauf stellte Kone sich das Motorrad erst einmal ins Haus.





Die linke Seite der Verkleidung ist durch einen Umfaller leicht verkratzt, was aber kaum auffällt.

zember, und ich hatte wie immer wenig Zeit, also kam die Tornado ins Haus.

Mehrere Abholtermine waren geplant, aber es kam immer irgendwas dazwischen. So dauerte es bis August 2019, bis ich auf dem Rückweg von einem Veteranenrennen in Zeltweg Passau ansteuerte, um endlich die Benelli abzuholen. Wir verbrachten einen netten Abend zusammen und gingen auf meine Kosten Essen, als kleines Dankeschön.

Eigentlich wollte ich das Motorrad von Passau direkt zu Maniac Motors nach Nürnberg bringen. Dort sollte überprüft werden, ob denn die Rückruf- und Umrüstaktionen alle durchgeführt wurden. Die Tornado hatte ja so manche Kinderkrankheit,

Kühler unter der Sitzbank und Ventilatoren im Heck - das hat nur die Benelli Tornado.

und es gab Modifikationen zum Beispiel im Bereich Lichtmaschine und Kupplung. Wenn diese nicht durchgeführt wurden, kann es zu teuren Motorschäden kommen. Hier sollte und wollte der Alex mal nachsehen. Bei der Gelegenheit bot sich gleich eine Inspektion an. Aber der Benelli-Spezialist war an dem Tag gerade auf irgendeiner Rennstrecke unterwegs. So kam die Benelli doch gleich zu mir nach Hause.

Das auch, weil ich aus den Unterlagen ersehen konnte, dass die 10.000er-Inspektion bei Tachostand 8.600 erfolgt war, und beim Kauf hatte die Maschine 10.741 Kilometer gelaufen. Also ging ich mal optimistisch davon aus, dass in dem Zuge auch alle Umrüstungen erledigt wurden.

Begutachtung

In den nächsten Tagen folgte eine kleine Durchsicht, Ölwechsel usw. Hierbei und



beim Waschen wurden ein paar Mängel festgestellt, die aber nicht so schlimm waren. Das Motorrad hat links ein paar senkrechte Kratzer, anscheinend ist es mal im Stand umgekippt. Bei der Soziusabdeckung ist ein Halter abgebrochen, und ein Carbonteil in der Verkleidung klappert.

Dafür viele schöne Details wie die Gabel mit den durchbrochenen Bremssattelhalterungen, die Ritzelabdeckung aus Metall, wo die meisten Motorräder billiges Plastik haben, der Auspuffhalter ... und dieses aufregende Design. Der Clou sind selbstverständlich die beiden großen Lüfter im Heck.

Einfach toll anzusehen - in der grün/silbernen Lackierung mit den hellen Felgen ein absoluter Hingucker. (Eine rote mit schwarzen Felgen hätte ich nicht gekauft.) Da versteht man sofort, warum Kone sich die Benelli ins Haus gestellt hat.

Selbstverständlich gibt es auch ein paar Details, die mir nicht gefallen. Zum Beispiel diese billigen Ausgleichsbehälter für die Bremsflüssigkeit. Serienmäßig ist bei



Stabiles Gussteil als Ritzelabdeckung, da akzeptiert man die ungefähr 200 Gramm Mehrgewicht gerne. Jetzt mit Gummis auf den Rasten.

der Tornado der Kupplungshebel nicht einstellbar, aber mein Vorbesitzer hat da andere Handhebel verbaut - sogar mit KBA-Nummer. Das freut die Polizei, die ist ja immer der Meinung, Handhebel könnten abbrechen. Ein Polizist wollte mir tatsächlich mal erklären: „Wenn sie mit aller Kraft an der Bremse ziehen, kann ein nicht geprüfter Hebel abbrechen“. Ich habe dann versucht, dem Beamten zu erklären, dass ich nur mit zwei Fingern und wenig Kraft am Hebel ziehe. Wenn ich mit aller Kraft in die Bremse langen würde, würde ich mich überschlagen ... aber das ist ein anderes Thema.



Voll einstellbare Gabel mit durchbrochener Bremssattelhalterung, dazu die Brembos mit den vier einzelnen Belägen.

Die Sitzbank ist etwas hoch für mich, und das Motorrad hat einen Wendekreis wie ein Jumbojet. Die Tornado ist ziemlich verbaut: kein Platz unter der Sitzbank für Kleinigkeiten.

Erste Fahreindrücke

Dann wurde die Maschine zugelassen, und es erfolgte die erste Ausfahrt. Der Motor ist toll, prima Sound, schöner Durchzug von unten. Hohe Drehzahlen vermied ich erstmal, weil die Maschine ja so lange gestanden hatte. Doch der Sound war schon jetzt begeisternd. Dieses heisere Röhren aus der Airbox ist klasse. Ansonsten bummelte ich eher durch die Gegend und lauschte, ob es irgendwelche ungewöhnlichen Geräusche oder sonstige Auffälligkeiten gab. Doch ich bemerkte nichts Beunruhigendes.

Insgesamt war die Fahrt aber etwas ernüchternd: extreme Sitzposition - Stummel tief, Heck hoch - dazu ein nach hinten spitz auslaufender Tank, der in den Bauch drückt. Außerdem, als wenn das nicht reichen würde, eine nach vorne abfallende Sitzbank, welche der Vorbesitzer mit glattem Leder hatte beziehen lassen. So rutschte ich immer gegen den Tank. Dazu hatten die Stiefel auch nicht so idealen Halt auf den glatten Fußrasten. „Was habe ich da bloß gekauft?“ Die erste Ausfahrt gefiel mir nicht wirklich, dementsprechend kurz verlief sie.

Bei der zweiten Tour wusste ich ja, was mich erwartet, und da klappte es schon etwas besser mit uns. Man muss der Tornado etwas „Luft“ lassen. Flüssige Straßen sind das richtige Revier. Ab einer gewissen Geschwindigkeit hängt man nicht so sehr auf den

Handgelenken und rutscht auch nicht mehr andauernd nach vorne. „Also, geht doch - wir könnten doch noch Freunde werden“ schoss mir durch den Kopf. In 2019 folgte leider nur noch eine Ausfahrt mit der Benelli. Ich mag es kaum sagen, aber in dem Jahr bin ich nur etwa 100 Kilometer mit der Maschine gefahren. So ganz war der Funke noch nicht übergesprungen.

Im Winter machte ich mir zwar ein paar Gedanken - höhere Stummel, Tieferlegung am Heck, doch man könnte ja erstmal die Fahrwerkseinstellung überprüfen ... aber es passierte eigentlich nichts, außer, dass ich Fußrasten mit Gummis kaufte und diese Gummis an meine Tornado anbaute.

2020 dauerte es etwas, bis es zur ersten Ausfahrt kam: Bei uns lag noch lange Salz auf den Straßen, und es wollte einfach nicht regnen, um den Mist weg zu spülen. Die Batterie war über den Winter regelmäßig geladen worden, und das Motorrad sprang nach dem Winterschlaf auf den ersten Knopfdruck an. Und da war er wieder, der betörende Sound eines Drei-



Zwischen Verkleidung und linker Lenker-einheit ist wenig Platz. Höhere Stummel wären eine Lösung.

zylinders, nicht einzigartig, aber abgesehen von MV Agusta und Triumph doch recht selten in der aktuellen Motorradwelt. (Gibt es eigentlich ein Treffen nur für Dreizylinder-Motorräder?)

Beim Losfahren fiel erstmal wieder der extrem geringe Lenkanschlag auf - vielleicht ist der Vorbesitzer deswegen beim Rangieren umgefallen?

Lenkanschlag

Der Lenkanschlag wird begrenzt durch M6-Inbusschrauben in der unteren Gabelbrücke. Dreht man die heraus, wird der Wendekreis zwar deutlich kleiner, aber die obere Gabelbrücke schlägt gegen den Tank. Der Kopf der Inbusschraube ist mit Unterlegscheibe zusammen 7,0 Millimeter hoch. Ich habe statt dessen flache Schlitzschrauben mit einem breiten Kopf montiert. Dieser ist nur 3,5 Millimeter hoch, und so ist der Lenkanschlag etwas größer.

Bei dieser Modifikation machen sich aber wieder die tief sitzenden Stummel bemerkbar. Rechts ist genug Platz, aber links schleift beim vollen Lenkanschlag die Armatur etwas an der Verkleidung. Hier ist schon serienmäßig wenig Platz, und die Handhebel kann ich deshalb auch nicht so einstellen, wie ich das gerne hätte.

Lenkerstummel

Es gibt auf dem Markt eine ganze Menge Stummellenker, mit denen man die Griffe etwas höher positionieren kann. Manche sind starr, andere individuell verstellbar. Sehr gut gefällt mir ein Satz von ABM und Probrake, die

Das erste Mal in meinem Leben hat mich beim Motorradfahren der ADAC nach Hause gebracht.

sich sehr ähnlich sind. Die sollte ich mal ausprobieren.

Saison 2020

Die erste Fahrt in dieser Saison war auch nicht besonders lang, aber da passten wir beide schon besser zusammen. Mitte Mai ging es dann ins Sauerland. Auf der Hin- und Rückfahrt sprang der Funke über. Flott bewegt mit ein wenig Hanging Off passt die Sitzposition. Der Tank ist gerade für diesen Fahrstil geformt und bietet guten Halt für den Oberschenkel. Da sieht man mal wieder, dass die Italiener von Anfang an den Rennsport als Ziel hatten. Ja, man muss dieses Sportmotorrad sportlich bewegen, dann fügt sich plötzlich alles zusammen.

Ein toller Motor mit breitem Drehzahlband und betörendem Sound aus dem Luftfilterkasten, ein Fahrwerk mit vorderadbetonter Auslegung, dank der einzigartigen Anordnung mit dem Kühler unter der Sitzbank und den dadurch weit vorne positionierten Motor.

Mit dem Kauf also doch alles richtig gemacht! Ich freute mich schon auf ein paar tolle Touren in diesem Jahr, als es plötzlich während der Rückfahrt aus dem „Maschinenraum“ ein kurzes, hässliches Geräusch gab.

Motorschaden

Kupplung ziehen und KILLSCHALTER betätigen waren gleichzeitige Reflexbewegungen

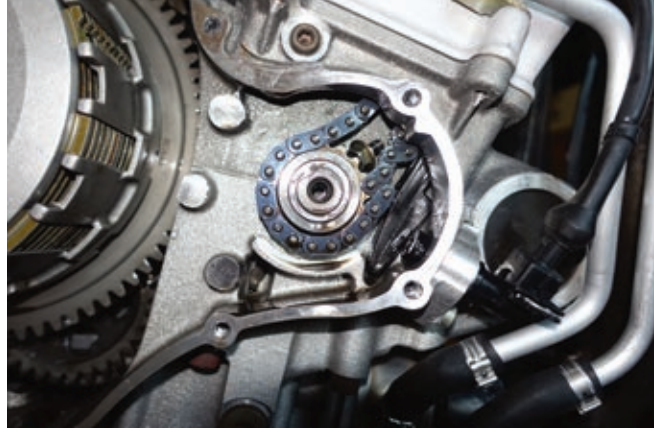


chen Geräusche mehr. Auch nicht beim Herunterschalten vom vierten Gang bis in den Leerlauf. Na ja, was nun. Noch 60 Kilometer bis Zuhause. Diese legte die Tornado auf einem ADAC-Laster zurück. Der Service klappte schnell und unproblematisch. Die Benelli kam sofort in meine Hobbywerkstatt, und es dauerte nicht lange, bis der Kupplungsdeckel abgeschraubt war. Hier vermutete ich den Defekt. Auf den ersten Blick war alles in Ordnung, nur im Bereich der Kurbelwelle fand ich einen kleinen Metallspann. Beim Versuch, den Kupplungskorb hin und her zu drehen, blockierte dieser nach geringem Weg, und im Bereich des Impulsgeberrads auf der Kurbelwelle waren Geräusche zu hören. Dahinter konnte ich bei genauer Betrachtung eine lose Schraube sehen. Also das Teil demontiert, und dann war schnell klar, was geschehen war.

Ursachenforschung

Anscheinend hatte sich eine der Befestigungsschrauben der Steuerkettenzahnräder auf der Nockenwelle herausgedreht, war im Steuerkettenschacht nach unten gefallen und dort zwischen Kurbelwellenzahnrad und Steuerkette gekommen. Das hat dann die Steuerkette reißen lassen – schöne Bescherung.

Ich habe dann noch spät in der Nacht per E-Mail ein Foto an den Benelli-Spezialisten geschickt. Der antwortete am Morgen prompt: „,... das kommt davon, wenn man Nockenwellen aus- und einbaut, wie im Buch beschrieben, und die Schraube nicht mit Loc grün sichert ...“ Könnte also ein Werkstattfehler bei der letzten Inspektion, die vor gerade mal 2.446 Kilometern stattgefunden hatte, sein. Der Händler teilte mir jedoch mit, dass sein



Eine Befestigungsschraube eines Nockenwellenzahnrades hat sich herausgedreht und hat den Riss der Steuerkette verursacht.

Mechaniker beim Ventileinstellen die Nockenwellen nicht ausbauen würde, es könne also kein Fehler seiner Werkstatt sein. Vielleicht war es auch einfach nur Pech. Aber es scheint schon ein paar Steuerkettenrisse bei Benellis gegeben zu haben. Ob sich da auch eine Schraube herausgedreht hat? Auf alle Fälle sollte man wohl tunlichst darauf achten, die Schrauben zu sichern.

Nach dem, was man im Internet so auf die Schnelle findet, kann eine gerissene Steuerkette bei diesem Dreizylinder schnell zu einem kapitalen Motorschaden führen. Manche berichten da von Ventilen, Ventileführungen, Kolben und mehr. Das geht dann schnell in die Richtung wirtschaftlicher Totalschaden. Aber das wird sich demnächst klären, wenn Zeit ist, den Zylinderkopf abzubauen.

An advertisement for 'Reifen Salewski'. The logo features three slanted bars to the left of the text 'Reifen Salewski'. Below this, it reads 'Ihr Ansprechpartner für Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen Freie Tankstelle'. At the bottom, it provides the address '21357 Bardowick · An der B 4 · Hamburger Landstr. 65' and a phone number '☎ (0 41 31) 12 91 11'. The entire advertisement is enclosed in a stylized border.

Fahrverbot gefordert

Der Bundesrat gegen den Motorradlärm

In diesem Jahr wurde bisher sicherlich weniger Motorrad gefahren als in anderen Jahren, trotzdem weht uns Bikern seit Saisonanfang ein starker Wind entgegen. Diverse Initiativen haben sich auf uns eingeschossen. Regionaler Protest gegen das Motorradfahren ist ja nichts neues. Nun gibt es aber auch einen bundesweiten Vorstoß der Politik. Hauptsächlich geht es um die Lärmbegrenzung. Diese haben die Länderkammern als Anlass genommen, sich ein Maßnahmenpaket auszudenken, welches die Ausübung unseres Hobbys deutlich einschränken könnte.

Der Bundesrat hat die Bundesregierung in einer sogenannten EntschlieÙung aufgefordert, massiv gegen Motorradfahrer vorzugehen. So soll die Polizei in der Zukunft nach den Wünschen der Initiative die Möglichkeit haben, zu laute Motorräder sofort zu beschlagnahmen. Tuning, welches das Lärmverhalten verändert, soll deutlich härter als bisher bestraft werden. Auspuffanlagen mit Sound-Design, bei denen die Fahrer selbst die Geräuschentwicklung manuell verstellen können, sollen grundsätzlich verboten werden.

Für die Neuzulassung von Motorrädern wünscht sich die Initiative einen strengen Grenzwert von 80 dB(A), der in keinem Fahrzustand überschritten werden darf.

Ob das bei einem Verbrennungsmotorrad technisch überhaupt möglich ist, ist eine andere Frage. Aber der Bundesrat möchte, dass sich die Bundesregierung hierfür bei der EU, welche die Regeln festlegt, stark macht.

Und der Bundesrat will, dass Fahrverbote für Motorräder mit Verbrennungsmotoren an Sonn- und Feiertagen für viele Strecken ermöglicht werden!

Das würde eine Diskriminierung aller Motorradfahrer bedeuten, obwohl nur ein geringer Teil der Maschinen übermäßig viel Krach erzeugt.

Für die Lärmbelästigung sind zum einen die „schwarzen Schafe“ unter den Motorradfahrern verantwortlich, welche extra

laute Auspuffanlagen nachrüsten oder die vorhandenen Schalldämpfer so manipulieren, dass die Motorräder lauter werden. Aber auch so mancher Zweirad-

Einige moderne Motorräder haben eine Klappe in der Auspuffanlage, um bei der Geräuschmessung das Motorrad leiser zu machen. Bei der Ducati Diavel sitzt die auf der Höhe des Schalthebels.



hersteller ist mitverantwortlich für das schlechte Image der Motorradfahrer. Die Industrie nutzt dank der modernen Technik die vorhandenen Möglichkeiten, das veraltete Messverfahren für die Geräuschwerte auszutricksen. Hier wird im Endeffekt genauso vorsätzlich manipuliert wie bei dem Dieselskandal. Man sorgt zwar dafür, dass die Buchstaben des Gesetzes in einem engen Bereich (während der Messmethode) eingehalten werden, aber außerhalb dessen wird absichtlich unnötiger Krach erzeugt. So besitzen viele Motorräder heutzutage eine Klappe in der Auspuffanlage. Die Elektronik des Fahrzeuges ist so programmiert, dass die Klappe im Bereich der Normmessung geschlossen ist, ansonsten steht diese Klappe meist offen, und die Motorräder sind lauter als nötig.

Ein Beispiel hierfür ist die in dieser Ausgabe beschriebene Ducati Streetfighter V4. Dieses Motorrad ist so programmiert, dass es fast unmöglich ist, im Stadtverkehr und erst recht in Tempo-30-Zonen leise unterwegs zu sein. Gerade da, wo viele Menschen wohnen und nachts ruhig schlafen wollen, steht die Klappe fast immer auf vollen Durchzug. In einem Bereich, wo es wirklich nicht auf das letzte Quäntchen Motorleistung ankommt.

Die unnötige Lärmentwicklung hängt einzig und alleine davon ab, wie man die Kennfelder programmiert. Bei der Ducati Hypermotard 950 ist die Auspuffklappe fast immer geöffnet, das Motorrad ist nahezu permanent laut. Die Ducati Multistrada 950, mit dem gleichen V2, ist dagegen so ausgelegt, dass die Klappe viel seltener geöffnet ist. Mit dieser Maschine belästigt man die Mitmenschen deutlich weniger. Das bedeutet aber nicht, dass sich die Fahrleistungen von beiden Motorrädern wesentlich unterscheiden. Auch manch anderer Motorradhersteller

fällt mit unnötig lauten Motorrädern auf. Das gilt für die V4-Modelle von Aprilia genauso wie so manche BMW und diverse andere Firmen.

Diese graben sich mit ihren Soundeinstellungen auf Dauer selbst das Wasser ab und sind mitverantwortlich für weitere Restriktionen für alle Motorradfahrer. Auch für die, welche zum Beispiel bewusst keine Motorräder mit Auspuffklappensteuerung kaufen.

Aber so lange, wie sich die Homologationsvorschriften nur auf eine kleine Messstrecke in einem vorgegebenen Geschwindigkeitsbereich beschränken, werden manche Hersteller Wege finden, die Maschinen außerhalb dieses Bereiches lauter zu machen, auch wenn vermutlich in der nächsten Euro-Norm Auspuffklappen generell verboten werden sollten. Darum die Forderung des Bundesrats, einen Ge-

Lust ©
Motorrad GmbH

Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln

Moto Guzzi
aprilia
Moto Morini
PIAGGIO
CAGIVA
GILERA
Benelli

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



***Früher gab es Auspuffklappen
zum Nachrüsten, mit denen
der Fahrer manuell das
Geräusch reduzieren kann.***

räuschwert einzuführen, der in keinem der möglichen Fahrzustände überschritten werden darf.

Und wenn man schon dabei ist, Forderungen aufzustellen, kann man ja gleich noch weitere Maßnahmen formulieren. Dazu gehören Fahrverbot, die Pflicht für ein Kennzeichen vorne am Motorrad und einiges mehr wie Halterhaftung und eine leichtere Auferlegung eines Fahrtenbuches. (Die Entlassung enthält insgesamt zehn Punkte.)

Weil Motorräder häufig an Wochenenden und Feiertagen benutzt werden, das aber auch gerade die Zeiträume sind, an denen sich andere Mitmenschen von der Arbeit erholen wollen, resultiert daraus die Idee, Motorradfahren an Sonn- und Feiertagen zu verbieten. Zumindest an vielen Orten, wo sich andere Menschen erholen möchten.

