

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



75 Jahre MV Agusta - Die ersten Zweitaktjahre

Fahrbericht Benelli 752 S

850 Kubikzentimeter bei Moto Guzzi

Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

**STEIN
DINSE**



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

Entdecke das
GESAMTE SORTIMENT
von **HEPCO&BECKER!**

www.stein-dinse.com/htkmx



Shop now!

**HEPCO &
BECKER**

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,
Uwe Hasler

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!

Die Corona-Krise ist noch nicht überwunden und wird uns sicherlich noch eine Weile beschäftigen. Aber es gibt mittlerweile entsprechende Lockerungen, so dass je nach Bundesland Stammtische und kleinere Treffen wieder stattfinden können. Auch an den üblichen Motorradtreffpunkten darf man sich wieder begegnen und „Benzin reden“. Gemeinsame Ausfahrten sind möglich und so manches mehr, auch wenn man weiterhin mit gewissen Beschränkungen leben muss.

Großveranstaltungen mit vielen Zuschauern, aktiven Teilnehmern oder Besuchern wird es aber wohl auf absehbare Zeit nicht geben. Daher haben sich die Veranstalter der InterMot in Köln - immerhin die größte Motorradausstellung Deutschlands - dazu entschlossen, diese Weltmesse im Oktober abzusagen. Ob das italienische Gegenstück dazu, die EICMA in Mailand, im November wie geplant die Tore öffnen wird, ist noch offen.

Der internationale Motorradrennsport will nach langer Zwangspause ab Mitte Juli die Motoren wieder brüllen lassen. Sowohl MotoGP als auch die Superbike-Weltmeisterschaft hoffen, noch so viele Rennen wie möglich austragen zu können. Das bedeutet für den Rest des Jahres einen vollen Terminkalender. Aber diese Events finden ohne Zuschauer als sogenannte Geisterrennen statt. Dagegen hofft so mancher Organisator kleinerer Veranstaltungen auf einige Besucher. Es sind schwierige Zeiten - machen wir das Beste daraus!

Mit dieser Ausgabe verabschieden wir uns in unsere Sommerpause. Die nächste Ausgabe der Motalia erscheint Anfang September.

Euer Motalia-Team

Großer Twin von Benelli

Fahrbericht Benelli 752 S

Benelli hat eine recht umfangreiche Modellpalette. Aber nachdem die Dreizylinder-Modelle eingestellt wurden, bietet der chinesisch-italienische Hersteller hauptsächlich kleinere Modelle von 125 bis 600 Kubikzentimeter an. Doch seit knapp einem Jahr ist die zweizylindrige 752 S als Naked Bike erhältlich. Und noch in diesem Jahr folgt die Leoncino 800. Zeit, endlich mal eine Probefahrt mit der 752 S in Angriff zu nehmen.

Die Gelegenheit hierfür bot uns mal wieder der Benelli-Spezialist Alex Nolte in Nürnberg. Dort wartete eine nahezu tauforsche Vorführmaschine auf uns. Das Motorrad hatte (leider) erst 37 Kilometer auf dem Tacho, der in der heutigen Zeit ein TFT-Display ist. Das heißt also, die Maschine war noch nicht eingefahren und sollte schonend behandelt werden.

Okay. Erst einmal ging es ein Stück durch den Stadtverkehr. Hierbei störte mich dann gleich ein wenig die Lose im Gasbowdenzug. Manche Hersteller bewilligen hier etwas mehr Spiel als nötig. Für nicht so

geübte Fahrer ist das bei Probefahrten wohl auch besser, ich persönlich bevorzuge aber einen sehr geringen Leerweg am Drehgriff, aber das kann man ja einstellen. So fallen halt die Lastwechselreaktionen etwas stärker auf.

Die Sitzposition ist entspannt. Die Sitzhöhe beträgt nur 81 Zentimeter, also man kommt prima mit den Füßen am Boden an, auch wenn man nicht so groß gewachsen ist. Der Kniewinkel ist noch bequem, und der breite, konifizierte Aluminiumlenker liegt gut in der Hand. Er ist nicht weit vorne montiert, man muss sich



Black ist schwer in Mode.



***Buntes TFT-Display in der 7.000er-Klasse.
Es gibt zwei Designs für Tag und Nacht.***

also nicht in eine sportliche Position vorgebeugen oder die Arme weit strecken. Man sitzt nur leicht vorgebeugt. Der breite Tank bietet einen guten Knieschluß, das passt.