Die aktuellen Motorräder bieten mit den modernen Elektronikern so viele sinnvolle und teilweise überflüssige Einstellmöglichkeiten, aber keine Maschine verfügt

über Knöpfe, mit denen man das Motorrad gezielt auf leise umschalten kann. Dabei hat es so etwas schon in den fünfziger Jahren gegeben. Da war an manchem Motorrad hinten am Auspuff eine Klappblende befestigt, welche der Fahrer mittels Bowdenzug gezielt schließen konnte. So fuhr man mit geöffneter Klappe über das damals noch wenig besiedelte Land, und wenn man zu einer Stadt kam, schloss man diese Klappe, und das Motorrad war deutlich leiser. So eine manuelle Klappenschließung per Knopfdruck wäre heutzutage technisch sicher ganz einfach zu realisieren - aber kein Hersteller bietet das an.

Es gibt bei vielen Motorrädern verschiedene Leistungsmodi, früher „Regen“, „Straße“ und „Sport“, heute eher „Straße“, „Sport“ und „Rennen“. Warum gibt es keinen Modus „Leise“, den man einschalten kann, wenn man morgens um vier Uhr zur Arbeit fährt oder nachts um zwei Uhr von der Schicht kommt?

Im Internet gibt es eine Open Petition gegen Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen. Hier kamen in den ersten drei Tagen schnell die 50.000 Unterschriften zusammen, welche für ein Quorum erforderlich sind. Aber je mehr Stimmen innerhalb von zwei Monaten gesammelt werden, desto gewichtiger ist diese Petition. Das heißt, jede Stimme bzw. Unterschrift zählt. (Im Internet auf www.openpetition.de nach „keine Fahrverbote“ suchen, dort kann man unterschreiben.)

Wichtiger, als etwas zu unterschreiben, ist aber, aktiv daran zu arbeiten, den Motorradgegnern den Wind aus den Segeln zu nehmen. Also keine übermäßig lauten Motorräder kaufen, keine lauten Auspuffanlagen montieren und durch vernünftiges Fahrverhalten die Lärmbelästigung zu reduzieren.

PS.Speicher öffnet Depots

In mehr als 50 Jahren hat Karl-Heinz Rehkopf eine sehr große Motorradsammlung zusammengetragen. Etwa 400 der Motorräder sind in dem Museum PS.Speicher in Einbeck zu bewundern. Aber das ist nur ein Bruchteil seiner Sammlung. Ungefähr weitere 800 Maschinen befinden sich in einem Depot in der historischen Tapetenfabrik „Vereta“. Bisher war dieses Depot der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Aber in diesem Jahr sollen ab Sommer mehrere Führungen stattfinden. Die Motorräder, größtenteils deutsche

Fabrikate von den Anfängen bis zu den siebziger Jahren, aber auch internationale Marken der siebziger Jahre, verteilen sich auf drei Etagen mit 3.500 Quadratmetern Fläche.

Neben dem Motorrad-Depot gibt es weitere Depots für Autos, Kleinwagen und Nutzfahrzeuge. Auch diese kann man in diesem Jahr an bestimmten Tagen besichtigen.

Der Zutritt kostet 10,- Euro pro Person und Depot. Ein geführter Rundgang dauert rund 90 Minuten. Buchungen sind möglich über die Buchungs-Hotline Tel.: 05561-8888 oder auch per E-Mail an entdeckung@ps-speicher.de.



*Das Motorrad-Depot des PS.Speichers in Einbeck
beherbergt ungefähr 800 Motorräder.*

Aprilia Terra

In Asien wird die Aprilia Terra 150 seit 2016 verkauft. Diese kleine Reiseenduro basiert auf den bekannten 125ern, die als Konfektionsware in China bei Zongshen für Aprilia und andere Marken produziert werden. Nun wurde ein Erlkönig der Terra 250 entdeckt. Diese besitzt wohl den gleichen Motor wie die GPR 250, mit der in diesem Jahr ein Nachwuchscup in Italien stattfinden sollte. Die GPR 250 wird in Europa bisher nicht angeboten. Ob die Terra 250 den Weg zu den europäischen Händlern findet, bleibt abzuwarten. Die Leistungsdaten sind jetzt 26 PS bei 9.000 U/min und 22 Nm bei 7.500 U/min. Als gemäßigte Enduro hat das Vorderrad einen Durchmesser von 18 Zoll, hinten sind es 17 Zoll. Angeblich befindet sich aber auch eine Variante mit einem 21-Zoll-Vorderrad in der Entwicklung. Vermutlich bleiben diese Modelle jedoch dem asiatischen Markt vorbehalten.



In Asien wird die Aprilia Terra 150 seit vier Jahren angeboten. Nun folgt eine größere Version mit 250 Kubikzentimetern. Ob das Motorrad auch nach Europa kommt ist offen.

Garantieverlängerungen

Weil man wegen des Corona-Virus in vielen Ländern nicht Motorrad fahren durfte, verlängert MV Agusta für die zur Zeit in Garantie befindlichen Motorräder die Garantiezeit kostenlos um drei Monate.

Kurz nach MV Agusta hat auch Ducati verkündet, die laufenden Garantiezeiten um drei Monate zu verlängern. Das gilt für alle Besitzer einer Ducati, deren Garantiefrist zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Mai 2020 liegt.

Produktionsaufnahme

Ab dem 27. April durfte die italienische Motorradindustrie die Arbeit wieder aufnehmen. Verschiedene Auflagen führen dazu, dass in den meisten Fabriken die Produktion langsamer läuft als gewöhnlich. Daher ist Ducati zum Beispiel dazu übergegangen, in zwei Schichten zu sieben Stunden zu arbeiten anstatt eine Schicht mit acht Stunden.

KSR nun auch in der Schweiz

Die österreichische Firma KSR Group übernimmt die Schweizer JB Töffhandel GmbH zu hundert Prozent. Nun vertreibt KSR diverse Marken in sieben Ländern. KSR ist unter anderem Importeur für Benelli für die Länder Deutschland, Schweiz und Österreich. Außerdem hat KSR Lambretta und Malaguti im Portfolio.

Brembo-Rückruf

Es kann bei einer Serie von Brembo-Bremsbelägen, die als Erstausrüstung an die Motorradhersteller ausgeliefert wurden, dazu kommen, dass sich der Bremsbelag von der Trägerplatte löst. Verschiedene Hersteller haben darauf Rückrufaktionen zum kostenlosen Austausch der Beläge beschlossen. Betroffen sind Bremsklötze mit der Mischung BRM10B. Aprilia bereitet einen Rückruf für die Modelle RSV4 und Tuono V4 der Modelljahre 2017 bis 2020 vor. Bei Ducati ist die Panigale 1299 Superleggera betroffen. Auch Triumph lässt bei mehreren Modellen die Bremsbeläge tauschen.

Neue Farben für die Superverloce 800

Nach der Präsentation der Basisversion der MV Agusta Superverloce 800 auf der letzten EICMA in den Farben Rot/Schwarz und Weiß/Schwarz jeweils mit roten Rahmen hat sich MV Agusta nach Gesprächen mit den Importeuren und auf Anregung mancher Fans der Marke dazu entschlossen, das neue Modell mit anderen Lackierungen anzubieten.

Jetzt hat der Kunde die Wahl zwischen einer Lackierung in den klassischen Farben der MV Agusta-Rennmaschinen, also Rot/Silber und Schwarz/Dunkelgrau. Bei beiden Varianten ist der Rahmen nun goldfarben, das gilt ebenfalls für die Felgen, die vorher schwarz glänzten.

Stein-Dinse-Katalog

Alle zwei Jahre bringt die Firma Stein-Dinse einen neuen Katalog heraus. Die neueste Version ist ab sofort erhältlich und umfasst 386 Seiten. Auf diesen findet man jede Menge Zubehör für italienische Motorräder, besonders für die Marken Aprilia, Ducati und Moto Guzzi. Weitere Schwerpunkte sind die Marken Brembo und Dell'Orto.

Der Katalog ist nach einem neuen Konzept erstellt: Es wird nur noch ein Teil des Sortiments dargestellt und für weitere Artikel auf das Internet hingewiesen. Trotzdem ist das für Italo-Fahrer immer noch ein sehr umfangreiches Nachschlagewerk. Der Katalog ist kostenlos bestellbar im Internet: www.stein-dinse.com/katal.



Die Superverloce wird jetzt in den klassischen MV Agusta Farben Rot/Silber oder in Schwarz angeboten

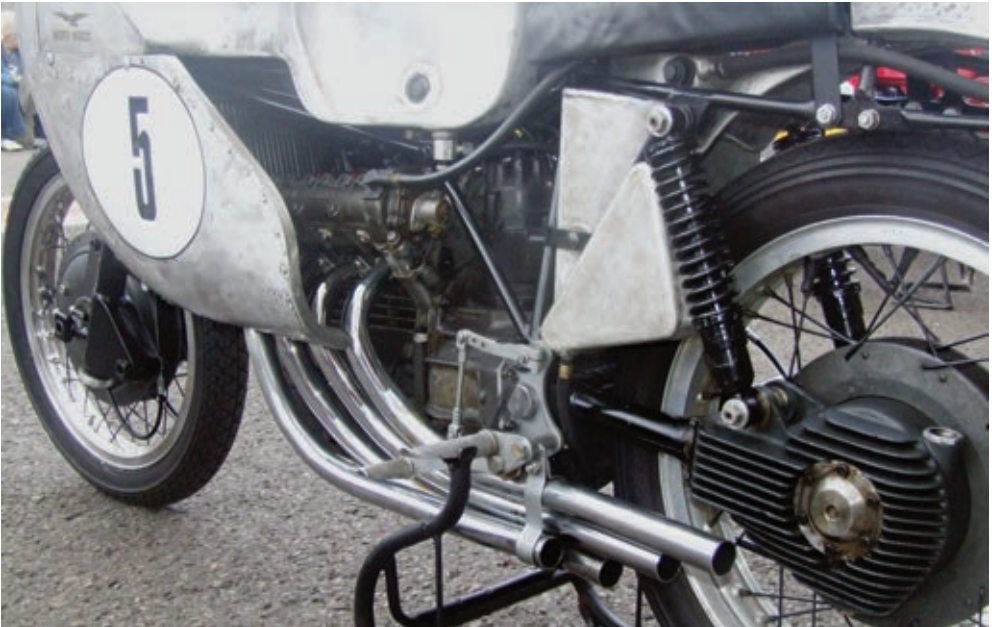
Wellenvariationen

Unterschiedliche Kardankonstruktionen bei Moto Guzzi

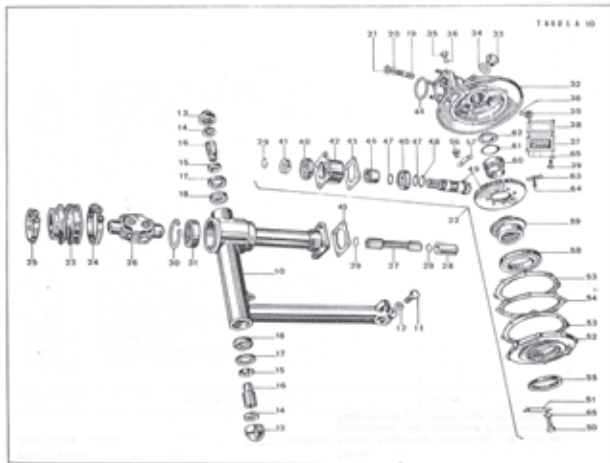
Alle Moto Guzzis haben eine Kardanwelle zum Hinterradantrieb. Das ist geföhlt seit einer Ewigkeit so. Aber es war nicht immer so. Die erste Moto Guzzi mit einem Wellenantrieb war ein Vierzylindermotorrad, und damals befand sich die Kraftübertragung zum Hinterrad noch auf der linken Seite. Seitdem hat Moto Guzzi verschiedene Versionen des Kardans konstruiert.

Die erste Kardan-Guzzi war kein Motorrad für den Straßenverkehr, und die Konstruktion dieser für die Marke außergewöhnlichen Maschine erfolgte nicht in Mandello del Lario. Die Geschäftsleitung war Anfang der fünfziger Jahre anscheinend der Meinung, dass der Rennabteilung die neuen Ideen fehlten und vergab den Auftrag für eine neue 500er-Rennmaschine außer Haus. Der römische Konstrukteur Carlo Gianini entwarf ein Motorrad, wie es wohl am Comer See nie ent-

standen wäre. Er konstruierte einen Vierzylinderreihenmotor mit längsliegender Kurbelwelle. Da war ein Wellenantrieb zum Hinterrad eine logische Konsequenz. So entstand 1952 die erste Moto Guzzi mit einem solchen Antrieb. Für lange Zeit sollte es auch die einzige bleiben. Der Wellenantrieb wies keine Besonderheiten auf. Im Schwingendrehpunkt befand sich ein einfaches Kreuzgelenk und das Gehäuse des auf der linken Fahrzeugseite sitzenden Winkeltriebs war zur Kühlung



Das erste Motorrad aus Mandello del Lario mit Kardanantrieb war eine Rennmaschine.



Die Kardanwelle leitet die Drehbewegung vom Getriebe zum Winkeltrieb am Hinterrad weiter. Dort erfolgt eine Richtungsänderung um 90 Grad. Hier der Endantrieb, wie er im Prinzip ab der V7 700 bis zur California 1100 verwendet wurde.

stark verrippt. (Mehr über dieses Motorrad ist ab Seite 34 zu lesen.)

Kardan für die Straße

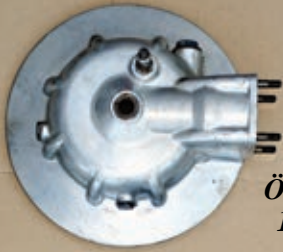
Als Moto Guzzi Mitte der sechziger Jahre an der Ausschreibung für ein neues italienisches Behördenmotorrad teilnahm, entschied man sich für einen V2-Motor mit längsliegender Kurbelwelle mit einem auf der Rückseite angeschraubten Getriebe. Hierfür war eine Kardan-

Auf Höhe des Schwingendrehpunktes befindet sich bei den Serienguzzis ein doppeltes Kreuzgelenk. Rechts ist es auf die Getriebeausgangswelle aufgesteckt, links sitzt es stramm in einem Stützlager.

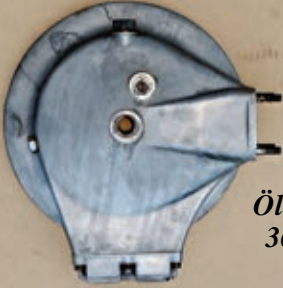


welle die naheliegende Lösung als Sekundärtrieb. Man entschied sich dazu, die Welle auf der rechten Seite innerhalb des Schwingenholms rotieren zu lassen. Ein doppeltes Kreuzgelenk sitzt auf der Getriebeausgangswelle und ist mit einem Kugellager in der Schwinge abgestützt. Eine Schiebemuffe auf der Welle ermöglicht einen Längenausgleich beim Einfedern. Das ergibt einen geraden Kraftfluß, die einzige Umlenkung erfolgt am Hinterrad. Ein kleines Kegelrad und ein großes Tellerrad sorgen für eine 90-Grad-Kraftumleitung.

Das Gehäuse des Winkeltriebs verfügt über drei Schrauböffnungen. Eine oben zum Einfüllen des Öls, eine unten zum Ablassen und eine Öffnung in der Mitte zur Kontrolle des richtigen Ölstands. Einfach so lange Öl einfüllen, bis hier etwas herausläuft, dann stimmt die Menge - ganz simpel damals. So ein Antrieb ist wartungsarm und sauber. Aber er ist in der Produktion teurer



*Ölmenge
180 ml*



*Ölmenge
360 ml*



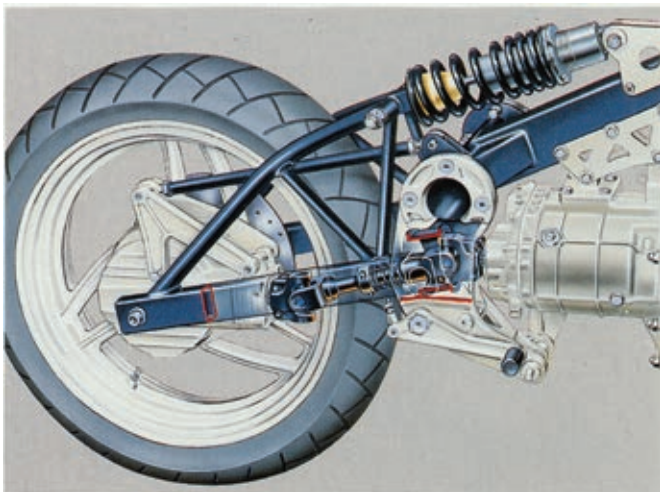
*Ölmenge
250 ml*

Oben der erste Kardanantrieb von der V7 700 bis zur V7 Special. Danach folgte ein Winkeltrieb mit abschraubbarer Ölwanne (Mitte). Ab 1975 verbaute Moto Guzzi den unten abgebildeten Endantrieb.

als eine Kette und dazu schwerer. Außerdem führt er zu Lastwechselreaktionen im Fahrbetrieb, weil sich der Endantrieb über die Stoßdämpfer gegen den Rahmen abstützt. Beim Gasgeben versteift sich die Hinterradfederung, und beim Gaswegnehmen sackt das Heck etwas ein. Je nachdem, wie lang die Schwinge und wie weich die Dämpfung ist, führt das zu dem sogenannten Fahrstuhleffekt, welcher den damaligen BMWs den Spitznamen Gummikuh bescherte. In Mandello del Lario tendierte man dagegen zu eher härteren Stoßdämpfern als in Bayern. Bei den California-Modellen mit den längeren Schwingen sind die Einflüsse des Endantriebs weniger zu spüren.

Unten: Teilerlegter Endantrieb einer konventionellen Moto Guzzi.





Die Daytona hatte als erste Moto Guzzi einen auf der Hinterradachse gelagerten Endantrieb mit Abstützstrebe zum Rahmen hin.

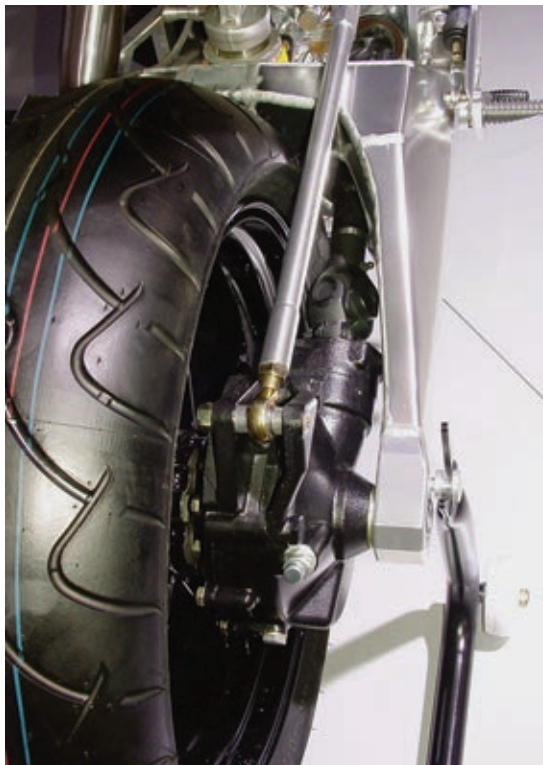
antrieb modifizierten die Techniker so, dass er nun drehbar auf der Hinterradachse gelagert ist. Mit einer Strebe und Gelenken ist er mit dem Rahmen verschraubt. Die Kardan-

Es dauerte nicht lange, bis die Techniker ein größeres Winkeltriebgehäuse entwickelten. Dieses hat ein höheres Volumen und es besitzt eine abschraubbare Ölwanne. Zuerst saß die Ölstandskontrollschraube etwas weit unten. Später wanderte sie ein wenig nach oben, wodurch nun die Ölmenge erhöht ist.

Mit der 850 T3 kam die dritte Variante des Endantriebgehäuses auf den Markt. Dieses ist etwas einfacher ausgeführt und verzichtet nun wieder auf die Ölwanne. Von der ersten V7 bis zur California 1100 blieb der Endantrieb im Aufbau nahezu unverändert.

1989 präsentierte Moto Guzzi auf der EICMA den Prototyp der Daytona. Hier zeigte das Werk erstmals einen Kardantrieb mit Momentabstützung gegen den Rahmen. Dadurch werden bei Lastwechseln keine Kräfte mehr in die Hinterradfederung eingeleitet. Den bisherigen End-

welle, die sich nun nicht mehr innerhalb der Schwinge sondern im Freien befindet, hat jetzt zwei einfache Kreuzgelenke, eins vorne und eins hinten. Diese müssen aber häufiger gewechselt werden als bei dem bisherigen Antrieb. Auch eine spätere Version mit abschmierbaren Gelenken



Die MGS-01 erhielt einen neuen Winkeltrieb mit Entlüftungsventil. Auch hier verläuft die Kardanzwelle nicht in der Schwinge.



In der CA.R.C.-Schwinge sind Kardanwelle und Kreuzgelenke wieder im Inneren geschützt. Der Endantrieb ist auf der Hinterachse drehbar gelagert und stützt sich über die Strebe oben gegen den Rahmen ab.

war nicht so haltbar wie die erste, gekapselte Ausführung, die in manchen Guzzis weiterhin zum Einsatz kam.

Die Daytona besitzt außerdem einen komplett neuen Zentralrohrrahmen mit Cantileverfederung. Also ein zentraler Stoßdämpfer, welcher di-

Gummimanschetten oben und vorne sorgen für die Abdichtung des Winkeltriebs, der sich jetzt innerhalb des Gehäuses um ein paar Grad verdrehen kann.

rekt mit Rahmen und Schwinge verbunden ist. Nach der Daytona erhielten auch 1100 Sport, Centauro, und andere Modelle diese Konstruktion. Bei der V11 und der MGS-01 ist der Aufbau ähnlich, aber hier kommt ein neuer Endantrieb mit Entlüftungsventil zum Einsatz.

Eine komplett neue Konstruktion präsentierte Moto Guzzi mit der Brevia 1100 und der Griso. Nachdem es schon mal einen Daytona-Prototyp mit einer (starr) Einarmschwinge gegeben hatte, realisierten die Entwickler hier eine voluminöse Einarmschwinge mit einer wieder gekapselten Kardanwelle mit Moment-

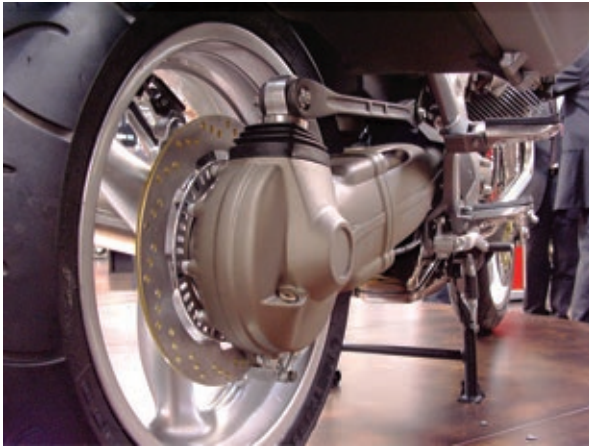
abstützung. Die CA.R.C. (Cardano Reattivo Compatto) Schwinge sieht sehr mäch-



Der erste Prototyp der CA.R.C.-Schwinge an einer Griso. Ein sehr glattflächiges Gehäuse. Ein Ölmesstab soll die Ölstandskontrolle erleichtern, und der Bremssattel befindet sich noch unter der Schwinge.



Der nächste Prototyp an einer Brevia 1100. Das Gehäuse des Winkeltriebs ist neu. Der Bremssattel befindet sich immer noch unten, aber es gibt keinen Ölmesstab mehr.



Die Serienversion mit neuem Gehäuse und versetzter Bremszange. Diese ist nun eine andere Ausführung als schwimmender Bremssattel mit zwei Kolben.





Diese Variante wurde nie in Serie produziert.

tig aus, die Kardanwelle benötigt ja im Inneren des Schwingenarms ein wenig Bewegungsfreiheit.

Völlig neu ist hier auch die Hinterradfederung mit einem senkrecht stehenden Federbein, welches über Umlenkhebel mit der Schwinge verbunden ist.

Als Moto Guzzi die 1.400er-California entwickelte, kehrte man zur Grundkonstruktion zurück: also eine starre Schwinge mit zwei konventionell angeordneten Federbeinen.

Während es bei den großen Modellen von 1967 bis heute mehrere Kardanvarianten

Bei den 1.400er-Modellen sind Endantrieb und Hinterradfederung fast wieder so aufgebaut wie an der ersten V7 in den Sechzigern.



mit und ohne Momentabstützung gab, hat sich bei den kleinen Modellen nicht viel geändert. Dort ist die Schwinge in dem Getriebegehäuse gelagert.

Das wird von 1978 bis heute relativ unverändert gebaut. Mit der V9 Bobber kam dann eine neue Schwinge, um einen breiteren Hinterradreifen zu ermöglichen. Hier erlauben zwei einfache Kreuz-

gelenke den Versatz.

Auch die V85 TT mit den längeren Federwegen hat eine starre Schwinge.

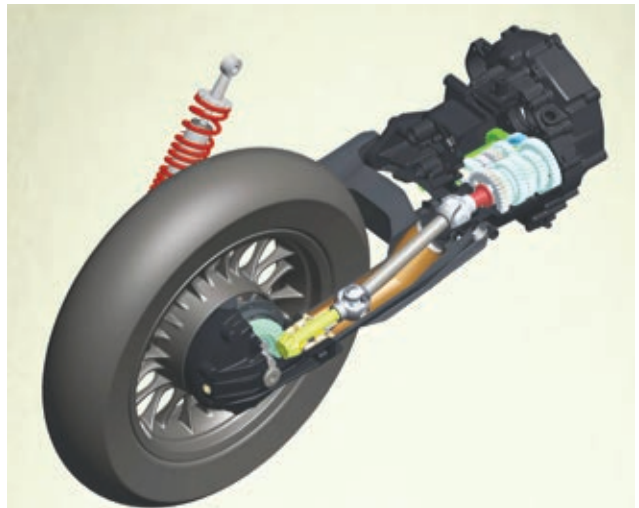
Es gab aber Mitte der Neunziger mal einen Prototyp einer kleinen Guzzi mit einer Parallelogrammschwinge, ähnlich einer Konstruktion, wie sie MV Agusta in den fünfziger Jahren schon einmal an einer Rennmaschine erprobt hatte. Das hat aber weder bei MV Agusta noch bei Moto Guzzi funktioniert, und die Ippogrifo wurde nie gebaut.

Aktuell sind alle Guzzis mit einem Endantrieb ausgerüstet, der technisch dem der alten V7 sehr ähnlich ist und auf eine Momentabstützung verzichtet - das spart Produktionskosten. Aber mittlerweile haben die Techniker trotzdem die Lastwechselreaktionen deutlich reduzieren können.



Oben: Bei der kleinen Baureihe von Moto Guzzi befand sich zuerst die Bremsscheibe auf der selben Seite wie der Kardanantrieb. Eine Entlüftung war hier von Anfang an serienmäßig vorgesehen.

Im Laufe der Jahre wanderte auch bei den kleinen Guzzis die Bremsscheibe von der rechten auf die linke Seite. Im Gegensatz zu den großen Modellen ist die Schwinge aus Aluminium gegossen und im Getriegehäuse gelagert.



Damit der breite Reifen der V9 passt, muss die Kardanwelle Platz machen. Zwei Kreuzgelenke ermöglichen den nötigen Versatz.

Presseschau

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

Aprilia Tuono V4 1100 Factory

„PS“ lässt die V4-Aprilia gegen die Ducati Streetfighter V4 S antreten. Auf elf Seiten wird den beiden Naked Bikes auf den Zahn gefühlt. Sechzehn Fotos füllen den Text in der Juni-Ausgabe.

SWM Varez 125

Die Zeitung „Motorradfahrer“ hat dem Leichtkraftraus aus Norditalien vier Seiten gewidmet. Zehn Bilder garnieren in der Ausgabe Nr. 06/2020 den Kurzttest.

Hoffmann-Vespa Gespann

In der Ausgabe Nr. 177 der Zeitung „Motorrad Gespanne“ belegt ein Bericht über ein Rollergespann vier Seiten. Bei dem Scooter handelt es sich um einen bei der Firma Hoffmann in Deutschland produzierten Lizenzbau der Vespa 125. Der Artikel beinhaltet dreizehn Abbildungen.

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 Bredeneb

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

Ducati Scrambler Dessert Sled

In dem Juni-Heft von „Motorradfahrer“ trifft die Enduro aus der Ducati-Scrambler-Baureihe auf die Triumph Scrambler 1200 XC. Neunundvierzig Abbildungen stellen die zwei Motorräder und viele ihrer Details auf zwölf Seiten dar.

Ducati Streetfighter V4 S

In einem Vergleichstest beleuchtet „PS“ die Unterschiede von der neuen Ducati Streetfighter V4 S und der Aprilia Tuono V4 1100 Factory. Zu finden ist der Artikel über die beiden V4-Motorräder mit aufrechter Sitzposition auf elf Seiten in der Ausgabe Nr. 06/2020 mit sechzehn Bildern.

Auch in der Zeitung „Motorrad Magazin“ ist ein Vergleichstest der S-Version der aktuellen Streetfighter zu lesen. Hier muss sich das Naked Bike aus Bologna gegen die japanische Kawasaki Z H2 und die österreichische KTM 1290 Super Duke R behaupten. In dem Heft Nr. 04/2020 verteilen sich siebenundzwanzig Fotos auf nicht ganz zehn Seiten.

Ducati Scrambler 800

Eine Gebrauchtkaufberatung für das Retrobike aus Bologna ist in der Juni-Ausgabe der Zeitung „Motorradfahrer“ zu finden. Zwei Seiten und vier Bilder sind die Eckdaten dieses Berichtes.

Presseschau

Ducati Panigale V2

In einem Vergleichstest der Zeitung „Motorrad News“ heißen die beiden Kandidaten Ducati Panigale V2 und Kawasaki ZX-6R 636. Zweiundzwanzig Fotos verstreuen sich auf nicht ganz acht Seiten in der Juni-Ausgabe.

Moto Morini 3½ Sport

In der Juni-Ausgabe hat „Motorrad Classic“ einen Reprint eines Tests der V2-Moto Morini abgedruckt. Dieser Artikel mit fünfeinhalb Seiten und elf Abbildungen stammt aus dem Jahr 1975.

Benelli 752 S

Einen Fahrbericht über die unverkleidete Maschine aus dem Hause Benelli kann man in der Ausgabe Nr. 04/2020 der Zeitung „Motorrad Magazin“ auf dreieinhalb Seiten lesen. Neun Abbildungen bringen das Motorrad und einige seiner Details den Lesern näher.

Ducati Multistrada 950 S

In der Ausgabe Nr. 06/2020 zieht die Zeitung „MO“ einen Vergleich zwischen der Ducati Multistrada 950 S und der Triumph Tiger 900 GT. Siebzehn Abbildungen zieren den Text auf achteinhalb Seiten.

Auch das „Motorrad Magazin“ beschäftigt sich in dem Heft Nr. 04/2020 mit der kleinen Multistrada und vergleicht sie mit der BMW F 900 XR und der Yamaha Tracer 900 GT. Auf nicht ganz neun Seiten gehören fünfundzwanzig Abbildungen zu diesem Vergleichstest.

Pierobon-Ducati 1198

Sechs Seiten umfasst ein Bericht über eine für die Rennstrecke aufgebaute Maschine mit Pierobon-Fahrwerk und Ducati-Motor in der Zeitung „PS“. Sieben Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. In dem Heft Nr. 06/2020 ist der Artikel zu entdecken.

Moto Guzzi California 1400 Gespann

Acht Seiten hat die Zeitung „Motorrad Gespanne“ in dem Heft Nr. 177 zwei Gespannen mit V2-Motoren eingeräumt. Neben der großen California mit einem Stern-RX-L-Seitenwagen befasst sich der Autor mit einer KTM 1290 Super Adventure mit einem Beiboot vom Typ Stern Rox. Zwanzig Fotos bebildern den Text.

**MANIAC
MOTORS**
Motorradtechnik

Benelli

MVAGUSTA
Fachhändler

bimota **VYRUS**

www.maniacmotors.de

La Romana Quattro Cilindri

Die römische Moto Guzzi mit vier Zylindern

Nach dem Zweiten Weltkrieg war wieder Zeit, sich dem Rennsport zu widmen, und es entstanden erst eine Europa- und dann eine Weltmeisterschaft. Hier waren laut dem Reglement nun Kompressormotoren verboten und es musste herkömmliches Benzin mit 70 - 72 Oktan verwendet werden.

Moto Guzzi trat anfangs mit der Bicilindrica an. Während man in der nationalen Meisterschaft in der 500er-Kategorie erfolgreich war, konnten international kaum Podestplätze erzielt werden. Die Bicilindrica war nun mittlerweile eine gut 15 Jahre alte Konstruktion. Zuerst plante man in Mandello del Lario eine neue Einzylindermaschine mit zwei Nockenwellen und vier Ventilen. Mit der einzylindrigen Manx gewann Norton zweimal den Titel, dann zeichnete sich langsam die Überlegenheit der vierzylindrigen Motorräder von Gilera und MV Agusta ab. Bei diesen war der luftgekühlte Motor quer im Rahmen montiert.

Der Plan

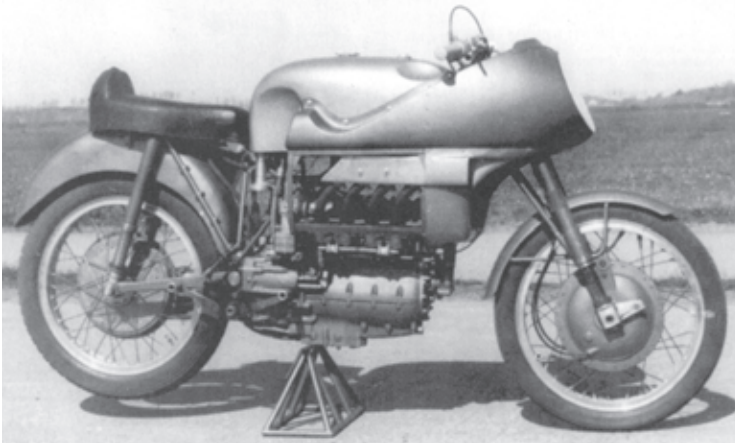
Giordi Parodi wollte auch ein Vierzylindermotorrad haben, womit Moto Guzzi um

den Titel kämpfen sollte. Seine Idee war aber, den Motor längs einzubauen, um so eine windschnittige Maschine, nicht breiter als ein Einzylindermotorrad, auf die Räder zu stellen. Diese Einbauart machte eine Wasserkühlung notwendig, was zusätzliches Gewicht bedeutete. Carlo Guzzi hätte wohl die Einzylinder-Version bevorzugt, um Kosten zu sparen. Aber Parodi setzte sich durch. Angeblich hat er einen Teil der Entwicklung des Motorrades selbst bezahlt.

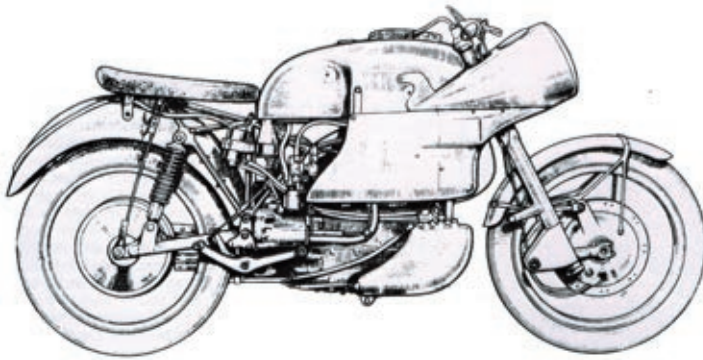
Die Entstehung

Bereits 1948 wurde mit dem Projekt begonnen. Es dauerte dann aber deutlich länger als vorgesehen, bis der erste Prototyp auf den Rädern stand. Das Werk beauftragte den römischen Konstrukteur Carlo Gianini mit diesem Projekt. Gianini

hatte bereits Erfahrungen mit Vierzylindermotoren für Rennmotorräder. Schon in den zwanziger Jahren hatte er zusammen mit Piero Remor an einem Motor gearbeitet, auf dessen Basis später die Gilera Quattro entstanden war. Aber bei dem Guzzi-Auftrag orientierte er sich eher an im Automobil-



Der erste Prototyp konnte nicht überzeugen und wurde gleich vom Werk überarbeitet.

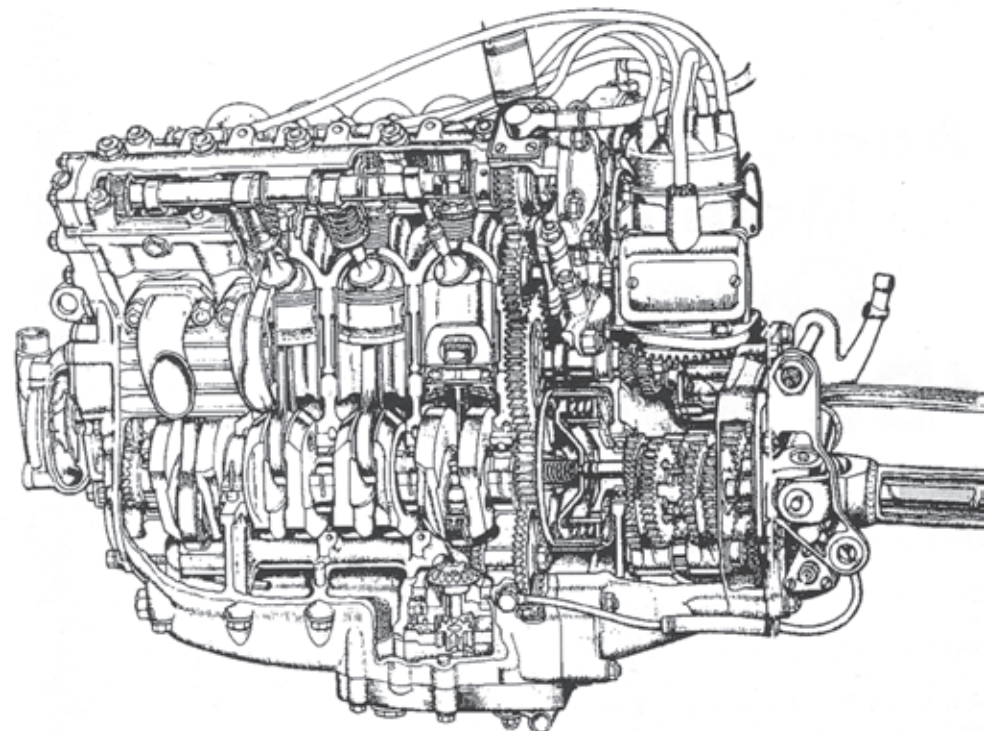


Die Rennabteilung überarbeitete den Prototyp in vielen Punkten. So absolvierte die Maschine 1952 zwei Testtage in Monza und ein paar Trainingsrunden in Misano.

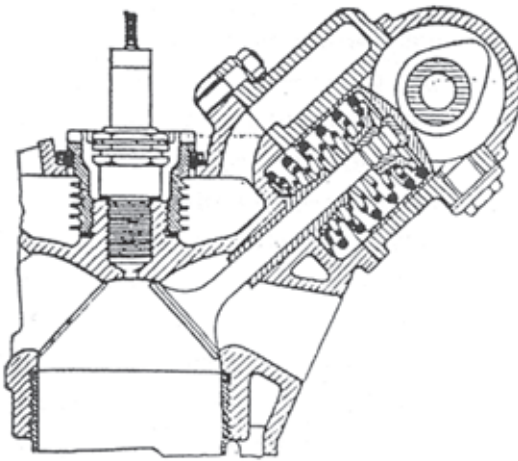
baubewährten Konstruktionen.

In der Hauptstadt wurde konstruiert, und am Comer See sollten die Vorgaben umgesetzt werden. Die Zusammenarbeit zwi-

nur etwas mehr als ein Jahr auf der Rennstrecke, bis diese außergewöhnliche Konstruktion in den vorzeitigen Ruhezustand geschickt wurde.



schon Rom und Mandello del Lario, wo man teilweise von der aktuellen Situation nicht begeistert war, erwies sich als schwierig und es gab so manche Meinungsverschiedenheit. So zog sich das Projekt in die Länge. Es folgten ungefähr vier Jahre Entwicklung, ein knappes Jahr Erprobung und Veränderungen und



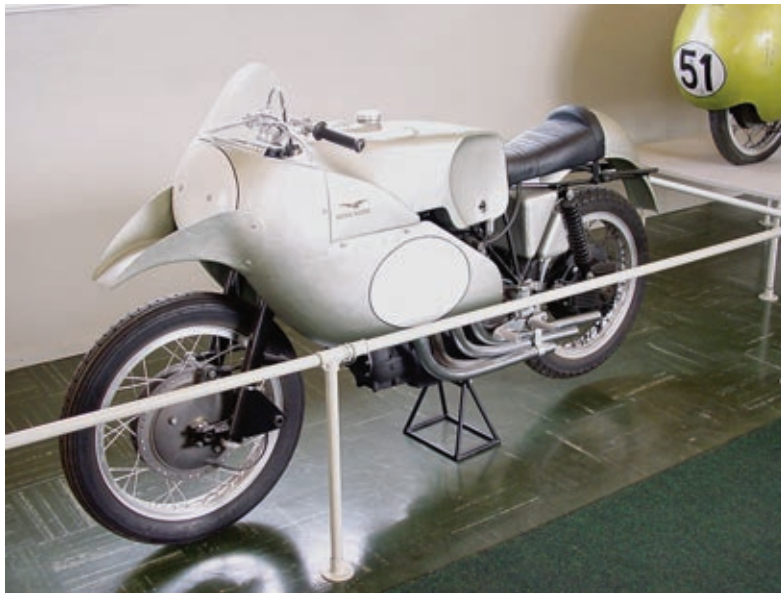
Direkt betätigte Ventile mit drei Schraubenfedern und einem Ventilwinkel von 96 Grad.

1952 entstand schließlich die Quattro Cilindri 500, die sich komplett von allen bisherigen Moto Guzzi-Rennmaschinen unterschied.