Die rechte Fußraste ist wegen des Auspuffs etwas weiter nach außen gerückt, was aber nicht störend auffällt. Wenn man die Füße mit den Ballen auf die Rasten stellt, kommt die Hacke gegen den Auspuffschutz.

Anfangs denkt man, die Benelli wäre nach guter, alter, italienischer Tradition sportlich straff abgestimmt. Aber dem ist gar

Der Gitterrohrrahmen verdeckt nur wenig von dem Zweizylinder-Reihenmotor. Die Wasserpumpe sitzt jetzt auf der rechten Seite schräg unter der Kupplung.

nicht so, es ist mehr die Sitzbank, die eher hart als komfortabel gestaltet ist.

Auf Antrieb gut gefällt mir der Sound. Ein Mix aus kernigem Ansauggeräusch und leicht brabbelndem Auspuffton, welcher dem Fahrer vermittelt, dass unter ihm ein Zweizylinder arbeitet, der aber nicht laut ist, und die Umwelt wohl nicht nerven dürfte. In den Papieren steht ein Standgeräusch von 85 dB(A) bei halber Nenndrehzahl.

Der Motor ist zwar nicht durch das Weglassen eines Zylinders direkt abgeleitet von dem

Dreizylinder-Motor der TNT, aber einige Ähnlichkeiten gibt es doch und ein paar Teile wie Pleuel und Ventile sind sogar baugleich. Bohrung (88 mm) und Hub (62 mm) sind identisch mit der Benelli 1130. Auf der Vorderseite rotiert weiterhin eine Ausgleichswelle, die dafür sorgt, dass es keine lästigen Vibrationen gibt.



Der Zylinderkopf ist moderner Maschinenbau mit vier Ventilen pro Brennraum und zwei obenliegenden Nockenwellen, welche auf der rechten Seite von einer Steuerkette angetrieben werden. Die Betätigung der Ventile erfolgt wie bei den Dreizylindern direkt über Tassenstößel mit untenliegenden Einstellplättchen.

Benelli hat sehr lange an dem Zweizylinder-Motor entwickelt. Schließlich entschied man sich für einen Aufbau mit einem separaten Zylinderblock anstatt in das obere Motorgehäuse integrierte Zylinderbuchsen, welche man zeitweise favorisierte. Und die Wasserpumpe befindet sich nun auf der rechten anstatt der linken Motorseite. Dort wird sie jetzt über eine Kette von der Kupplung her angetrieben. Im Gegensatz zu einem anderen italienischen Hersteller verbaut Benelli hier serienmäßig eine



Scheinwerfer, Blinker, Rücklicht - alles LED-Technik, dazu eine untere Gabelbrücke mit Dreifachklemmung.

Schutzabdeckung, um die etwas hervorstehende Wasserpumpe im Falle eines Falles zu schützen.

Der Twin leistet 77 PS bei 8.500 U/min, das maximale Drehmoment steht bereits bei 6.500 Kurbelwellenrotationen zur Verfügung und beträgt 67 Nm. Keine spektakulären Werte, aber auch nicht wenig in dieser Klasse. Mit einem Hubversatz



Zumindest für den europäischen Markt gibt es Brembo-Bremsen und eine voll einstellbare Marzocchi-Gabel. Pirelli-Reifen sorgen für ordentlich Grip. Es sind also einige italienische Komponenten verbaut.

von 90 Grad kommt einem der Twin ein wenig wie ein V2 vor.

Bei niedrigen Drehzahlen im Stadtverkehr verhält sich der Motor lammfromm. Die Schaltung ist nicht hakelig, aber der Fußhebel bietet doch etwas mehr Gegendruck als üblich, das Getriebe lässt sich jedoch exakt schalten - Leerlaufsuche kein Problem. Die benötigte Handkraft für die Anti-Hopping-Kupplung ist durchschnittlich. Wie so oft bei seilzugbetätigten Kupplungen ist der Handhebel serienmäßig nicht einstellbar. Bei dem Bremshebel kann man jedoch den Abstand zum Lenker anpassen.

Das Cockpit spiegelt leicht, ist aber trotzdem gut abzulesen. Die moderne Art der Drehzahlmesserdarstellung als Balkengrafik ist Geschmackssache. Dafür bietet das bunte TFT-Display eine numerische Ganganzeige und jeweils als Anzeige mit



Der größte Teil der Auspuffanlage ist schwarz lackiert. Nur der Endschalldämpfer besteht aus blankem Edelstahl.

mehreren Balken Informationen zur Kühlmitteltemperatur und dem Benzinstand. Eine ordentliche Tankanzeige sollte heutzutage jedes Mopped haben, genauso wie eine Uhr, die hier auch zu finden ist.

Das Fahrwerk der Benelli 752 S ist solide und stabil gebaut. Der Gitterrohrrahmen besteht überwiegend aus geraden Rohren, während die zweiarmige Hinterradschwinge aus teils gebogenen Stahlrohren zusammengeschweißt ist. Diese ist im Rahmen gelagert und stützt sich über ein Zentralfederbein gegen den selbigen ab. Hier ist nur die Federvorspannung in mehreren Stufen einstellbar. Die Upside-Down-Gabel von Marzocchi bietet hingegen Abstimmungsmög-



Von der schönen Schwinge könnte man ruhig mehr zeigen.



Geschmackssache - Kennzeichenhalter mit den hinteren Blinkern an der Schwinge.

lichkeiten in Federvorspannung, Druck- und Zugstufe. Mit einem Gleitrohrdurchmesser von 50 Millimetern ist die Vorderadrführung stabiler dimensioniert als bei manchem Superbike mit 200 PS.

Genauso wie die Gabel stammt auch die Bremsanlage aus Italien. Hier sind echte Brembos verbaut. Die Vierkolbenzangen umfassen vorne große 320er-Scheiben. Hinten genügen ein Zweikolbensattel und eine 260er-Scheibe. Beide Räder bieten eine gute Verzögerung. Bei vielen aktuellen Modellen hat die Hinterradbremse ja eher eine Alibifunktion, aber bei der 752 S packt sie ordent-

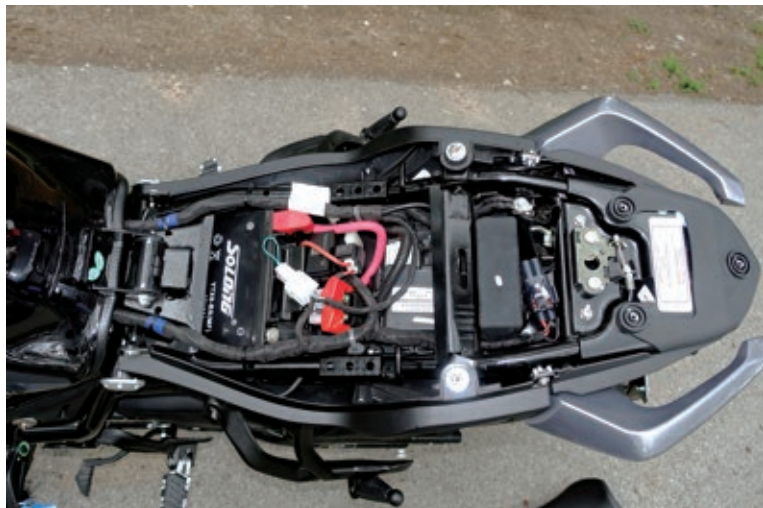
lich zu, so dass auch öfter mal das ABS zum Einsatz kommt. Die Hauptarbeit übernehmen wie immer die vorderen Stopper. Mit den großen Scheiben und Monoblocksätteln eigentlich etwas überdimensioniert, aber gut zu dosieren und nicht giftig im Ansprechverhalten. Die Benelli ist ausgelegt für ein Publikum, welches eine einfach zu handelnde Maschine wünscht - gut beherrschbar und einfach zu manövrieren.

Die 17-Zoll-Räder sind mit Gummis in den in dieser Leistungs-kategorie üblichen Größen bestückt: 120/70 vorne und 180/55 hinten

gelten ja mittlerweile als Standard. Die Reifen vom Typ Pirelli Angel ST gehören zur besseren Wahl, der auf dem Markt befindlichen Produkte. Folglich gibt es hier nichts zu kritisieren.

So, die Stadt liegt endlich hinter uns, der Motor ist längst warm. Jetzt dürfte man die Pferdchen normalerweise galoppieren lassen. Aber Alex hat gebeten, den Motor in der Einfahrzeit nicht so hoch zu drehen - okay.