Der Motor

Das Ergebnis ist ein Motorrad mit einem längs eingebauten Vierzylinderreihenmotor. Dieser verfügt über zwei obenliegende Nockenwellen, welche auf der Rückseite des flüssigkeitsgekühlten Triebwerks über geradzahnte Zahnräder angetrieben wer-

Eine Quattro Cilindri in der Version von 1953 befindet sich heute im Werksmuseum in Mandello del Lario.



den. Je zwei Ventile pro Brennraum stehen in einem Winkel von 96 Grad (genauso wie bei der Gilera Quattro) zueinander, diese werden direkt von den Nockenwellen geöffnet. Kleine Einstellplättchen sitzen auf den Ventilen, die von je drei Federn geschlossen werden.

Als moderne Konstruktion erhielt die Maschine eine indirekte Benzineinspritzung. Diese mechanische Gemischaufbereitung befindet sich auf der rechten Seite und wird von der Einlaßnockenwelle angetrieben. Eine doppelwirkende Zahnradpumpe saugt den Kraftstoff aus dem Tank an und schickt ihn unter Druck durch ein parallel zum Kopf verlaufendes Rohr. Das Rohr ist mit je einer Einspritzdüse pro Zylinder ausgestattet.

Eine weitere Pumpe bläht einen Luftstrahl auf die Benzinspritzer für ein besser verwirbeltes Gemisch, das dann in die Zylinder gesaugt wird. Mancher Konkurrent warf Moto Guzzi vor, dass dieses eine verbotene Aufladung ähnlich eines Kom-



Auf dem Getriebe befindet sich die senkrecht stehende Magnetzündung.

pressors wäre. Aber das Einspritzrohr ist an beiden Enden offen, es wird kein Überdruck oder Verdichtung erzeugt.

Diese Konstruktion war sehr komplex und schluckte für den Antrieb der Pumpen Leistung und erwies sich als schwierig abzustimmen. So ersetzte man diese Technik später durch vier Vergaser mit einem Durchmesser von 28 Millimetern. Links entlassen vier gleichlange Krümmer ohne jegliche Schalldämpfung die Abgase ins Freie. Der Zündverteiler befindet sich auf dem sehr kompakten Getriebe und wird von einem der Nockenwellenzahnräder über einen Winkeltrieb angetrieben.

Der Hub ist mit 50 Millimetern nur geringfügig kleiner als der Kolbendurchmesser mit 56 Millimetern. Das ergibt 492,2 Kubikzentimeter. Die Maximaldrehzahl lag bei 9.000 Touren pro Mi-

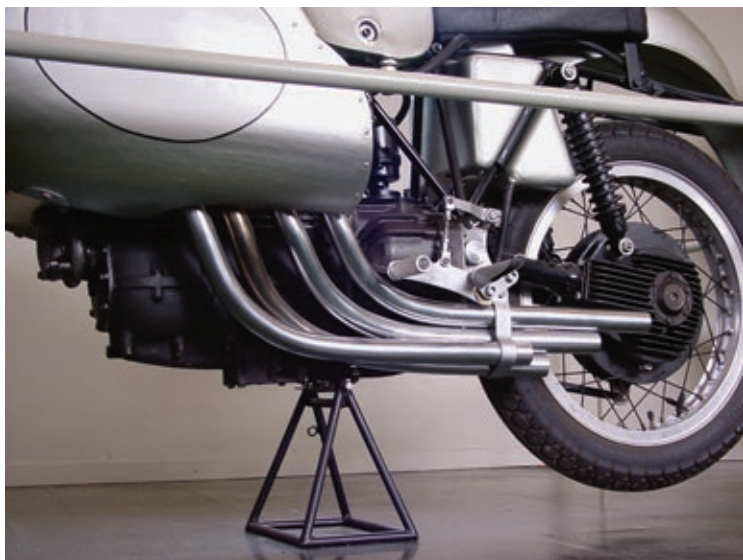
Die anfängliche Benzeinspritzung musste zeitweise vier einzelnen Vergasern weichen.

nute. Einteilige Stahlpleuel machten eine zerlegbare Kurbelwelle nötig. Hier setzte man auf eine nach dem Hirth-Prinzip verschraubte Konstruktion. Diese rotiert in einem Kugel- und vier Rollenlagern. Das mittlere Lager ist doppelreihig ausgeführt. Der Hubversatz beträgt 120 Grad. Das hinten angeflanschte Getriebe besitzt vier Gänge. Für die Kraftübertragung sorgt eine Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Auf der

Stirnseite des Motors ist die Wasserpumpe, die von der Kurbelwelle angetrieben wird, platziert.

Die Auspuffanlage links und der Ansaugtrakt rechts machen das Motorrad dann doch etwas breiter als geplant.





Vier gleichlange Krümmer ohne Schalldämpfung. Vorne auf dem Motor ist die Wasserpumpe zu erkennen.

Das Fahrwerk

Der Rahmen ist eine filigrane Gitterrohrkonstruktion ohne Unterzüge. Der Motor hat eine mittragende Funktion. Die Hinterradschwinge ist über zwei hydraulische Stoßdämpfer gegen das Fahrwerk abgestützt. Vorne war eine moderne Telegabel verbaut. Die Trommelbremsen werden bei dem Motorrad mit einer Art Integralbremssystem betätigt. Der doppelte Handbremshebel ist auch mit der Hinterradbremse verbunden.

Beim Prototyp befindet sich der Öltank links neben dem Hinterrad. Hier verdeckte noch keine Verkleidung den Vierzylinder.

Bei dem langen Motor entschied man sich für eine kurze Schwinge, damit der Radstand nicht zu groß wird. Bei einer

Eine andere Vergaservariante mit zwei Schwimmerkammern und gebogenen Trichtern.

einfachen Kardan-konstruktion ist es aber so, dass die Lastwechselreaktionen im Antrieb mit einer kurzen Schwinge größer sind als mit einer längeren Hinterradführung. Das führt zu einem nicht unproblematischen Fahrverhalten. Außerdem kommt die Kippneigung beim Beschleunigen durch die längsliegende Kurbelwelle dazu.

Ein anderes Problem ist die Kupplung, welche mit der gleichen Drehzahl wie die Kurbelwelle rotiert. Dadurch sind schnelle und sanfte Gangwechsel nicht möglich.





waren, dass der Motor schneller als der bisherige Zweizylinder war. Aber in Kurven, besonders Wechselkurven war die Maschine schwer zu fahren. Und es gab etliche Details zu verbessern.

1952 fand das Debüt der Maschine beim Großen Preis von Italien in Monza statt. Dort fuhren Ferruccio Anderson und Enrico Lorenzetti die Maschine erstmals im Training. Das Debüt war nicht so überzeugend wie erhofft, die Fahrer kritisierten unter anderem die Straßensituation und das hohe Gewicht. Die Lastwechselreaktionen versuchte man provisorisch mit zwei Stahlseilen, die hinten vom Rahmen zur Schwinge führten, zu begrenzen. Die Seile waren rechts und links parallel zu den Stoßdämpfern verlegt, und hatten etwas lose. Wenn sich beim Gasgeben das Heck anhub, spannten sich die Seile und begrenzten das Ausfedern. Im Rennen setzte Lorenzetti die Quattro Cilindri nicht ein.

Mindestens eine der noch existierenden Maschinen wird bei Veteranenrennen vorgeführt.

Ernüchternde Testfahrten

So verliefen die ersten Probefahrten auf dem Flugplatz Urbe ernüchternd. Der Prototyp erfüllte nicht die Erwartungen. Daher machte man sich in Mandello del Lario daran, die Maschine vor dem ersten Einsatz schon gründlich zu überarbeiten. Es folgten zwei einzelne Testtage in Monza, wovon einer vorzeitig abgebrochen wurde. Jetzt hatte das Motorrad eine geschobene Kurzschwingengabel. Die Verkleidung reichte etwa bis zur halben Höhe des Motors herunter. Den Vogelschnabel gab es damals noch nicht sondern ein konventionelles Vorderrad-schutzblech. Der Öltank befand sich nun vorne am Motor. Erkenntnisse des Tests

Die Fußbremse befindet sich auf der linken Seite. Eine Welle führt durch den Rahmen zur rechten Seite, wo ein Bowdenzug zur Hinterradbremse führt. Ein anderer Bowdenzug kommt von dem doppelten Handbremshebel hierhin.



Die Fußbremse befindet sich auf der linken Seite. Eine Welle führt durch den Rahmen zur rechten Seite, wo ein Bowdenzug zur Hinterradbremse führt. Ein anderer Bowdenzug kommt von dem doppelten Handbremshebel hierhin.

Im Winter arbeitete man in der Rennabteilung viel an der Maschine. Es fanden sich ein paar zusätzliche PS, nun sollen es etwa 56 Pferdestärken gewesen sein. Die Einspritzanlage wurde vereinfacht und auf eine kontinuierliche Benzinzuführung geändert. Man entwickelte geteilte Pleuel sowie eine einteilige Kurbelwelle. Im Windkanal entstand eine neue Verkleidung mit anderem Benzintank. Beides war aus leichtem Aluminium gedengelt. Der Öltank wanderte unter den Fahrersitz, dazu verbaute man nun die Gabel aus der Gambalunga und viele weitere Änderungen.

Die Saison 1953

Im Frühjahr 1953 setzte Moto Guzzi die Maschine bei Rennen in Syracus und Faenza ein, aber beide Male sah sie nicht die Zielflagge. Beim ersten Rennen gab es Probleme mit dem Getriebe, und im zweiten Event sorgte ein Ölleck für die vorzeitige Aufgabe. Der erste internationale Einsatz war im Mai 1953 auf der sehr schnellen Rennstrecke von Hockenheim. Dieser Lauf zählte jedoch nicht zur Weltmeisterschaft.

Hier stellte Anderson mit der Quattro

Cilindri einen neuen Rundenrekord auf. Aber er musste einen Boxenstop einlegen und fiel so auf den achten Platz zurück. Den Sieg holte Lorenzetti mit 40 Sekunden Vorsprung. Damals hieß die Rennstrecke noch Kurpfalzring und bestand hauptsächlich aus zwei sehr langen, fast geraden Vollgaspassagen. Da konnte die Quattro Cilindri ihre Vorteile ausspielen. Zu dem Zeitpunkt war die Guzzi wohl die schnellste Maschine in der Halbliterklasse. Hinter vorgehaltener Hand sprach man von etwa 230 km/h.

Nach diesem Erfolg sorgten einige technische Defekte für Ausfälle. Manchmal waren es nur Kleinigkeiten wie ein kaputter Kühler, aber das Getriebe machte ständig Probleme. Oft landeten die Fahrer beim Herunterschalten in Leerläufen zwischen den Gängen.

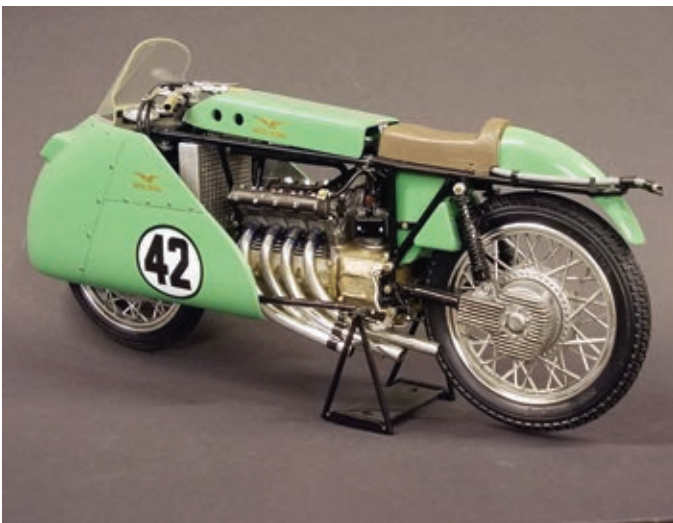
Die Benzineinspritzung wurde mehrfach modifiziert und dann durch Vergaser ersetzt.

Eine neue Variante

Im Winter überarbeitete die Rennabteilung das Motorrad nochmal komplett. Da blieb kaum ein Stein auf dem anderen. So zeichnete Cesare Carcano einen komplett neuen Rahmen.

Im Windkanal entstand eine neue Glockenverkleidung, welche das Vorderrad umschloss. Die beiden Verkleidungsseitenteile waren nun als Benzintanks aus-

Für das Jahr 1954 entstand eine fast komplett neue Maschine mit anderem Rahmen und einer im Windkanal entwickelten Glockenverkleidung.



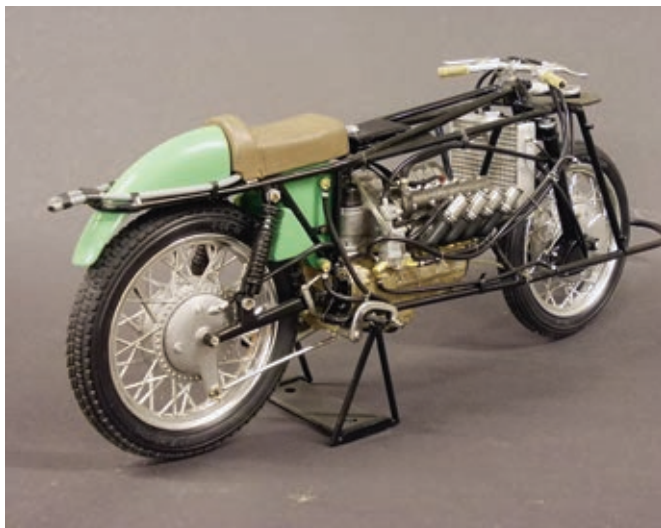
gelegt. Das veränderte die Schwerpunktlage gravierend. Und Moto Guzzi befasste sich wieder mit der Benzineinspritzung, die jetzt aber vier einzelne Ansaugrohre besaß und nun völlig anders aufgebaut war. Eine kräftige Überarbeitung erfuhr das Getriebe.

Außerdem entwickelte Moto Guzzi parallel zur einzylindrigen 350er auch eine neue 500er mit einem liegenden Zylinder. Das Herz der Rennabteilung hing anscheinend nicht am Vierzylinder, auch wenn man jetzt selbst so viel daran neu konstruiert hatte.

1954 wurde im April ein Rennen in Mettet in Belgien von Anderson mit der Quattro Cilindri gewonnen. Zwei Wochen später lieferten sich Anderson auf der vierzylindrigen Guzzi und Ken Kavanagh auf der einzylindrigen Guzzi einen spannenden Zweikampf um den Sieg. Der Single war der Quattro leistungsmäßig ebenbürtig, weder die BMWs noch die MV Agustas konnten mit den Guzzis mithalten. Entschieden wurde der Zweikampf um den Sieg durch einen Reifenschaden an Andersons Maschine.

Das war das letzte Rennen der Quattro Cilindri. In Mandello del Lario beschloss man, sich vorerst auf die einfacher zu fahrende Einzylindermaschine zu konzentrieren.

So setzte Moto Guzzi ab 1954 in der Königsklasse wieder eine Mono Cilindri ein. Zeitgleich begann die Entwicklung der legendären V8. Doch auch diesem Motorrad war wenig Erfolg beschieden. Während Moto Guzzi in der 250er-Klasse



Das Protar-Modell zeigt viele Details der Maschine, die nur zwei Rennen bestritt.

dreimal den Titel gewann und in der 350er-Klasse fünf Jahre in Folge dominierte, konnte die Marke vom Comer See in der Königsklasse der Weltmeisterschaft lediglich drei Rennen gewinnen. Von 1949 bis 1957 setzte Moto Guzzi fünf verschiedene Motorräder mit einem, zwei, vier und acht Zylindern ein. Mangelnden Einsatz kann man dem Werk also wirklich nicht vorwerfen, aber Gilera und MV Agusta waren zu der Zeit nahezu unschlagbar.

Der Verbleib der Maschinen

Eine Moto Guzzi Quattro Cilindri in der Ausführung von 1953 steht im Museum in Mandello del Lario. Es existieren mindestens noch zwei weitere Maschinen in ähnlicher Ausführung, alle mit Vergasern, von denen mindestens eine auch bei entsprechenden Veranstaltungen bewegt wird.

Der Verbleib des Prototyps ist unbekannt. Das Gleiche gilt für die letzte Ausführung der Quattro Cilindri, von der es vermutlich nur ein Exemplar gab. Dieses Motorrad war Vorbild für einen Modellbausatz der Firma Protar im Maßstab 1:9.

Regelmäßige ItaloTREFFS

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

Baden-Württemberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bayern

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

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

81669 Moto Guzzi Gourmet-Treffen jeden dritten Freitag im Monat in der Pizzeria Tassilostr. 34 in München, ab 19:00 Uhr. Info: Tel.: 089-4314821.

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

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

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

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

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

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

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

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

Regelmäßige Italo-Treffs

87734 Jeden 1. Freitag im Monat treffen sich Fahrer und Freunde italienischer Motorräder im Landhaus Maierhof - Pizzeria, Hauptstr. 19 in Benningen. Info: Tel.: 08332-1253.

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

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

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

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

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

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

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

Berlin

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

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

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

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

Bremen

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

Hamburg

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

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

Hessen

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

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

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

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

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

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

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

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

Niedersachsen

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

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

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

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

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

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

32425 Jeden 3. Donnerstag im Monat Stammtisch bei Pizza Pizza, Todtenhauser Dorfstraße 30. Info: Tel.: 0160-60576199.

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

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

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

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

Nordrhein-Westfalen

32425 Jeden 3. Donnerstag im Monat Stammtisch bei Pizza Pizza, Todtenhauser Dorfstraße 30. Info: Tel.: 0160-60576199.

Umgezogen?
Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Regelmäßige Italo-Treffs

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

40789 Der Guzzistammtisch "schäl Säck" trifft sich regelmäßig einmal im Monat in der Insterburger Straße in Monheim. Info: www.guzziformum.de oder vom Hai, Tel.: 01515757069.

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

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

44627 Jeden ersten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr Stammtisch der Ruhrpott-Guzzisti im Restaurant Haus Galland, Am Rühmbach 7. Info: Tel.: 02323-60523, Internet: www.ruhrpott-guzzisti.de.

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

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

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

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

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

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

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

Rheinland-Pfalz

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

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

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

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

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

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

Saarland

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

Sachsen

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

Schleswig-Holstein

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

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

Österreich

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schweiz

CH-3538 Treff des Italo-Moto-Club-Schweiz am ersten Freitag beim Pils in Wädenswil bei Grenchen, Röthenbach. Info: Internet: www.imcs.ch, Tel.: 0041-(0)31-7912264.

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

Umgezogen?
Bitte teilt uns
rechtzeitig
Eure neue
Adresse mit!

Leserbrief

Leserbrief zur Reifenbindungsregelung

Thomas Meier bestätigt die Problematik, die ich in meinem Leserbrief, Motalia 339, Dezember 2019, beschrieben und bemängelt habe, und beklagt sich darüber, dass sich keiner (ich denke, er meint die Motorradfahrer) darüber aufregt.

Ich verstehe das auch nicht (dass sich niemand aufregt). Die beschriebene Verfahrensweise erfolgt(e) doch bei jedem Kfz; Motorrad und Pkw, und betrifft nicht nur Thomas und mich.

Fahrt Ihr alle Neufahrzeuge? Besitzt Ihr alle die COC für Euer Motorrad und könnt eben nachweisen, dass die aufgezoogene Bereifung zulässig ist? Scheißt Ihr drauf? Ich hatte meinen Leserbrief auch an das Kradblatt geschickt. Dort wurde er nicht abgedruckt. Die Antwort, die ich erhalten habe, würde hier zu weit führen. Man sieht aber für sich kein Problem in der Verfahrensweise und ignoriert die rechtliche Problematik.

Fahrt Ihr (fährt jemand von Euch) ein Motorrad, auf dem ein Reifen aufgezoogen ist, der im alten Fahrzeugschein eingetragten war, aber in der Zulassungsbescheinigung, die Ihr jetzt aufgrund Halterwechsels oder anderen Gründen habt, nicht eingetragen wurde? Bezahlst Ihr jetzt eine Gebühr für eine Nachtragung? Bezahlst Ihr ein Bußgeld, wenn Ihr kontrolliert werdet und der Reifen moniert wird?

Die "Open Petition" war mir nicht bekannt. Dass jemand eine Petition in dieser Angelegenheit eröffnet hat, habe ich auch nicht in Motorradfahrer-Zeitschriften gelesen. Ich erwarte eigentlich, dass Zeitschriften für Motorradfahrer und über Motorräder solche Themen anfassen.

(Wir haben in der Ausgabe Nr. 341 (März 2020) auf diese Petition in der Rubrik „gehört - gesehen - gelesen“ hingewiesen. Die Red.)

Jetzt muss man erst Mal selber etwas machen, dann muss man es selber erst mal besser machen. Aber als ich die von Thomas genannte Petition gesucht habe, habe ich mich gewundert, dass ich sie schon gefunden hatte. So, wie sie geschrieben ist, ist die natürlich dürftig. Sie soll doch etwas bewirken. Dann müssen da die bemängelten Fakten und Verfahrensweisen hinein. Ich habe jetzt lange nicht nachgeschaut und weiß nicht, wie es mit der Petition weitergelaufen ist. *(Es gab nur etwas mehr als 12.000 Unterschriften in drei Monaten. Die Petition soll jetzt eingereicht werden. Die Red.)* Und schließlich erwarte ich von einer Motorradfahrer-Vertretung (Gibt es eine? Oder mehrere?), dass sie von sich aus aktiv wird und diese bemängelte Verfahrensweise bei entsprechenden Stellen in Frage stellt.