Stauraum unter der Sitzbank war früher mal. Heute muss da jede Menge Elektronik untergebracht werden.





Der Kupplungshandhebel ist leider nicht verstellbar.

Mit einer linearen Leistungsabgabe geht es über kleinere, kurvige Sträßchen. Ein Leistungsloch ist nicht bemerkbar. Der Motor läuft rund und fordert den Fahrer nicht. Entspanntes Touring auf unbekanntem Terrain, da kann man auch mal ein paar Blicke in die Landschaft werfen. Das Gewicht von vollgetankt 232 Kilogramm mit 14,5 Litern Benzin an Bord merkt man der Benelli nicht an. Relativ leichtfüßig und ausgewogen lässt sich die Maschine durch die Kurven dirigieren und bleibt schön auf der Linie. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist gering. Nur Schlaglöcher, Gullideckel und Co. sollte man meiden, da fordert doch die dünne und harte Sitzbank ihren Tribut.

Aber ein bißchen mehr Drehzahl muss doch schon mal erlaubt sein - wenigstens kurz. Siehe da, ab 6.500 U/min scheint der Zweizylinder noch eine Schippe nachzuliegen. Laut Drehzahlmesser fängt der rote Bereich bei etwa 10.500 U/min an, aber wir wollen es ja nicht gleich übertreiben. So lässt sich aber erahnen, dass hier noch Potential schlummert, das ich gerade nicht wecken soll. Und von anderen Benellis weiß ich, dass sie meist nach den

ersten 1.500 Kilometern noch etwas freier laufen. So gesehen hätten wir mit der Probefahrt noch etwas warten sollen - oder sie kräftig ausdehnen.

Die komplette Beleuchtung rundum ist LED-Technik und bietet auch eine Warnblinkanlage. Zur Ausstattung der Benelli gehören Sturzpads, um den etwas ausladenden Kühler zu schützen und gewinkelte

Aluventile in den Rädern. Das Sechsgang-Getriebe ist sogar als Kassettenge triebe ausgeführt. Das heißt, man kann es ausbauen, ohne dafür den Motor ausbauen und zerlegen zu müssen. Ein Überbleibsel von der Entwicklung der Tornado 900, die ja für die Superbike-Rennklasse gedacht war. Mit einem Kassettenge triebe kann man schnell die Übersetzungen der einzelnen Gänge verändern, was damals noch in der Superbike-Klasse erlaubt war.

Für 7.599 Euro bekommt man also ein ordentlich ausgestattetes Motorrad. In Deutschland ist die Benelli in den Farben Schwarz und Grün lieferbar.

Im Anschluß an die Probefahrt mit der schwarzen Serienmaschine schiebt Alex eine grüne 752 S aus der Halle. „Fahr mal damit, da haben wir ein wenig dran gemacht.“ Dieses Motorrad hat 1.000 Kilometer auf dem Tacho. Im Gegensatz zur Schwarzen lässt sich das Getriebe butterweich schalten, das ist also vermutlich auch nur eine Frage der Einfahrzeit. Die Bremsen greifen noch etwas besser - vermutlich aus dem gleichen Grund. Der Hauptunterschied ist aber der Motor. Der klingt schon gleich ein wenig anders. Er

läuft spürbar etwas runder und dreht agiler hoch. Irgendwo zwischen 5.000 und 6.000 Umdrehungen kommt ein zusätzlicher Schub, mit welchem die Serienmaschine nicht mithalten kann. Ab da dreht der Twin viel freier und vehementer hoch als das Serientriebwerk. Der Motor ist aber erst vor kurzem nach der Überarbeitung zusammengebaut worden. Die endgültige Abstimmung auf dem Prüfstand steht noch aus. Doch es zeigt sich schon jetzt der spürbare Unterschied in der Drehfreude und Durchzug gegenüber der Serienmaschine.

Dazu hat Alex einen verstellbaren Kuppelungshebel und etwas Zubehör montiert. Ein anderes Fahrwerk ist in der Vorbereitung. Für die Gabel liegen progressive Federn bereit, die zuerst etwas weicher ansprechen, und für hinten hat der Benelli-Fan ein voll verstellbares Federbein zusammengestellt. Dieses ist fünf Millimeter länger, um das Heck ein wenig anzuheben.