In der Hoffnung, dass ich zufrieden gestellt werde, und auf zukünftige Motorrad(fahrer)treffen

Edzard Hemken, Friedeburg

Umgezogen?

**Bitte teilt uns rechtzeitig
Eure neue Adresse mit!**

Postvertriebsstücke sind vom Nachsendeantrag ausgenommen. Damit Eure Adressenänderung berücksichtigt werden kann, muß uns Eure neue Anschrift spätestens am 25sten des jeweiligen Vormonats vorliegen.

The Great Mile 2019

Eine ruhige, satt grüne, wellige Landschaft im Norden Englands. Ein schmales mäandrierendes Flüsschen, gesäumt von kleinen Felsblöcken und dichtem Grün. Noch dichter sind die Hecken, welche die Straßen säumen, die sich wiederum mit dem Fluss um die Wette biegen. Das zarte Plätschern des Wassers betont die Stille.

Aus der Ferne nähern sich sonorig heisere Motoren. Leicht bollernd, bei Rücknahme der Drehzahl beim Herunterschalten und mit einem kernigen Grummeln beim Beschleunigen und Hochschalten. Gewissermaßen das akustische Klangbild der kurvenreichen Landschaft. Minimal zeitversetzt wiederholt sich das melodische Muster viermal.

Mit zunehmender Annäherung wird die Darbietung differenzierter. Die Phasen des Bremsens und Beschleunigens sind dabei keineswegs gleichartig. Der Takt der motorischen Melodie wird von den Radien der Kurven bestimmt.

Nicht nur diese variieren erheblich, auch die Vorausschau. Enge Linkskurven (Linksverkehr!) mit meterhohen Hecken reduzieren die vorausschauende Sichtweite derart, dass man wahrlich nicht mehr von Sicht-WEITE sprechen kann. Es erfordert schon ein gewisses Maß an Entschlossenheit, Fahrpraxis und Gottvertrau-

en, hier mit einer ordentlichen Performance voran zu kommen. Mal mit einem Spiegel oder der Schulter mit einer Hecke auf Tuchfühlung zu kommen, darf dabei ebenso wenig irritieren, wie sich plötzlich in einer uneinsichtigen Kurve verschlechternde Straßenbeläge.

Und Performance scheint geboten zu sein, so wie die vier Fahrer ihre Maschinen durch die Kurven pilotieren. Die dichte Folge erinnert fast an eine Kunstflugstaffel. Neben dem Gottvertrauen ist ebenso unbedingtes Vertrauen in die Fahrkünste des Vordermanns erforderlich. . .

Viele Kilometer später - die Gruppe hat sich in einem endlosen Kurvenswing aus der Waldregion in die baumlosen Berge vorgearbeitet. Die schmalen Straßen führen an Hängen entlang, queren Täler, folgen Hochebenen und gipfeln auf Passhöhen. „Schmal“ meint wirklich schmal. Teilweise trennen die Fahrbahnränder vielleicht drei Meter. So kommen die Vier

auch hintereinander zu stehen, als der Vordermann vor einer zweifelhaften Weggabelung stoppt, um die Fahrtrichtung zu klären. Schon



„Single Roads“, das sind schmale Straßen, gerade mal etwas breiter als ein Auto oder LKW.



An den Checkpoints treffen manche Gruppen aufeinander.

zwei Motorräder nebeneinander würden unweigerlich eine Straßenvollsperrung bewirken. Nichts, was man an unübersichtlichen Stellen braucht.

Der Führende und der Folgende schieben und zoomen auf ihren Navigationsgeräten, um die Orientierung zu erlangen. Der Erste schaut zum Zweiten. Schulterzucken bei Beiden und hilfesuschendes Umschauen zum Dritten. Er deutet per Handzeichen nach rechts. Zustimmendes Nicken, Blicke nach vorn, einkuppeln und röhrend wird die rauschende Fahrt fortgesetzt - nach rechts. Die Lösung in diesem Fall lautet ‚Old School‘. Die Papierkarte im Kartenfach der Tanktasche des dritten Fahrers ermöglicht eben eine schnelle Übersicht - auf einen Blick.

Bemerkenswert sind das Zusammenspiel

mittel an sich. In diesem Fall half die analoge Straßenkarte, in den meisten anderen Fällen ist die digitale Navigation weit überlegen. Es geht um das Zusammenwirken und das Erkennen der vorteilhaftesten Variante.

Natürlich verfahren sich die Vier auch mal. Aber sie verfahren sich gemeinsam, ohne nachträgliche Besserwisseri Einzelner. Es geht darum, zusammen eine Aufgabe zu absolvieren. Eine Aufgabe, die sich über 1.250 Meilen (ca. 2.000 km) hinzieht, bei der Niemand verloren gehen soll und die ohne eine gewisse Performance nicht zu lösen ist. Ein Auge soll dennoch auf die Sicherheit schielen, die nicht unwesentlich von dem Zusammenspiel der Teamfahrer bestimmt wird.

und die schnelle Entscheidung - mit Vertrauen untereinander und ohne Diskussion. In der Tat wurde nicht ein Wort verloren. (Wozu man die Maschinen hätte abstellen und absteigen müssen, was auch Zeit kosten würde.) Diese besondere Dynamik macht aus vier Motorradfahrern ein Team. Es geht nicht ums Rechthaben und nicht um das Navigations-






MOTO GUZZI



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

Jetzt die neuen Modelle testen!





Jeden Morgen starten die Gruppen mit einem Zeitabstand von zwei Minuten.

Die Aufgabe

Um was geht es hier eigentlich? Und wieso ist hier von einem Team die Rede? Ich sehe mich selbst nicht unbedingt als Gruppenfahrer. Aber hier bin ich tatsächlich als Mitglied eines Teams unterwegs. Und zwar bei der „Malle Rally“ in Großbritannien.

Malle London ist das Label von Robert Nightingale, unter welchem er Gepäcklösungen und Bekleidung aus gewachster Baumwolle vertreibt. Roberts Motor Bike Events haben mit einer verrückten Art von Geländeveranstaltung „The Mile“ in einem Schlosspark in Kevington Hall bei London begonnen. Das Highlight ist mittlerweile die Mehrtagesfahrt „The Great Mile“ quer

Die Rally führt vom Südwesten Großbritanniens in den Nordosten Schottlands. Zu den 2.000 Kilometern kamen etwa 3.000 Kilometer für An- und Abreise dazu.

durch Großbritannien. Genau genommen geht es längs durch Großbritannien, nämlich von Lizard Point im südlichsten Südwesten bis zum königlichen Mey Castle an der Nordküste Schottlands. Fünf Tage auf allen Arten von Straßen, mit im Verlauf stark zunehmender Tendenz zu asphaltierten Wirtschaftswegen. Fünf Tage, in denen ungefähr 2.000 Kilometer zu ab-

solvieren sind (eben zum Teil auf Wirtschaftswegen!). Fünf Tage, in denen frei zu navigieren ist und in denen die Teammitglieder lernen müssen, während der Fahrt miteinander zu kommunizieren, damit niemand verloren geht und die Teams geschlossen ins Ziel kommen.

Das Teilnehmerfeld ist auf 100 Fahrer limitiert. Gefahren wird in Gruppen von



vier bis fünf Personen, die sich entweder bereits als Gruppe angemeldet haben oder von Robert zu Teams zusammengestellt wurden. Die Motorräder sind so individuell wie ihre Fahrer. Alteisen, Custom Bikes, ganz viel Retro (mit zeitgemäßer, störungsfreier Technik) und wirklich Kurioses wie Einzylinder-Diesel mit 11 PS oder Vierzylinder-Polizei-Kawasaki.

Die Teilnahmegebühr inkludiert Kost und Logis. Letztere in luxuriösen Großzelten mit Stehhöhe und allem Schnickschnack, der Glamping von Camping abhebt. Die kleine Zeltstadt erinnert vielleicht etwas an Britisches Empire in kolonialer Vergangenheit, was aber irgendwie zum Charakter der Veranstaltung passt. Ferner erhält jeder Teilnehmer einen Malle Duffle Bag mit seiner Startnummer, der ebenfalls zum jeweiligen Tagesziel transportiert wird, so dass man auf den Etappenfahrten von Gepäck befreit ist. Die Startnummer erleichtert im Ziel das Auffinden der richtigen Tasche.

Für Frühstück und Dinner wird von Profis, die ihr Handwerk wirklich verstehen, gesorgt.

Nach dem Dinner ist das Riders Briefing für den nächsten Tag vorgesehen. Streckeninformationen werden in der Tat erst am Vorabend ausgegeben. Erläuternde Worte von Robert schmücken die kargen Routenskizzen aus, in denen zwar die Checkpoints verzeichnet sind, die sich aber ansonsten von Straßenverlauf und Ortsbezeichnungen eher als irreführend erweisen. Somit ist abends echte Tüftelei angesagt, um die Route für den nächsten Tag herauszufinden und, in welchem Medium auch immer, abrufbar zu präpa-



Der erste Checkpoint.

rieren. (Ich bin übrigens der mit der analogen Papierkarte auf dem Tank. Das bedeutet, dass die Karte abends derart mit schriftlichen Einträgen zu präparieren ist, dass wichtige Ortsnamen und Straßennummern während der Fahrt erkennbar sind - auch ohne Lesebrille.)

Beim Start und Ziel, sowie bei den einzelnen Checkpoints, versehen Streckenmarshalls die gruppenweise vorzulegenden Logbücher der Fahrer mit Zeitstempeln. Bei der Malle Rally geht es natürlich nicht um wettbewerbsmäßiges Fahren. Mit Roberts Worten: „It’s all about completion, not competition.“ (Es geht um das Ankommen, nicht um ein Rennen.) Dennoch soll am Ende ein symbolisches Gewinner-Team gekürt werden.

Dazu haben die Marshalls vorab für jeden Streckenabschnitt eine geheim gehaltene Idealfahrzeit festgelegt. Für das Abweichen gibt es pro Minute einen Strafpunkt. Das Team mit den wenigsten Punkten wird als Gewinner gefeiert - von den anderen Teilnehmern. Somit feiern alle zusammen.

Damit sind dann auch die wesentlichen organisatorischen Rahmenbedingungen dargestellt. Zum Schluss noch eine Empfehlung von Robert: „The key to a successful Rally is to start drinking early, be in bed by 11, and get to the start line on

time.“ (Der Schlüssel zu einer erfolgreichen Rally besteht darin, früh mit dem Trinken anzufangen, um 23:00 Uhr im Bett zu sein und am nächsten Morgen pünktlich an der Startlinie zu stehen.)

In einer beeindruckenden Geräuschkulisse warmlaufender, meist zweizylindrischer, Motoren starten die Gruppen morgens im Zwei-Minuten-Takt. Die Ausschreibung verspricht neben einer interessanten Streckenführung, außergewöhnliche Tagesziele und Übernachtungsstätten. Lassen wir uns überraschen.

Wo man bleibt

Wir nächtigen zwar in viktorianischen Zelten, aber zum Breakfast und Dinner haben wir immer ein festes Dach über dem Kopf. Immerhin müssen 100 Teilnehmer plus Rally-Team untergebracht werden. Alles ist top organisiert. Roberts Rally-Team trägt weiße Overalls, so dass wir Teilnehmer immer schnell einen Ansprechpartner für Organisatorisches finden.

Die bis ins 15. Jahrhundert zurückreichende Rosuick Farm im südlichsten Cornwall ist Sammelpunkt und Ausgangsposition für die Rally. Ergänzend zu gemütli-

chen gastronomischen Landhäusern sind Kelburn Castle und Torridon Estate besondere Highlights. Außergewöhnliches abendliches Ambiente ist garantiert. So geht es an einem Abend nach dem Dinner und dem Riders Briefing in die Bar. Die beiden Mittzwanziger Marshalls Henry und Kane berichten von ihren Reisen. Unabhängig voneinander sind sie auf ihren Motorrädern (Ducati Scrambler Desert Sled, Triumph Bonneville) um die Welt gefahren. Gestandene, ergraute Biker lauschen aufmerksam fasziniert wie kleine Kinder beim Weihnachtsmärchen. Kelburn Castle liegt isoliert nahe dem Südufer des Firth of Clyde. Die Geschichte des Herrenhauses reicht ins 12. Jahrhundert zurück. Wir dinieren feudal. Nach einem Whisky Tasting mit einem rührigen Repräsentanten der Glenlivet Destillerie, klingt der Abend bei mediterranen Temperaturen im Garten des Castle aus - mehr geht nicht!

Auf Terridon Estate empfängt uns Earl Felix. Felix ist in Wirklichkeit kein Earl, aber irgendwie wird er von uns allen so genannt. Das Herrenhaus ist beeindruckend. Seine Frau und er bezeichnen

sich als „...singers, passionate fiddler, food and wine lovers...“. Und das sagt wiederum eine Menge über den wundervollen Abend aus. Nach dem Barbecue spielen sie im Freien auf. Es ist der Abend vor der letzten Etappe. Alle sind gut drauf. Die Stimmung wird immer ausgelassener. An diesem Abend schafft es wohl keiner um 23:00 Uhr im Bett zu sein.

Die abendliche Ausge-



Gastronomische Landhäuser und kleine Schlösser oder Burgen sind unsere Tagesziele. Ein besonderes Highlight ist Terridon Estate.



***Die Marshalls fahren selbst mit ihren
Motorrädern zu den Checkpoints und
stempeln dort die Logbücher ab.***

lassenheit ist angesichts der hinter uns liegenden Strecke verständlich.

Wo es lang geht

Die erste Etappe ist die kürzeste. Robert als leader of the pack führt das geschlossene Teilnehmerfeld über Wirtschaftswege von der Rosuick Farm nach Lizard Point zur Startlinie. Allein das ist schon ein beeindruckendes Erlebnis. Der stark abfallende Parkplatz am Lizard Point ist eigentlich viel zu klein für 100 Motorräder. Aber alle sind entspannt und irgendwie findet sich alles. In Abständen von zwei Minuten gehen die Teams auf die Piste. Wir sind Team #14 und können bis zu unserem eigenen Start das Geschehen verfolgen. Mopeds teamweise hinter der Startlinie aufreihen, Logbücher bereithalten, Motoren warmlaufen lassen, Brille aufsetzen, Zeitstempel ins Logbuch, Logbuch verstauen - Bon voyage!

Laut Roadbook haben wir 211 Meilen vor uns. Wir - das sind: Roger, Triumph Bonneville (UK), Scott, SWM (UK), Andrea, Fantic Caballero (I), Markus, Honda Afrika Twin (D), Andreas, Ducati Scrambler (D). Fünf Burschen, mehr oder wenig fortgeschrittenen Alters, die sich vorher nie begegnet sind, rollen an die Startlinie und haben zunächst die große Herausfor-

derung, zusammen zu bleiben und irgendwie die Checkpoints sowie das Tagesziel zu finden. Dass während der Fahrt unsere Kommunikationsmöglichkeiten beschränkt sind, braucht eigentlich nicht extra erwähnt zu werden. Die Startflagge sinkt, wir donnern los. Entlassen auf die Landstraßen im grünen Cornwall sind wir plötzlich mitten in der Rally. Der erste Checkpoint

liegt rund 150 Kilometer entfernt. Das hat ein gewaltiges Potential für Missverständnisse und zum Verfahren. Die ersten Kilometer sind echt wie eine Maschine Buntes. Trotz des Startzeitabstandes kommen die Teams durcheinander. Man versucht, sich die eigenen Teammitglieder einzuprägen und im Auge zu behalten - auch und vor allem, wenn noch jemand aus dem Team hinter einem ist. Schließlich soll keiner verloren gehen. Mit meiner flinken Ducati Scrambler werde ich zum shepherd dog (Hirtenhund), wie mich die anderen später taufen. Somit kann ich in unserem kleinen Fahrerfeld zwischen ganz hinten und ganz vorne vermitteln. Denn aufgrund der kurvenreichen Strecken kann der Führende eher selten den Letzten per Rückspiegel im Auge behalten.

Das eigentliche Problem entwickelt sich, wider der Vermutung, allerdings vorne. Ein Teammitglied geht gewissermaßen nach vorne heraus verloren, während sich vier von uns relativ schnell aufeinander einstellen. So erreichen wir zu viert den ersten Checkpoint, wo Andrea bereits ungeduldig auf uns wartet. Vielleicht hat uns Vier gerade diese Erfahrung viel schneller zusammen wachsen lassen als andere Gruppen. Nach einiger Verhand-



Angekommen in Schottland. Dass es hier immer regnen soll, ist vermutlich ein Gerücht, um die Touristen fern zu halten.

lung haben wir Andrea in einer anderen „schnellen Gruppe“ untergebracht. Und alle sind zufrieden.

Die Strecke setzt sich auf Straßen niedrigerer Kategorie fort, und der Verkehr nimmt deutlich ab. Durch das Innere Cornwalls geht es vom English Channel zum Bristol Channel. Die Straßenführung und die Kurven sind fantastisch. Wir schwingen uns immer besser aufeinander ein und kommen flüssig voran. Die Handzeichen für Tanken, Pinkeln, Fotostopp, falsche Richtung standardisieren sich allmählich. So wird das Fahren und Navigieren nun quasi unser daily business. Über den Bristol Channel geht es nach Wales und durch das Landesinnere weiter nordwärts bis an die Irische See.

Das urbane Liverpool ist ein krasser Gegensatz dazu. Wir nehmen sehr dankbar die Führungsarbeit von Roger, der etwas ortskundig ist, an. Ohne ihn wären wir hier, auf der mit 515 Kilometern längsten Etappe, verloren und noch viel länger unterwegs gewesen.

Über die Yorkshire Dales zum Lake District wird die Landschaft immer gebirgiger und aufregender, bis sie dann in den Cumbrian Mountains ihren Höhepunkt erreicht. Und das sind dann auch fahrerische Höhepunkte. Die Straßen sind

allenfalls noch Sträßchen mit kurzen Ausweichbuchten. Der Hard Knott Pass wurde im 2. Jahrhundert von den Römern erbaut und ist mit 30 (in Worten dreißig) Prozent Steigung eine der steilsten Passstraßen in Großbritannien.

Viele kleine Serpentinaen schlängeln sich den Berg hinauf. So etwas habe ich bisher weder gese-

hen, noch bin ich so etwas gefahren. Die scheinbar einzig mögliche Taktik lautet: erster Gang, eine gute Linie und keinesfalls anhalten (und um Himmels Willen nicht hochschalten). Nach den ersten Haarnadelkurven merke ich, dass es funktioniert, und es macht richtig Spaß. Ich bin unglaublich froh auf der leichten, wendigen und super spritzigen Ducati Scrambler unterwegs zu sein. Ich ziehe meinen Hut vor den Fahrern, die ihre Dickschiffe darauf und auch wieder runter geschafft haben. So sind beispielsweise auch alte V7 Guzzis dabei - mit Trommelbremsen. Bald ist bei Gretna Green die schottische Grenze erreicht und die Fortsetzung der Strecke ist easy going. Die Landschaft ist großartig, das Fahren total entspannt und so cruisen wir dem Firth of Clyde und Kelburn Castle entgegen.

Von den Lowlands geht es in die Highlands mit weiteren Highlights: Loch Ness, Ben Nevis (höchster Berg Schottlands), Caledonian Channel und der berühmte Applecross Pass, von dessen Sattel der Blick auf die Isle of Skye fällt. Die Aussicht ist grandios. Weil die Landschaft sensationell ist und vor allem weil das Wetter gut ist und die Sicht überhaupt erst ermöglicht. Wir haben bisher rund 1.750 Kilometer hinter uns gebracht und

noch nicht einen Regentropfen erlebt. Hier scheint die Sonne, und die Temperaturen liegen wohl über 28 Grad Celsius. Die handvoll Fahrer unter den Teilnehmern, die nicht auf der britischen Insel leben, munkeln bereits, dass das mit dem schlechten Wetter in Schottland wohl nur so ein Gerücht sei, um Touristen fern zu halten. Die letzte Etappe der Rally führt auf Single Roads entlang der West- und Nordküste und entspricht der North Coast 500 Strecke, welche auch als Route 66 Schottlands bezeichnet wird. Den letzten Checkpoint in Durness nutzen wir, wie die meisten, für eine ausgedehnte Pause. Manch einer schaut wehmütig auf die Weite des Meeres und lässt die Gedanken fliegen. Die Bucht mit dem feinen Sandstrand lädt bei dem hochsommerlichen Wetter ohnehin zum Verweilen ein. Aber wahrscheinlich verzögert sich der Aufbruch bei den meisten, weil es der Aufbruch zu den letzten Kilometern der Malle Rally ist.

Am Ziel

90 Kilometer trennen uns noch von Mey Castle, dem Ziel der Rally. Das royale Schloss ist wahrlich ein würdiges Ziel. 1952 kaufte Königin Elizabeth das Schloss.

Sie stammt aus Schottland und sehnte sich möglicher Weise hin und wieder nach der Abgeschiedenheit. Wenn nicht gerade Royals verweilen, ist Mey Castle der Öffentlichkeit zugänglich.

Aber ausschließlich der Malle Rally wird das Privileg eingeräumt, über den königlichen Weg auf die Liegenschaft und auf den Schlosshof zu fahren. Der Öffentlichkeit wird ansonsten nur der Zugang per Pedes über einen Seitenweg gestattet.

Das ist großes Kino. Wir Vier kommen geschlossen als Team nach 2.237 Kilometer vor dem Schloss an. Und um ehrlich zu sein, es ist ein Gänsehautgefühl. Ehrliche Händedrucke, Schulterklopfen und herzliche Umarmungen werden ausgetauscht.

Ohne uns vorher zu kennen, haben wir die Aufgabe mit Teamspirit gelöst und sind gemeinsam angekommen. Uns Vier verbinden nun im wahrsten Sinne Erfahrungen, die weit über die Rally hinaus Bestand haben werden. Die Ducati Scrambler hat sich als veritable Fahrmaschine mit ordentlichem Retro Charme bewiesen. Mir selber tun sich neue Horizonte für Nicht-Solo-Touren auf.

PS: Für den Sommer 2021 ist die Malle Mountain Rally in den Alpen angekündigt...
Andreas Thier



***Wir haben das Ziel erreicht:
Mey Castle ganz oben in Schottland.***

Ducati-Spielzeug

Ducatis gibt es in groß und in klein. Zum Fahren auf der Straße oder als Modelle für die Vitrine. Es gibt aber auch Modelle zum Spielen für groß und klein.

Panigale V4 R von Lego

Wir haben als Kinder vermutlich alle mal mit Lego gespielt. Das waren damals kleine, bunte, größtenteils rechteckige Bausteine, mit denen man manches machen konnte. Heutzutage bietet Lego so viele Möglichkeiten, dass man aus dem Stauen kaum raus kommt. Besonders die Lego Technic Reihe bietet eine Vielzahl von speziellen Bausätzen. Brandneu ist hier eine Ducati Panigale V4 R. Wenn man die 646 Teile zusammengefügt hat, kann man sich über ein Modell freuen, welches 32 Zentimeter lang und 16 Zentimeter hoch ist. Das rollbare Modell verfügt über Federung vorne und hinten, ein



Vor dem Spielen müssen erstmal viele Teile zusammengefügt werden, damit die kleine Panigale entsteht.

Zwei-Gang-Getriebe, eine bewegliche Kette und einiges mehr.

Der Bausatz ist für Fans ab 10 Jahren gedacht und sollte ab sofort bei den üblichen Spielwarenhändlern, selbstverständlich in den Lego-Stores und auch bei den Ducati-Händlern erhältlich sein. Im Ge-

gensatz zum fast 40.000 Euro teuren Vorbild, ist die „kleine“ Panigale bereits für 59,99 Euro verfügbar.



Eine gewisse Ähnlichkeit ist vorhanden.

Diverse Scrambler von Bruder

In der Serie Bworld vom Spielwarenhersteller Bruder kommen jetzt auch Ducati-Fans auf ihre Kosten: Dort ist die Scrambler 800 in verschiedenen Ausführungen und Arrangements im Programm. Im Maßstab 1:16 hat man die Wahl zwischen der Full Throttle, Café Racer, Desert Sled und einer Polizeiversion. Jeweils mit Fahrerfigur kostet eine kleine Ducati etwa 20 Euro.

Bei den Motorrädern ist die Gabel lenkbar, funktioniert die Hinterradfederung, der Seitenständer ist ausklappbar und selbstverständlich drehen sich die Räder. Bei den Fahrerfiguren sind Arme, Beine und Kopf beweglich, Helm und Handschuhe kann man abnehmen.

Es gibt auch Sets wie einen RAM 2500 Power Wagon mit Ducati Scrambler Desert Sled auf der Ladefläche oder einen



Werkstattarrangement aufgebaut in einem Pappkarton.

Land Rover Defender mit Motorradanhänger und Ducati Scrambler Full Throttle oder eine Motorradwerkstatt mit Hebebühne, Werkzeug, Mechaniker und der Ducati Café Racer. Dieses Arrangement kann man für etwa 25 Euro erwerben.



Bruder bietet im Programm gleich mehrere Versionen der Ducati Scrambler an. Außer den drei abgebildeten Modellen ist auch noch eine Scrambler Full Throttle mit gelb/schwarzer Lackierung erhältlich.

Ein paar Zentimeter tiefer

In der letzten Motalia kam in einem Leserbrief die Sitzhöhe der Moto Guzzi V85 TT zur Sprache. Unser Leser Gerald Valtinke hat seine Guzzi-Enduro tiefer gelegt. Hier seine Erfahrungen:

Die V85 TT habe ich gleich mit der flachen Sitzbank aus dem Zubehör gekauft. Trotzdem hatte ich das Problem, die Füße fest auf den Boden zu bekommen. Ich musste sie immer vor oder hinter die Fußrasten stellen und hatte daher stets ungefähr einen Zentimeter Luft im Fersenbereich und damit einen unsicheren Stand. Da musste was passieren.

In eurem Januar-Heft auf Seite 53 wurde ein einstellbares Federbein von Bitubo abgebildet. Also habe ich meinen Händler darauf angesetzt, und er konnte es nach einigen Problemen auftreiben.

Das Federbein wurde direkt montiert und bis zum Anschlag nach unten gedreht. So konnte ich die Sitzhöhe auf 79 Zentimeter runterschrauben und kann jetzt die Beine neben den Fußrasten aufsetzen und habe mit dem ganzen Fuß Bodenkontakt.

Um keine Probleme mit der „Trachtengruppe“ zu bekommen und unnötige Diskussionen zu vermeiden, habe ich das Federbein beim TÜV vorgeführt und bei der Zulassungsstelle eintragen lassen. Das ging ohne Probleme vonstatten.



Bitubo-Federbein mit Höhenverstellung.

Durch das Absenken des Rahmens mussten selbstverständlich die Ständer eingekürzt werden, weil die Maschine sonst



Wannweiler Straße 65
72770 Reutlingen

Telefon 0 71 21/95 93 0
info@motorrad-speer.de

www.motorrad-speer.de

SPEER



beim Abstellen auf den Seitenständer auf die rechte Seite gefallen wäre und durch den veränderten Hebewinkel nicht mehr auf den Hauptständer zu heben war.

Der Seitenständer wurde um 3,7 cm und der Hauptständer bis zum Anschlag an die hintere Fußraste gekürzt. Um ein Scheuern zwischen dem Hauptständer und der Fußraste zu vermeiden, habe ich auf den Tritthebel ein Gummi geklebt. So lässt sich die Maschine jetzt wieder problemlos auf den Hauptständer stellen.

Bei meiner ersten Regenfahrt habe ich festgestellt, dass der Griffschutz wohl nur ein optisches Detail ist, denn eine für mich wahrnehmbare, schützende Wirkung hat er nicht. Die Handschützer von der Stelio passen und können mit etwas Geschick leicht montiert werden. (Kontrollloch für den Bremsflüssigkeitsbehälter nicht vergessen.)

Gerald Valtinke



Seiten- und Hauptständer wurden gekürzt.

Sporttermine

Neustart Mitte Juli in Spanien

Die Dorna ist sowohl Veranstalter von MotoGP als auch von der Superbike-Weltmeisterschaft. Das Bestreben ist, in diesem Jahr in beiden Kategorien noch möglichst viele Rennen zu fahren. Weil das nur mit diversen Auflagen, Beschränkungen und Umständen möglich ist, entwickelte man den Plan, teilweise beide Rennserien jeweils an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden auf einer Rennstrecke fahren zu lassen. Teilweise soll MotoGP auch an zwei Wochenenden hintereinander am selben Ort fahren. So ist die Wiederaufnahme der Rennaktivitäten für Mitte Juli geplant. Ab da sollen an drei Wochenenden hintereinander in Jerez in Südspanien die Motoren brüllen. Offiziell bestätigt sind diese Pläne aber noch nicht.

MotoGP

Anfang Juni will die Dorna einen neuen Terminkalender für die MotoGP-Saison 2020 vorlegen. Ein paar Eckdaten sind aber bereits bekannt. Am 19. Juli soll die Saison in Spanien in Jerez starten. Mit den dortigen Behörden ist man sich einig. Die Dorna hat ein „closed doors protocol“ erarbeitet. Dieses sieht Rennen ohne Zuschauer vor.

Die Zahl der Personen im Fahrerlager wird strikt begrenzt. Die Teams reisen mit weniger Personal an. Gäste sind nicht erlaubt, und die Anzahl von Fotografen und Journalisten drastisch begrenzt. So soll die Zahl der Menschen im Fahrerlager auf etwa 1.200 anstatt normalerweise 2.000 reduziert werden.

Am darauffolgenden Wochenende will die Dorna ein zweites Rennen in Jerez starten. Zwei Grand Prix an aufeinanderfolgenden Wochenenden auf einer Piste reduzieren den Aufwand und die Kosten deutlich.

Danach wäre ein Rennen am 9. August in Brünn in der Tschechischen Republik möglich. Aber hier wird noch verhandelt. Unter anderem geht es um die Höhe der Miete für die Strecke, die ursprünglich 1,1 Millionen Euro beträgt.

Für den 16. August sind Läufe auf dem Red Bull Ring in Österreich vorgesehen. Für den Herbst sind je zwei Rennen in



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Danilo Petrucci und Andrea Dovizioso sind in diesem Jahr noch kein Rennen gefahren. Aber Beide müssen über ihren Platz im Ducati-Werksteam neu verhandeln.

Sport - Sport - Sport

Aragon/Spanien, Misano/Italien und Valencia/Spanien geplant und dazu ein Lauf in Barcelona/Spanien.

Demnach würde die diesjährige Weltmeisterschaft ausschließlich in Europa ausgetragen, mit dem Schwerpunkt Südeuropa wegen des dort wärmeren Wetters im Herbst.

Sollten sich die Verhältnisse zum Jahresende soweit verbessert haben, dass wieder Rennen mit Zuschauern möglich sind, könnten im November und Dezember doch noch Überseerennen in Betracht kommen. Falls nicht, würde die WM 2020 ausschließlich in vier Ländern um den Titel kämpfen.

Superbike-Weltmeisterschaft

Corona-Pause

Die Veranstalter hoffen, in diesem Jahr noch mindestens an sieben Wochenenden Rennen fahren zu können. Die Wiederaufnahme der Saison soll Anfang August im spanischen Jerez statt finden. Weil Termine in Übersee zur Zeit schwer durchzuführen sind, wird überlegt, alle Rennen in Europa zu starten. Das würde aber bedeuten, dass die Veranstaltungen dicht hintereinander folgen müssten, um vor dem Winter so viele Rennen wie möglich absolviert zu haben. Konkrete Termine gibt es zur Zeit nicht. Die Verantwortlichen arbeiten mit Hochdruck an verschiedenen Szenarien.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Die Panigale V4 feierte 2019 einen Einstand nach Maß und gewann in Australien beim Saisonauftakt mit Alvaro Bautista alle drei Rennen mit teilweise großem Vorsprung.

Rückblick auf den Saisonauftakt in Australien

Der Saisonauftakt in Phillip Island bot drei extrem spannende Rennen mit drei sehr knappen Siegen für drei verschiedene Fahrer. Erst auf der Zielgerade fielen die Entscheidungen. Im ersten Lauf des Jahres trennten im Ziel nur 0,137 Sekunden die ersten drei Fahrer.

Das waren ganz andere Rennen als im Vorjahr. Da hatte Alvaro Bautista mit der neuen Ducati Panigale V4 alle Rennen in Australien dominiert: Im kurzen Sprintrennen konnte Jonathan Rea (Kawasaki) annähernd mit Bautista mithalten, aber in den beiden langen Rennen siegte der Spanier mit mehr als zwölf Sekunden Vorsprung und demoralisierte die Gegner.

Die Rennen in 2019 und 2020 fanden bei ähnlichen Wetterbedingungen statt. Bautista absolvierte bei seinem Superbike-Debüt im letzten Jahr die 22 Runden in jeweils 33 Minuten und 38 Sekunden.



Foto: Kawasaki

In diesem Jahr kämpften teilweise vier Fahrer bis zur Ziellinie dicht bei dicht um die Podestplätze.

Ein Jahr später benötigte Toprak Razgatlioglu am Samstag 10 Sekunden mehr für seinen ersten Yamaha-Sieg. Das Rennen am Sonntag dauerte sogar 26 Sekunden länger als im Vorjahr. Die schnellste Rennrunde absolvierte Bautista in 2019 mit 1'30.573. Diese Zeit wurde mit 1'30.501 als neuem Rundenrekord von Rea bei seiner Aufholjagd im ersten Rennen in diesem Jahr unterboten.

Scott Redding schaffte als Nachfolger von Bautista eine 1'30.959. Der Brite ist deutlich größer und schwerer als sein Vorgänger. Die Rundenzeiten von Chaz Davies auf der Ducati waren nahezu identisch mit seinen Leistungen im Vorjahr. Die schnellste Höchstgeschwindigkeit 2019 erzielte nicht Bautista sondern Davies mit 321,4 km/h, der damit 4,7 km/h mehr als der Zweitschnellste erreichte. 2020 wurde er mit 329,3 km/h gemessen. Da war die Panigale also fast 8 km/h schneller. Sam Lowes (Kawasaki) und

Bautista (Honda) erreichten aber exakt den gleichen Topspeed auf der langen Gerade von Phillip Island. Fast alle Werke haben bei der Höchstgeschwindigkeit deutlich zugelegt.

Man hatte bei den Rennen in diesem Jahr das Gefühl, dass das Feld dichter zusammengedrückt wäre. Aber wenn man mal Bautista ausklammert, waren 2019 die Top Ten 12,1 bzw. 17,0 Sekunden voneinander getrennt. In 2020

waren es 11,9 bzw. 17,2 Sekunden, also kein nennenswerter Unterschied. Den hat anscheinend einzig und alleine Bautista ausgemacht. 2019 fuhr der Spanier mit drei Siegen auf der Ducati nach Hause. Mit der Honda musste er sich in diesem Jahr mit den Plätzen sechs, sechzehn (nach Sturz) und sechs zufrieden geben. Sein Nachfolger, Redding, stand als einziger Fahrer nach jedem Rennen auf dem Podest und freute sich über drei dritte Plätze. Jetzt warten alle auf die nächsten Rennen.

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.

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.

Motalia Anzeigenmarkt

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!*

Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige* aufgeben:

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

Rubrik: _____

Kleinanzeigentext: _____

Telefon: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

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

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

Italienische Mopeds und Roller, Rainer Bollgruen.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, alles unter Tel. 06227-50883, bitte nach 17:00 Uhr anrufen

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, Tel. 0179-3239318, E-Mail g.weber@ifp-weber.de

www.aprilia-kaemna.de

Benelli

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



Benelli 254 Quattro, aus 1981, 2. Serie, aus gesundheitlichen Gründen in gute Hände abzugeben. Die Kleine ist im sehr guten Zustand, technisch wie optisch, hat originale 10.200 km runter und natürlich nach knapp 40 Jahren auch einige Gebrauchsspuren, TÜV bis 04/21, weitere Infos am Telefon, FP 8900,-, Tel. 0171-9429212 oder Tel. 09123-81380, Standort 91207 Lauf



Benelli Tornado 650 S, Bj. 75, e. Anlasser, Borrani, 6500 km lt. Tacho, sehr schöner orig. Zustand, war lange in Wohnung, super gepflegt, Öl, Filter, Batterie neu, Tank innen beschichtet, Vergaser ultraschallger., orig. deutscher Brief, Bedienungsanltg., Prospekt und Rep. Manual, alles in Deutsch, Raum Kassel, € 6.500,-, 0151-21757248

Verkaufe Gebrauchtteile für 250 2C: orig. Motorgehäuse-deckel mit Benelli-Schild, gebraucht, verkratzt, 24,- €, Tel. 0171-6156471, Plz 877

Suche Soziussitzabdeckung von Benelli Tornado 1130 (grün) und Fahrersitz von Tornado 900/1130, Tel. 06628-8687

Cagiva

Verk. Cagiva Raptor 1000, rot, TÜV neu, km 25000, Preis 4200 € VB, Tel. 07334-6530



Motalia Anzeigenmarkt

Suche Cagiva Elefant 650, komplett, original, fahrtüchtig wäre ideal, muss aber nicht sein, E-Mail helmuth.wuest@freenet.de

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

Spiegel weiß, neu, für Cagiva Freccia 125 li. oder re.? Kann ich nicht sagen, Preis? Tel. 015115146256

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

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

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

www.motalia.de

Demm

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

Ducati

Ducati 900 SS Königswelle Umbau auf Basis 900 Mike Hailwood zu verkaufen, EZ 1980, 2. Hand, Farbe Silber/Blau, Imola-Tank mit Sichtfenster, letzter Kickstartermotor mit serienmäßigem Hauptstromölfilter, Kurbelwelle von VeeTwo gemacht, Zylinderköpfe von Otto Lanthenhammer gemacht, nach Motorrevision nur wenige tausend Kilometer gefahren, Conti-Auspuffanlage (umgebaut), Contis und offene Vergaser eingetragen, Akront-Speichenräder (3.00 hinten und 2.15 vorne), hinten kleine Bremsscheibe, gerade verzahnter Primärtrieb, fahrbereit, Fotos gerne per E-Mail oder WhatsApp auf Anfrage, Preis 17.900 €, Tel. 0172-7296263

Biete Brembo-P08-Bremsschlangen, 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

Werbung kostet Geld - nicht werben kostet Kunden

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

**www.JAKO-Motorsport.de
Zylinderkopfarbeiten**

900 SS-Teile, Bj. 92 - 95: 900 SS-Rahmen mit Brief; 900 SS-Motor kompl.; Felgensatz, v. + h.; Bremsscheiben, v. + h.; Bremszangen, v. + h.; Alu-auspufftöpfe A11 + B11; Gabelbrücken; Regler; Zündboxen; Zündspulen; Schlosssatz; Kabelbaum; Gasgriff + Züge; Showa-Federbein; Geweih; Scheinwerfer; Instrumente; Aluschwinge; vollstellbare Showa-Gabel u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

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

**Sonderanfertigungen
Umfangreiches Lager
Ankauf:**

**Ein- und Zweizylinder
Königswellen + Teile**

DUCATI
aprilia
KAMNA

Dein Partner für:



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

WWW.KAEMNA.COM

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

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

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

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 gkhwolf@web.de

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

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

Suche Conti-Rohre im guten Zustand, für KöWe 750 SS, Bj. 76, Tel. 0176-74803983

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

Monster 600-Teile: Tank gelb mit Unfallbeule, dicht, inkl. Tankdeckel (ohne Schlüssel), 90,00 €; Kennzeichenhalter mit Spritzschutz (Kunststoff), 20,00 €; Gabelholme aus Unfall, zum Ausschlichten, 20,00 €; Auspufftopf re. mit Sturzschaden, 20,00 €; Auspufftopf li. mit Sturzschaden, 40,00 €; alles VB; Tel. 01712000744, E-Mail bellamacchina@gmx.de

Biete für 860 GT + GTS neuen Kippebel kpl. mit Einstellschraube! Preis € 150,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Motalia Anzeigenmarkt

Für Ducati 750 Sport, Bj. 88 - 90: Verkleidungsseitenteile links + rechts, Rot/Silber; Frontverkleidung; Sitzbank; Sitzabdeckung; 13er- + 16er-Brembo-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 + Kerzensteckern; Regler; Starter-/Anlasserrelais; Blinkrelais; Hupe; Bremsleitungen original; Stop-/Starterschalter; Gasgriff + Gummi; Soziefußrasten; Tank umgeschweißt; Zylinderköpfe neu, leer; Schaltwelle; Kurbelwelle; Schaltgestänge; Ölpumpe; Getriebezahnräder; Freilauf komplett mit Schwungradscheibe; Lampenhalter modifiziert u. v. m.; VHS; Preise + weitere Teile auf Anfrage; Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de

Neuteile für Ducati Monster 1000 S i.e., Baujahr 2003! Stückpreise in Euro + Porto! 1 x Kette DID 525 ZVMX, 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, Tel. 06483-3864



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

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

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

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

Biete 2 x Bremsscheiben ungelocht, sehr guter Zustand, für alle KöWe mit 4-Loch-Aufnahme mit Fenster! Preis € 500,00, Ernst Remagen, 06483-3864

Ducati 996 Biposto H2, 06/2000, mit 42.251 km, Extras: MPL-Kupplungsteile, Surfex-Kupplung, LED-Blinkerspiegel, DT1-Filter, DID-Kettensatz mit MPL-Kettenrad, 2 x Pirelli Supercorsa, Montageständer vorne/hinten, Carbonauspuff- und -fersenschutz, nach Absprache div. Verkleidungsteile u. a. 2 x Monopostoheck, Motor läuft, aber Instandsetzung notwendig, mehr am Telefon, Fahrzeug ist abgemeldet, ohne TÜV, Fotos gerne per E-Mail, VHS, Tel. 01525-1304745