*Benelli 756 Due vor mehr als zehn Jahren.
Manches erinnert an die zukünftige Aprilia 660.*

Es wird sich also lohnen, in naher Zukunft nochmal einen Ausflug nach Nürnberg zu machen, wenn beide Motorräder fertig eingefahren und die Grüne fertig umgebaut und abgestimmt ist.

Es kommt noch mehr

Die 752 S ist das erste Modell einer kompletten Baureihe mit dem neuen Zweizylinder-Motor. Die Leoncino 800 und Leoncino 800 Trial wurden ja bereits auf der letzten EICMA der Öffentlichkeit präsentiert. Von einer TRK 800 kursieren schon die ersten Fotos in den Medien und im Internet.

Technische Daten: Benelli 752 S

Motor:	Zweizylinder, Reihe	Reifen vorne:	120/70 ZR 17
Bohrung x Hub:	88,0 x 62,0 mm	Reifen hinten:	180/55 ZR 17
Hubraum:	754 cm ³	Bremse vorne:	2 x 320 mm Ø
Leistung:	77 PS bei 8.500 U/min	Bremse hinten:	2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	67 Nm bei 6.500 U/min		1 x 260 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Zweikolbenfestsattel
Sekundärantrieb:	Kette	Tankinhalt:	14,5 Liter
Federung vorne:	USD-Gabel, Ø 50 mm	Radstand:	1.460 mm
Federweg vorne:	140 mm	Sitzhöhe:	810 mm
Federung hinten:	Zentralfederbein	Gewicht getankt:	232 kg
Federweg hinten:	130 mm	Preis:	7.599 Euro

Die Wasserpumpe sitzt vorne rechts auf der Ausgleichswelle, und die Zylinder sind Bestandteil des oberen Motorgehäuses.

Die Vorgeschichte

Die Entwicklung des 750er-Zweizylinder-Motors hat bei Benelli sehr lange gedauert. Bereits 2008 zeigte man den Prototyp einer 756 Due. Das war eine sehr modern ausgelegte Konstruktion mit Aluminiumrahmen, mittragendem Motor, im Motor gelagerter Aluminiumschwinge und leicht futuristischem Design. Das Ziel damals war, 100 PS aus 750 Kubikzentimetern zu erreichen. Vieles war anders konstruiert als bei den Dreizylinder-Modellen. Aber es gelang nicht, den Motor standfest hinzubekommen. Angeblich gab es reihenweise Motorschäden. So wurde das Projekt zeitweise auf Eis gelegt.



Als eine neue 750er in Angriff genommen wurde, war die Zielrichtung eine andere. Es sollte eher ein leicht beherrschbares, stabiles Alltagsmotorrad für die breite Masse werden. Dazu ließ der angepeilte Verkaufspreis ein aufwendiges Aluminiumfahrwerk nicht zu.

2016 zeigte Benelli auf der EICMA den neuen Motor erstmals in einem Glaskasten. Ein Jahr später war an gleicher Stelle das komplette Motorrad zu sehen. Damals noch ein Prototyp, bei dem sich die Wasserpumpe rechts auf der Ausgleichswelle vor dem Motor befand. 2018 zeigte man dann eine Vorserienmaschine, welche schon recht dicht an der aktuellen Serienversion war.



Prototyp von 2017. Die Wasserpumpe sitzt immer noch auf der Ausgleichswelle, aber Motorgehäuse und Zylinderbank sind getrennte Einheiten.

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!

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 Brunnhuber, Markt 190, A-2880 Kirchberg am Wechsel, Tel.: 0043-(0)2641-6001, Fax: 0043-(0)2641-2118-4, Internet: www.guzzi.at, E-Mail: moto.guzzi@aon.at, Österreich.

03.07. - 05.07.2020

17. Moto Guzzi Centauro-Treffen im Hotel Iselsbergerhof, A-9992 Iselsberg, Hnr. 42., Österreich.

Info: Josef Janouschek, E-Mail: josef.janouschek@gmx.at.

03.07. - 05.07.2020

27. Italo-Treffen des Bremer Italo Clubs bei der Gaststätte Am Backsberg zwischen 2776 Oytten und 28870 Fische, Niederlande.

Info: Rainald Sigi, Tel.: 04207-801506 oder Sigi Pohl, Tel.: 0421-5148529 oder Internet: www.bremer-italo-club.de oder E-Mail: sigi.pohl@web.de.