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

Ducati Monster 620 i.e., Bj. 2002, 2. Hand, 34000 km, Inspektion - Vertragswerkstatt, top gepflegt, Zubehör: Lucas-Lenker, gekürztes Carbonheck, hochgezogene Sil Motor-Auspuffanlage (Neupreis 998 €) mit EG-Nummer (aber mit herausnehmbaren Eatern), Verkauf aus gesundheitlichen Gründen, Preis 3400 €, Tel. 05622-910090

Verkaufe Termignoni-Carbonendschalldämpfer für Ducati 1098/1198 mit entnehmbaren db-Killern, einwandfreier Zustand, Preis € 499,-, 0151-51177481

Motalia Anzeigenmarkt

Spezial-Sitzbank für Ducati Monster 900 (evtl. auch andere Modelle), Sonderpolsterung und Sonderbezug. Ideal als zweite Sitzbank für Sozusbetrieb oder Gepäcktransport (schont die Abdeckung). Polsterung für Sozium abgeflacht und verbreitert für bequemeres Sitzen. Sitzbereiche mit genarbtem Bezug für Rutschfestigkeit, Einsätze mit roter Steppnaht, Basis hat die Ducati-Nr. 595.1.026.1A von 2002, sehr guter Zustand ohne Beschädigung oder Risse! VB 100 € plus Versand, Bilder per Mail anfordern, prange_rolf@t-online.de oder anrufen 02374-7629 (AB)

www.moto-officina.de

Monster S4R-Teile: Rahmen + Brief, EZ 05, 2. Hd.; top 996-Motor komplett; Schalter; Wasserkühler; Ölkühler; Airbox; Schlosssatz komplett; Regler; Felgen v. + h.; Bremscheiben vo.; Bremszangen; Kabelbaum; u. v. m.; Tel. 0170-1213596

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

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

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

Suche von 250 - 450 SCR oder Mark 3, Bj. 69 - 74: originale (!) Stoßdämpfer, Zustand egal, auch Teile, sowie einen brauchbaren Kettenschutz, Danke für jedes Angebot, Tel. 0761-6129337, E-Mail ducfan19@gmx.de

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

Biete gebrauchte Ducati 900 SS KöWe- und 860 GTS-Teile! Stückpreise in Euro + Porto! 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

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

**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

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

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

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

Biete Kabelbaum für 860 GTS, '75 - '76, neu, mit Sicherungskasten! Preis € 350,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Biete Brembo-Bremsleitungsverteiler! Original kein Nachbau 4xM10x1, mit schräger Anschraubung! 2 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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 Öhlins-Gabel-Einbau 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 M10x1! Ersatzteilnr. 0801 41 445, Preis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

www.seby-poly.de
GFK-Teile für klassische
Motorräder
Tel. 02408/9389930

Ducati Pantah 500 SL, erstkl. Originalzustand, aus 1. Hand, 39000 km, Zahnriemen neu, Reifen neu, Felgen neu pulverbeschichtet, neue Bremsbeläge, neue Radlager, Ölwechsel u. Filter neu, TÜV neu, VB 5600,- €, Bilder gerne auf Anfrage E-Mail info@ubben.de, Tel. 0175-1781372

www.ducati-kaemna.de

Biete Zyl.laufbuchse neu, für 1-Zyl. 450! Preis € 125,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Biete neuen Pick Up-Kit 400 - 900 SS, SL, Monster, ab 1991 -, Art.-Nr. 26010011A, Preis € 150,00 + Porto! Ernst Remagen, 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

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

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



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

Verkaufe Leistungs-EPROMs, 35 St., für 748, 888, 907, 916, 955, + 4 leere EPROM zum Brennen + Diskette 996 bi., v. '03, Preis kpl. 250,- €, Tel.

02501-9248721, E-Mail koenigswelle48@web.de

Ducati 450 Scrambler zu verkaufen, 1. Serie, EZ 1972, Farbe Gelb mit Original-Tank, Motor-Nr. DM450*455xxx, 31.989 km, Fotos gerne per E-Mail oder WhatsApp auf Anfrage, Preis 8.500 €, Tel. 0172-7296263

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

750 Supersport, Bj. 93, Teile: Rahmen + Brief, unfall- + rissfrei; Felgen v. + h.; Tank; Aluschwinge; Bremsscheiben; Bremszangen; vollinstellbare Showa-Gabel; Regler; Sitzbank; Gabelbrücken; Geweih; Scheinwerfer; Auspuffkrümmer; Kabelbaum; Showa-Federbein; Zündboxen; Zündspulen; Luftfilterkasten u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

Lichtschalter neu, original, keine Nachfertigung, für 750 GT/S/SS und 250/350/450 SCR/MK3/Desmo, Preis € 145,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864



Biete Brembo-Bremsleitungsverteiler! Original kein Nachbau 4 x M10x1 gerade! Ersatzteilnr. 0796 54 174, 3 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

www.motalia.de

900 SS/HR1 KöWe: suche Halter für Leerlaufschalter, E-Mail tom.steglich@gmx.de

Zündschloss neu, mit Flachstecker, für 750 GT/S/SS, 3 Anschlüsse/2 Positionen, Preis € 29,50 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Garagenräumung: Seitenverkleidung Paso 907 i.e., links, beschädigt, Bilder auf Anfrage, 33,- VB; Satz Ruckdämpfer (6) 700.9.005.1A für SS, Monster, Multistrada, Scrambler, 749, 999, 851, 36,- VB; Bremsbeläge Ferodo FDB2007SS passt vielleicht an Ducati 888, 748 und 916, 17,- VB; Tank Paso 907 ohne Anbauteile, keine Beschädigungen oder Durchrostungen erkennbar, 95,- VB, Versand möglich; Tel. 015115146256

Satz Termignoni-Carbonauspuff für Ducati Monster 900 (evtl. auch andere Modelle), fabrikneu, nie verbaut oder gefahren! Top Zustand, Kennzeichnung GO e1 0212, daher im normalen Straßenverkehr zugelassen! VB 850 € plus Versand, Bilder per E-Mail anfordern, prange_rolf@t-online.de oder anrufen 02374-7629 (AB)

Paso 750- u. 906-Teile: Scheinwerferhalterung, Zündspulenpaar, Kokusan-Zündboxen, Kill-/Anlasserschalter, Regler, Umlenkung, Bremszangenhalter, Starterrelais, Verkleidungshalter - Geweih, Motorhalter, Weber-Ansaugbrücke, Gasgriff + Zug, 16er-Handbremspumpe, Relais, Kleinteile, Luftschornchel, Preise VHS, Tel. 0170-6710945

Suche: Vergaser Keihin FCR39 für Ducati 750 SS im guten Zustand, vielen Dank für Eure Angebote im Voraus, E-Mail martinszott@gmail.com

www.JAKO-Motorsport.de DUCATI-Service

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

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

WERKSTATT

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE
WWW.GRANSPORT.DE

Motalia Anzeigenmarkt

Garelli

Suche für Garelli RS Elektronik Kleinkraftrad (Bj. 77) Teile, insbesondere Motorteile (Zylinderkopf, Zylinder, Kolben, Kurbelwelle), aber auch andere Teile oder Teileträger, Tel. 015770385940

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Verkaufe Gebrauchtteile für Sport 40 (Mokick): orig. Rahmen, ohne Dokumente, gebraucht, guter Zustand; 29,- €; orig. Kraftstofftank, gebraucht, guter Zustand, 29,- €; Batteriekasten mit Werkzeugkasten, 19,- €; Hinterradschwinge, 15,- €; orig. Gepäckträger, Chrom, guter Zustand, 15,- €; linkes und rechtes Federbein, gebraucht, Augenabstand 29 cm, je 15,- €; orig. vord. und hint. Kotflügel, Chrom, gebraucht, leichte Dellen, je 10,- €; Zündspule, 9,- €; linke und rechte Fußbraste, je 9,- €; Batteriegrundplatte, 9,- €; orig. Zündspule mit Massekabel, gebraucht, 9,- €; orig. Lenker, Chrom, gebraucht, guter Zustand, 7,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Gilera

Verkaufe Teile von 150 Strada und 125/150/175 Sport, sowie eine fast komplette 150 Rossa Super, einfach nachfragen unter Tel. 07163-51863

Gilera Strada Arcore 150, Bj. 75, deutscher Brief vorhanden, wegen Projektaufgabe komplett zu verkaufen, 1450 €; zweiter Motor (auch mit Linksschaltung) und viele Teile (Ersatzteile, Verschleißteile) vorhanden, aber gegen extra Bezahlung, Tel. 05622-910090

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

Guzzi

Motorblock für Le Mans V, EZ 05/88, 160.000 km Laufleistung, Ventile 4/92 neu, 12/04 Stößelstangen/Kipphebel 12/04 getauscht, Nockenwelle/Steuerkette/Stößelbocher 10/10 getauscht, Motorblock außen CO2-gereinigt, Tel. 0421-650796 oder 0162-9625547

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

Verkaufe LM 5, Bj. 89, 81 PS, ca. 75000 km, weitestgehend Originalzustand, Stahlflexleitungen, Koni-Federbeine, weitere Infos u. Bilder gerne per E-Mail, Preis 5500,- €, Tel. 0176-21003429



Verkaufe Moto Guzzi California II, Baujahr 1987, km 109.720, TÜV 05/2022, Zubehör: Koffer, Topcase, Gepäckträger, diverse Ersatzteile, kann gerne besichtigt werden, Preisvorstellung 4.100 €, E-Mail kundsrehm@aol.de

Suche Seitendeckel (links und rechts) für Moto Guzzi Le Mans 1 - 2, wenn möglich in Rot sowie einen Gepäckträger, freue mich über Angebote, Tel. 0173-2349963

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

LM 3: Lafranconi Competizione, re. + li., 300,00 €; Fußrasten LM 3 original, vo. + hi., 40,00 €; Lampe H4, rechteckig, 40,00 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.de

escher

NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

JETZT! Zugreifen!



www.escher.de

Motalia Anzeigenmarkt

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, Plz 877

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

Suche (Auspuff-)Sammler für 1200er Norge, Brevia oder Sport (jeweils 2-Ventiler), Jürgen, 030-72016506



S-M-S
SCHUBERT - MOTO - SERVICE
 Fahrzeuge - Ersatzteile - Zubehör - Vermittlung von Restaurationsarbeiten
Ingolf Schubert

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

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

Moto Guzzi Le Mans, Jg. 1977, zu verkaufen, B10-Nockenwelle, 948 Zylinder, 40 mm Vergaser, Originalteile vorhanden, Bilder evtl. per E-Mail oder MMS, Tacho zeigt 45000 km, Standort Noerresundby - Nordjutland, Dänemark, Tel. 0045-(0)20918805, E-Mail guzzikaj@stofanet.dk

Verk. Kurbelwellenlager gr. Modelle, gebraucht, Standardmaß, vorne 40 €, hinten 60 €; Ölpumpe Cali 1100, V11 etc., gebraucht (Teile-Nr. 30146400), 70 €; Öldruckleitung für eckige Motoren (V11, 1100 Sport, Cali 1100, Quota, Le Mans 3 und 4), gebraucht, 20 €; Privatverkauf ohne Gewährleistung; Raum HH, Tel. 0152-22728185

Moto Guzzi Brevia 750 i.e.: aus gesundheitlichen Gründen muss ich mich schweren Herzens von der Guzzi trennen. Die Guzzi ist sehr zuverlässig, spring immer gut an, tolles Motorrad mit V2-Motor und wartungsarmem Kardanantrieb. Die Brevia ist unfallfrei und in einem guten Zustand. Das Motorrad hat dem alter entsprechende Gebrauchsspuren. Verschleiß-

teile befinden sich alle im guten Zustand, Reifen mit gutem Profil, TÜV 08/2021, Farbe Schwarzmetallic, Erstzulassung 05/2003, auf Grund ihrer kompakten Bauform und der niedrigen Sitzhöhe ist die Brevia auch für Frauen und kleinere Fahrer sehr gut geeignet. Das Motorrad kann gerne nach vorheriger Absprache besichtigt werden, Probefahrt ist möglich, Preis VB 3200 €, kridders@web.de

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

Meisterbetrieb
Kindermann
 Restauration • Motor- u. Getriebeinstandsetzung • Gespannbau

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

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Guzzi 850 T5 im Originalzustand, 86000 km, Kreuzgelenk und Stützlager bei 76000 km erneuert, Stahlflex, Bridgestone BT45 bei 85000 km erneuert, seit 1995 in meinem Besitz, HU neu, VB 3300 €, E-Mail bella-macchina@gmx.de, Tel. 01712000744 oder

www.buerger-motorrad.de

V11 Rossopuro-Antriebsmomentabstützung zu verkaufen, aus dem Vollen gefräst in Silbermatt. Das Teil ist neu und originalverpackt, Foto auf Wunsch, 60 € VB, Ort Dinslaken, gegen Gebühr auch zu versenden, E-Mail plein.60@gmail.com

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

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

V 35-Teile: Gehäuse Winkeltrieb/Antriebsgehäuse, 50,00 €; Lampe Bilux rechteckig, 20,00 €; Blinker hinten an Stange, 10,00 €; Tel. 01712000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.de

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

Zusatzinstrumente Öldruck, Öltemperatur und Uhr (VDO) in Instrumententräger, inkl. Öldruckgeber, 60,00 € VB, Tel. 01712000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.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

LM 1, Bj. 77, 850 cm³, Kontaktzündung, Rahmen VE 15..., Farbe rot/schwarz, Tacho stand ca. 49000 km, Eignungsleistung ca. 17000 km, Motor und Getriebe einwandfreie Funktion, vor ca. 3000 km Kreuzgelenk verschleißbedingt getauscht, Reifen neuwertig Conti Attack, 13300 €, Tel. 0162-8607458

Verkaufe V 65, Bj. 85, 67.000 km, weitestgehend original, Erstlackierung in Rot, alle Wartungsarbeiten wurden durchgeführt, neue Brems scheiben und Beläge, neue Batterie, guter Zustand, TÜV 6/21 ohne Mängel, auf Wunsch E-Mail neu, 2900 €, E-Mail annickmueller@gmail.com

Motalia Anzeigenmarkt

Bin auf der Suche nach einer Guzzi 250 TS, sie sollte nach Möglichkeit laufen. Wenn du eine zu verkaufen hast, schick mir bitte eine E-Mail mit einer Beschreibung (evtl. mit Bild) und einer Preisvorstellung an ma46_privat@gmx.de

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

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

Seby Poly-Halbschale für Moto Guzzi LM III, Preis 249 €, 0172-7765242

Suche den originalen Ausleger des Seitenständers für 1000 SP, T4 etc., Optik egal, jedoch nicht verbogen und nur mit intaktem Gewinde inkl. der Befestigungsschraube, Tel. 0170-7610517

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

Umbau • Restauration • Instandsetzung



41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de



SCHMITZ
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre
Erfahrung!

Verkaufe Gebrauchtteile für V 65 Lario II: orig. Dekorsatz zum Aufkleben, neu, 19,90 €; orig. UFI-Luftfilter mit Dichtgummis, neu, 11,90 €; 5 Stck. Spannfedern für Luftfilterkasten, neu, 9,90 €; 3 Stck. orig. Zündkerzen Champion N6YC, neu, 7,90 €; 4 Stck. orig. Ölablassschrauben für Getriebe/Kardan mit Dichtscheiben, neu, 7,90 €; orig. UFI-Ölfilter, neu, 4,90 €; orig. Tankhaltegummi hinten, neu, 3,90 €; 4 Stck. orig. Benzinschlauchklemmen, neu, 3,- €; 4 Stck. orig. Dichtring für Kardankontrollschraube oder Getriebe, neu, 2,- €; Dichtring für Ölmesstab, neu, 0,50 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Hallgeberzündanlage Moto Guzzi große Modelle (Moto Schmitz) mit ausführlicher Beschreibung, detaillierter Montageanleitung, Beschreibung der Zündeneinstellung sowie elektr. Anschlussplan, Neupreis 220 €, Rechng. vorhanden, für 90 € VB, Tel. Mobil 0178-3232671

Sitzbank und Reling für 1000 SP und ähnl. Modelle zu verkaufen, der Bezug hat leider einen Winkeleinriss, auf der Unterseite fehlt der Entriegelungshebel, sonstiger Zustand okay, Fotos auf Wunsch, VB 60 €, Standort Dinslaken, 0175-5929474

Verkaufe für Guzzis T3 usw. Ölwannezwischenring (36 mm hoch) mit nach vorne liegendem Ölfilter, gebraucht - gut erhalten, für 125 €, Tel. 0511-4374371

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Motalia Anzeigenmarkt

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

California-Schlachtfest, Originalteile von einer 93er-Cali 1100! Preise paarweise wenn nicht anders angegeben: 2 x Auspuff li./re., Chrom und Dämpfung gut, 180 €; Interferenzdämpfer unter Getriebe, mit Rost, 30 €; 2 x Rasten mit Aluträger hinten, 50 €; 2 x Trittbretter Chrom mit Gummimatte, 80 €; Tourenscheibe, hoch, mit Träger, 70 €; 1 x Lenkerschalter schwarz, links, 30 €; 1 x Lenkerschalter mit Gasgriff, rechts, 40 €; Schutzblech vorne, ohne Bügel, 70 €; Schutzblech hinten, 90 €; 2 x Seitendeckel, ohne Choke, 50 €; Doppelrücklicht mit Halter und Blinker hinten, 50 €; 2 x Blinker vorne, 20 €; Blende Lenkerklemmung Gabelbrücke, 15 €; Veglia-Tacho 100 mm, 69400 km, mechanisch, 90 €; Veglia-Drehzahlmesser 100 mm, elektronisch, 75 €; Seitenständer Chrom, mit Feder, 60 €; Schaltwippe Chrom gut, 60 €; Bremshebel Chrom gut, 50 €; Sitzbankschloss mit Schlüssel, 30 €; 2 x VA-Blenden für Unterzüge, 95 €; 2 x Rahmenblende Chrom hinten, 20 €; 1 x Topcase Kunststoff schwarz, 60 €; 2 x Koffer li./re., Kunststoff schwarz, 150 €; Sitzbank Zustand akzeptabel, 90 €; Tank ohne Deckel,

80 €; alle Teile gereinigt und im guten, brauchbaren Zustand; Preise VB; Bilder auf Anfrage; Tel. 0761-6129337, E-Mail ducfan19@gmx.de

Suche Umbaukit für Fußschaltung für Moto Guzzi Motoleggera, Tel. 015755278979



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, Edelstahlbremscheiben 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-

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

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

ner am Tank, 2 Benzinähne mit Schauglas und Kupplung, neue Griffe mit Handballenabstützung, 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, Edelstahlsturzbügel 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



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

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



Suche Rückspiegel für Moto Guzzi Stornello 125 cm³, Baujahr 1965, mit Schraubgewinde, Tel. 03378-541610 oder 0175-9236415

V11: Power Commander III, USB, wenig gebraucht, in Originalverpackung zu verkaufen, VB 120 €, Standort Dinslaken, Tel. 0175-5929474

Cali 1100 i, Bj. 1995, TÜV 6/21, km 85.000, Umbau 2008, Alutank 23 ltr., Sitzbank - Sonderanfertigung, Fußrasten statt Trittbretter, neue Reifen Bridgestone BT45, Bremsen komplett neu, Stahlflex, VB 5.500,-, Tel. 0163-8657300

CONNIS-GUZZI- & MO. TEILE SHOP



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

Cornelia Buck

Philippstr. 23 • 34127 KS/Rothenditmold
Tel. 0561 8 61 53 61 • Fax 8 61 53 82
E-Mail webmaster@connis-guzzi-shop.de
www.connis-guzzi-shop.de

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage

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

Suche einen Steuergehäusesedeckel der V11 oder 1100 Sport, also der Deckel mit der oberen Rahmenbefestigung, nehme auch defekte, fritjof.loth@gmail.com, 017610599900

Bellagio-Speichenrad zu verkaufen, vorne 3.5 x 18, nicht verbogen oder sonst wie kaputt, ich habe es nur gegen eine 17-Zoll-Gussfelge getauscht. Den Reifen in 120/70 18 Metzeler Z6 habe ich auch noch, der Reifen ist keine 1000 km gelaufen, Preis für die Felge 250,- Teuro, für den Reifen 25,- Teuro; Bellagio-Tank ohne Inhalt und verschrammt, Preis 25,- Teuro; über die Preise kann man natürlich reden; Tel. 05051-1402 oder E-Mail a.brosowski@t-online.de

Verkaufe meine Guzzi-Rarität, Daytona 1000 i.e., Bj. 1994, 1A-Zustand, servicegepflegt, ca. 40.000 km, einige kleine Umbauten, sämtl. orig. Teile vorhanden, überprüft, Mai 2021, guzzi.heli@gmx.at

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



Motalia Anzeigenmarkt

GUZZI-JAKOB

MG 1100 V11 Balabio	4.900,-
MG V7 750 Brevia i.e.	2.700,-
MG 1200 Sport, super Zustand	4.900,-
MG 500 Nuovo Falcone, Bj. 71, Einzyylinder	4.400,-
MG 1000 Sportumbau, Wechsel- höcker, Speiche, Motogad- get-Tacho, 1A-Zustand	5.200,-
MG V 50 Monza-Motor	450,-
MG Borrani-Hinterrad, komplett Bj. 70	400,-
Aussenliegender Ölfiltersatz/Öl- wanne	150,-

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

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

Verkaufe Quota 1100 ES, Bj. 1999, 3 Vorbesitzer, Kilometerstand 36000, 2019 bei DÄS gewartet, getüvt und auf Prüfstand abgestimmt. Die Guzzi hat eine Griffheizung, neue Hawker-Batterie und ein originales Guzzi-Koffersystem mit Topcase und Koffern. Tankrucksack, zweites Windschild, anderen Auspuff-sammler, Motorschutzblech und diverse Verschleißteile gibt's dazu. Sie hat normale Gebrauchsspuren, gute Reifen und auf Wunsch neuen TÜV, als Zweit-Guzzi leider viel zu wenig genutzt, von lang-jährigem Guzzi-Fahrer, VHB 5600 €, Tel. 0174-6644407

www.motalia.de

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, zusam. 30,- €; Le Mans 5-Teile: Tank, 250,- €; Satz Zyl. + Kolb., 380,- €; Cali 1100 Rücklicht + Blinker, 40,- €; + Porto; Protar Modell Cagiva Lucky Explorer (Enduro), 30,- €; Cali 2-Krümmer, H-St. Lafranconi 12505S, zusam. 80,- € (ideal. f. Winterf.); Tel. 07244-5204 AB

Verkaufe V11 Le Mans, rot, EZ 07/2002, ca. 26600 km, mit Original-Guzzi-Titanium-Kit (Titan-Auspuff mit angepasstem Steuergerät, höher- und enganliegender als Serie), gepflegter Zustand, Standort Raum Augsburg, Bilder gerne auf Anfrage, VB 5500 €, E-Mail b-w.mail@t-online.de



LM 1-Lenkerverkleidung, unlackiert + Scheibe und Halter li. + re., 110,00 € VB, Tel. 01712000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.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

Biete Brembo P08-Bremszangen rechts + links vorne, links hinten mit zwei Entlüftungen M6! Sind neu lackiert! Preis € 195,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

DER GUZZI-SPEZIALIST
www.motoguzzi-baecker.de



BÄCKER
Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475

Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte

Motalia Anzeigenmarkt

Laverda

www.laverda-team-werndl.de

- LAVERDA - Orange Cycle Team

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

Aus meinem übervollen Teillager 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, E-Mail studerconsulting@bluewin.ch

LAVERDA



- Service
- Restauration
- Motorinstandsetzung

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

Suche Tankemblem(e) für 750 GT, Bj. 1968 (wo mittig im weißen Feld die 750 und Laverda stehen), E-Mail joachim.buerger1@ewe.net

Verkaufe Teile von einer Laverda 668, Bj. 96, einfach nachfragen unter 07163-51863

Suche originale Laverda 750 SFC, rfowl@gmx.net

Suche: für 1000 SFC: Tank, Verkleidung; für 1000 RGS: Sitzbank, Seitenverkleidung; Tel. 0171-6761000 oder gustavovitsch@gmx.de

LAVERDA
Probleme?
Großes Ersatzteillager Neu + Gebraucht,
Motorrevision, Bleifreiumbauten von Köpfen,
Zylinderschleifen, Leistungsprüfstand,
LAVERDA Video, Preiskataloge mit Bildern
(unbedingt Modell angeben) bestellen bei:
LAVERDA Racingteam Konstanz
Andy Wagner
Telefon 07531 / 61198 • Fax 53737
Internet <http://www.laverda-paradies.de>

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 160 cm³ Segno Werkzeugfach, Tel. 0173-3211302

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

Morini

3½-Ersatzteile: Kettenblattträger mit Ruckdämpfern, 30,00 €; Schwinge mit Schwingenachse, 80,00 €; Gummiaufnahme Tacho/DZM, 10,00 €; Werkzeugkiste, 5,00 €; Luftfilter, 20,00 €; Kickstarter, 30,00 €; Fußbremshebel mit Bremszug, 20,00 €; Rücklicht, 50,00 €; Radachse + 2 Kettenspanner, 10,00 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.de

Verkaufe Gebrauchtteile für 125 Corsaro, Bj. 58 - 67: Zentralrohrrahmen ohne Papiere, 79,- €; Tank, 1. u. 2. Serie, je 79,- €; vorderes Schutzblech, Inos, Scrambler-Ausführung mit Haltestreben, 41,- €; vord. und hint. Kotflügel, rot, je 34,- €; Hinterradschwinge, 29,- €; Werkzeugkasten o. Deckel, 26,- €; Batterieabdeckung, 21,- €; Zylinderkopfdeckel mit Entlüftungseinheit, 19,- €; Fußrasteneinheit links und rechts, je 19,- €; Rahmenrohr vorne links, 15,- €; Sozialis-Halteriemen, 14,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

3½-Lenkerverkleidung, hellrot, Moto Morini-Schriftzug, mit Beinschildern, klassisch von 3½ Sport, 50,00 €, Tel. 01712000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.de

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. viele Teile wegen Lagerräumung von Moto Morini 175 GT z. B. Rahmen, Gabel, Gabelbrücken, Stoßdämpfer, 2 Motoren, alles zerlegt, Preis für alle Teile VHB 600,- €, Tel. 0171-3161825 oder guzzialex@gmx.de

Verkaufe wegen Sammlungsauflösung: 2 x 125 Corsaro-Umbauten, je 990,- €; 3 x 125 H, Speiche u. Gussrad, Preise auf Anfrage; 250 T, Originalzustand zum Herrichten, 990,- €; 250 T, Stummellenker, Höckersitzbank, Moveni-Fußrastenanlage, 1190,- €; 350 Kanguro X1, Rahmen geschweißt, ohne Papiere, gute Basis, 890,- €; 350 Kanguro X2, weiß/rot, guter Zustand, kleine Restarbeiten erforderlich, 1890,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Verkaufe Gebrauchtteile für 125 H, Bj. 76 - 83: Zündbox, blauer Punkt, mit Zündkabel, 39,- €; Tachometer, Stand 22.765 km, 34,- €; Fußschalt-hebel, Alu, 16,- €; Krümmertmutter, 10,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Verkaufe Gebrauchtteile von 3½ Tour, Bj. 76 - 79: orig. Seitendeckel eckig, rechts, 59,- €; Kettenrad, neu, 40 Zähne, 49,- €, gebraucht, guter Zust., 34,- €; Kettenrad, neu, 38 Zähne, 49,- €; Werkstatthandbuch, Motor, ital./engl./franz./span./deutsch, 140 Seiten, 28,- €; Werkstatthandbuch, Motor, deutsch, 46 Seiten, 9,20 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877



Verkaufe Gebrauchtteile von 250 Bicilindrica, Bj. 79 - 86: Kettenschutzoberenteil, schwarzer Kunststoff, 15,- €; orig. Kunststoffemblem „250“, schwarz mit Goldrand, für Seitendeckel, 9,90 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

Verkaufe Gebrauchtteile von 350 Kanguro X2: orig. Rahmen ohne Brief, gebraucht, 190,- €; orig. Vorderradgabel kpl., gebraucht, 150,- €; orig. Hinterrad, kpl., gebraucht, 140,- €; orig. Vorderrad kpl., gebraucht, 125,- €; orig. Schwinge, gebraucht, 90,- €; orig. vorderer Kotflügel, schwarzer Kunststoff, gebraucht; orig. Lenker, gebraucht, 29,- €; orig. Instrumentenhalter, schwarzer Kunststoff, gebraucht, 15,- €; Tel. 0171-6156471

Motom

Suche für 50 SS, Ende 50er/Anfang 60er, 3-Gang-Melior-Schaltautomat, um von Handschaltung auf Fußschaltung umzustellen. Wer hat so etwas noch? 0163-7305268, georg.hollands@gmx.de

Müller

Müller Modello TL, italienisches Motorrad mit NSU Fox-Motor, 125 Kubik, Zweitakter, mit Typenschild am Lenkkopf, kommt mit Zollpapieren, zusätzlich Viertaktmotor mit 98 Kubikzentimetern, aber der muss überholt werden, 19-Zoll-Stahlfelgen, Müller-Schwalbe im Tacho, zusammen VB 1800 €, Tel. 07122-9704 oder 0171-4974248, Plz 72813

MV Agusta

MV Agusta F4 1000 Ago - Sammlerobjekt, Nr. 143 der auf 300 Exemplare weltweit limitierten Sonderserie von 2004, als Tribut an den 14-fachen Motorradweltmeister Giacomo Agostini: 18 Karat-Goldplakette in der oberen Gabelbrücke mit eingravierter Seriennummer und Agostinis-Schriftzug, Verkleidungslackierung rot/silber mit gelb/schwarzer Startnummer 1 und roter Rahmenlackierung in Anlehnung an die damalige Rennoptik, historisches MV Agusta Firmenlogo „Tricolore“- und Ago-Logos auf Tank, Einmannsitzbank und diversen Verkleidungsteilen, Sitzbankbezug aus rotem Alcantaraleder mit eingesticktem F4-Markenzeichen, Carbonausführung diverser Verkleidungsteile, sowie Lüftungsgitter an den Austrittsöffnungen der Verkleidung, hoch-

Motalia Anzeigenmarkt

wertige „Titanium“-Lackierung/Beschichtung von Marchesini-Rädern, Gabelbrücken, verstellbarer Fußrastenanlage, Einarmschwinge, Auspuffendrohre, Rahmenheckteil und Motorhalteplatten, Zubehörkit, „Corsa“ Rennauspuff mit EPROM, Zertifikat über Sonderseriennummer und Specialpart-Katalog, Hinterrad-Montagegeständer. Erstzulassung 2007 (wichtig für die Straßenzulassung mit Originalauspuff!). Die Maschine hatte keinen Rennsport-einsatz, wurde nur Phasenweise zugelassen und nur bei schönem Wetter mit moderater Drehzahl gefahren. Derzeit ca. 8500 km, bei Kilometerstand 5000 wurden im Rahmen des Kundendienstes mit Ölwechsel die Ventile geprüft. Die Maschine ist nicht zugelassen, Motorlauf-, -sound und kurzer Fahrbetrieb können vorgeführt werden. Bilder sind auf eBay-Kleinanzeigen und mobile.de zu sehen, Tel. 08861-59445, E-Mail robert.einsle58@gmx.de

Suche für MV Agusta 350 Sport Elettronica Rundmotor einen Kickstarter, Hinterachsteile, Schutzblech, Tommaselli-Brems- und -Kupplungshebel, Felgen original usw., Tel. 0171-6837274 oder styplus@freenet.de

4-Zylinder MV 750 SS Sportlambau, Halbverkleidung, Ceriani-Bremse, Alutank, umständehalber zu verkaufen VB 63.000,-, Tel. 0177-6620441

Suche: für MV Agusta 125 cm³ Sport (SE), Bj. 1975, F u ß s c h a l t h e b e l (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

Sonstiges

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

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

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

Verkaufe orig. Harro-Lederkombi Laguna, Gr. 50, zweiteilig, schwarz/rot, mit weißen Streifen, ca. 1980, Reißverschlüsse okay, geringe Gebrauchsspuren, 190,- €; orig. Harro-Lederkombi Hockenheim, Gr. 52, zweiteilig, ca. 1970, schwarz mit roten Streifen, Reißverschlüsse okay, geringe Gebrauchsspuren, 190,- €; Bücher: Motoren (Helmut Hütten), 24,- €; Italienische Motorräder (Achim Biedermann), 24,- €; Italienische Motorräder (Tim Parker), 19,- €; Werkstatthandbuch für Zweitaktmotoren Reprint (Siegfried Rauch), 17,- €; Zweitakt-Fahrzeugmotoren Reprint (Michael Heise), 19,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

■ Frank-Heck-Zentralständer
■ Für alle gängigen Motoren
■ Fragen Sie uns, wir beraten Sie gerne
■ www.move-montagestaender.de
■ mail@move-montagestaender.de
■ Tel. 0049 (0) 7563 92316

move
Montagegeständer

■ ■ ■ Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung

SCRAMBLER
DUCATI

The advertisement shows four images of motorcycles on stands: a black and yellow Scrambler, a red and black motorcycle, a white motorcycle, and a black and yellow motorcycle.

Motalia Anzeigenmarkt

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

www.motalia.de

In letzter Minute

Ducati: Teile für 916-Reihe: Drosselklappen 916 komplett, 90 €; Luftfilter NoToil, max. 100 km gefahren, frisch eingeeölt, 55 €; annähernd kompletter Kabelbaum 916, Rechner mit seitlichen Modulen, Massestecker rustikal gekappt, 65 €; Krümmer 916, Auslassanschluss, nur das 1. Bauteil, 2 Stück 35 €; Sturzprotektoren, neu, nie montiert, VS; Tank 916, leer, Lack mit kl. Macken, 220 €; Verkleidungsgeweihe Racing, ähnlich RS, 115 €; Lacksatz Rennstrecke (Vklidg./Höcker), 290 €; GFK-Höcker, roh, 90 €; Fotos gerne per E-Mail; Tel. 04533-4328

Ducati: Verkaufte Ducati 900 S2 mit Kickstarter, Bj. 81, EZ 84, seit 87 in meinem Besitz, war zwischen 90 und 2009 abgemeldet, fast 70000 km auf Uhr, nach Sturz Umbau auf SS-Optik mit Diopa-Halbschale, Imola-Höcker, mit dabei Zweimannsitzbank auch von Diopa. Offene Contis, aber mit eingebauten Boxup-Dämpfern, Motor noch verplombt, da Fahrzeug bis vor 5 Jahren regelmäßig genutzt wurde mit dementsprechenden Gebrauchsspuren. Motor müsste jetzt vermutlich überholt werden, da ich in den letzten 5 Jahren aber nicht mehr als 500 km im Jahr gefahren bin, wird sie nun verkauft, VB 13.500,-, bei Interesse und für weitere Infos E-Mail an joachim.schaeufelin@web.de

Ducati: Ducati 600, 750, 900 SS, Bj. 1991 - 1997: Geweih Lampenträger/Instrumententräger, guter Zustand, Versand möglich, Fotos auf Anfrage, Preis 50 €, kulaczewski.obert@bitel.net

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik

Für Motalia Leser
5%
RABATT

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

Laverda: Wegen Hobbyaufgabe zu verk.: eine originale 750 S, Bj. 1969, seit über 20 Jahren in meinem Besitz. Sie wurde von einem bekannten Fachmann neu restauriert: Rahmen und Kleinteile kunststoffbeschichtet usw., Felgen neu eingespeicht Edelstahl, alle Radlager neu, Bremsen überholt, Vordergabel überholt, Elektrik mit Kabelbaum überholt mit elekt. Zündung (orig. vorhanden), neue VA-Krümmer, Motor: Kurbelwelle durch Laverda-Fachbetrieb überholt (Rech. vorhanden), Anlasserfreilauf, geschmiedete Asso-Kolben, große Ölpumpe usw., Zylinderkopf überholt, nähere Info gerne telefonisch, alles eingetragene, Papiere vorhanden, sehr guter Zustand, seit der Überholung selten gefahren, toller Sound, der Hingucker auf den Parkplätzen, zweites Motorgehäuse mit zweitem Getriebe gibt es dazu, Raum H., Tel. 01573-8239197

Vespa/Sonstiges: Suche funktionsfähigen Werkstatt-Diagnosetester Vespa Piaggio, Tel. 07081-3840360, E-Mail guzzi-mille-gt@gmx.de

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 | mail: info@elektronik-sachse.de

Motalia Anzeigenmarkt

Gilera: Gilera Saturno 500 Bialbero: sehr schöne Saturno, aus Platz- und Zeitmangel abzugeben, Bj. 1991, 2. Hand. Der Tank wurde vom Spezialisten restauriert und innen versiegelt, Originalrechnung vorhanden. Der Tank wurde nach der Restaurierung neu lackiert, am Tankdeckel wölbt sich der Lack leicht ab, kleiner Riss in der Verkleidung, der Kilometerstand ist unter 10.000 km, und wurde die letzten Jahre aus Zeitmangel wenig bewegt, TÜV bis 04/2020, € 5.800,00 VB, Bilder können gerne per E-Mail/WhatsApp versendet werden, E-Mail andrea.e.herbst@gmx.de, 0175-5564886

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Ducati: Ducati Laguna Seca Oscam-Felgensatz, vorne 3.75 x 16 für 17 mm Achse, hinten 5.00 x 16 für 17 mm Achse, mit Bremsscheiben vorne und hinten, Ruckdämpfer, Kettenblatt, Reifen alt, guter Zustand, etwas Korrosion unter Klarlack, Fotos auf Anfrage, Preis 250 €, Versand möglich, E-Mail kulaczewski.obert@bitel.net

Cagiva/Ducati: Zu verkaufen: Classic-Umbau Cagiva auf Pantah-SS: 900 SS-Halbschale, Liengme-Wechselhöcker, Stahlflex, Konis, zurückverlegte Rastenanlage, Ochsenaugenblinker, Veglia, viele Eintragungen, 350 cm³, 20 kW, 26000 km, schwarz, VB 3.500 €, seit 1987 in meinem Besitz, Fotos gerne per E-Mail, Tel. 04533-4328



Laverda: Laverda 750: Seitendeckelpaar, 135 €; 750/1000/1200: Starterrelais und Chochehebel, je 35 €; auf Wunsch schicke ich Fotos; Versand möglich; Abholung in Hamburg-Bahrenfeld nach Absprache ebenfalls; 040-3904074, ew_krueger@alice-dsl.net

Ducati: Teile für Hypermotard: Kabelbaum, neuwertig, 175 € VB; Kabelbaum, neuwertig, aber 2 Stecker fehlen, 90 € VB; Krümmeranlage mit Kat und Lambdasonde, neuwertig, 165 € VB; Fotos gerne per E-Mail, Tel. 04533-4328

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 werblichen Anzeigen die Motalia. Dieses Inserentenverzeichnis gibt eine Übersicht über diese Händler.

Bäcker	48366	Laer	Tel.:02554-6475	www.motoguzzi-baecker.de	Seite	76
Bike Affairs	24796	Bredenberg	Tel.:04334-640 .....	.....	Seite	32
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenthimold	Tel.:0561-8615361	www.connis-guzzi-shop.de	Seite	75
Desmo	70736	Fellbach	Tel.:0711-588096	www.desmo-ducati.de	Seite	64
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.:0711-604504	www.diopa.com	Seite	67
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.:04205-8707	www.kaemma.com	Seite	65
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.:05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	57
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldröhl	Tel.:02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	68
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.:0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	80
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.:02596-600	www.escher.de	Seite	70
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.:0152-21974392 .....	.....	Seite	76
Guzziladen	92521	Schwarzenfeld	Tel.:09435-6393267	www.guzziladen.de	Seite	72
Kindermann	31606	Warmßen	Tel.:05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	71
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
Lust	50677	Köln	Tel.:0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	19
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.:0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	33
Moto Classica	53229	Bonn	Tel.:0228-9739348	www.motoclassica-bonn.de	Seite	73
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.:09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	77
Motowippe	88353	Kisslegg .....	.....	www.motowippe.de	Seite	63/81
Move Montageständer	88353	Kisslegg	Tel.:07563-9150308	www.move-montagestaender.de	Seite	79
MTS-Ricambi	26203	Wardenburg	Tel.:0441-36165594	www.mts-ricambi.de	Seite	74
Orange Cycle Team	53881	Dom-Esch	Tel.:0225-1970752	www.octeam.de	Seite	77
Rock Oil GmbH	55239	Gau-Odernheim	Tel.:06733-2059470	www.rockoil.de	Seite	66
Günther Rupprecht	90518	Aldorf	Tel.:09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	69
Salewski	21357	Bardowick	Tel.:04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	17
Schleif- und Poliertechnik	30855	Langenhagen	Tel.:0511-97810480	www.andreas-malitz.de	Seite	80
Moto Schmitz	41849	Wassenberg	Tel.:02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	73
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.:05130-582584	www.smotos.de	Seite	71
Motorrad Speer	72770	Reutlingen	Tel.:07121-95930	www.motorrad-speer.de	Seite	56
Stein-Dinse	38179	Schwülper	Tel.:0531-123300-0	www.stein-dinse.com	Seite	2
Norbert Vordenbäumen	40227	Düsseldorf	Tel.:0172-1315888	www.n-vdb.de	Seite	75
Moto Weissmann	67716	Heltersberg	Tel.:06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	72
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.:030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	63/76
Motorrad Wieser GbR	66999	Hinterweidenthal	Tel.:06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	75
Witten u. Weber	57319	Bad Berleburg	Tel.:02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	47

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

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



MOTO GUZZI®

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

EINE ERFAHRUNG, DIE SIE NICHT
VERPASSEN MÖCHTEN!



IHRE BESTE QUELLE FÜR TEILE IM LAUFE DER JAHRE

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

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



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