03.07. - 05.07.2020

Moto Guzzi Gespann-Treffen des Moto Guzzi Clubs in der Niederlande in Heideveld, E-9591 VT Onstwedden, Niederlande.

04.07.2020

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.limbacher.de.

04.07. - 05.07.2020

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

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

04.07. - 05.07.2020

Internationales Gilera-Treffen in Arcore, Italien.

Info: Registro Storico Gilera, Via Nazario 12, I-20862 Arcore (MB), Tel.: 0039-(0)39617429, E-Mail: segreteria@registrostoricogilera.org oder im Internet: www.registrostoricogilera.org, Italien.

04.07. - 05.07.2020

9. Internationales Laverda-Treffen des Club Laverda Breganze, Italien.

04.07. - 12.07.2020

Erinnerungsfahrt Milano - Taranto, Langstrecke mit klassischen Motorrädern in Italien.

Info: Milano-Taranto, Internet: www.milanotaranto.it, Italien.

05.07.2020

17. Italo-Frühstück ab 9:30 Uhr für Fahrer/innen italienischer Motorräder in Weer, Niederlande, Werbebegehrter Bollen, Ducati Testride Sesmo Extreme.

Info: Tel.: 04951-91000, E-Mail: duc.916@ewe.net.

05.07.2020

Italian Ride in Day beim Sammy Miller Motorcycle Museum, Ashley Cross Roads, New Milton, Hampshire in Großbritannien.

Info: Sammy Miller Motorcycle Museum, Tel.: 0044-(0)1425-620777, Internet: www.sammy-miller.co.uk, Großbritannien.4, Großbritannien.

10.07. - 12.07.2020

Internationales Moto Guzzi Quota-Treffen für alle Guzzi-Enduros in Romoos, Schweiz.

Info: Internet: www.guzzien-duro.it, Italien.

12.07.2020

2. Guzzi- und Italienertreffen im Fichtelgebirge im Schewl's Fahrerlager im Hühnleinsweg 443, 95485 Warmensteinach.

Info: Schewl's Fahrerlager, Hühnleinsweg 443, 95485 Warmensteinach, Tel.: 0170-8411898, E-Mail: fahrerlager@tasteofspeed.de, Internet: www.tasteofspeed.de.

17.07. - 19.07.2020

World Ducati Week in der Rennstrecke von Mugello, Italien, in der Umgebung von Florenz.

Info: Bei allen Ducati-Vertragshändlern.



Veranstaltungskalender

August

17.07. - 19.07.2020

Internationales Pfälzer Moto Guzzi-Treffen in 76889 Vorderweidenthal. Anmeldung erwünscht.

Info: Internet: www.guzzi-treffen-pfalz.de.

19.07. - 21.07.2020

Treffen des MV Agusta Clubs Schweiz beim City Hotel, Gersauerstrasse 21, CH-6440 Brunnen, Schweiz.

Info: MV Agusta Club Schweiz, Ruedi Schuler, Bahnhofplatz 18, CH-6440 Brunnen, E-Mail: ruedi.schuler@mvagustacub.ch, Internet: www.MV-Agusta-Club-Schweiz.ch, Schweiz.

18.07.2020

30. Bella Italia in 03100 Mustiala, Finnland.
Info: Internet: www.elisanet.fi/bella.italia, Finnland.

18.07. - 19.07.2020

Le Trofeo Rosso für italienische Motorräder auf der Rennstrecke Le Vigeant (Val de Vienne), Frankreich.

Info: Journées Italiennes Association, 26 Avenue de Tournan, F-77150 Lesigny, Tel.: 0033-(0)603070962 oder Internet: www.TrofeoRosso.org, Frankreich.

26.07.2020

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

31.07. - 02.08.2020

27. Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Clubs in der Sporthalle Hallertau in 85296 Regensburg am Sportheim,...

02.08.2020

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

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

07.08. - 08.08.2020

29. Moto Guzzi-Fest des Guzzi Clubs Kupferpaste e.V. in 97903 Collenberg.

Info: Moto Guzzi Club Kupferpaste e.V., Glücksgaben 15, 97906 Paulbach, Tel.: 09342-59909 (Matthias), Internet: www.kupferpaste.de.

07.08. - 09.08.2020

Sommertreffen des Moto Guzzi Falcone Clubs im Café Alte Schule, Niederbonrath 70, 53804 Much.
Info: Internet: www.falcone-club.de.

08.08.2020

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.

08.08. - 09.08.2020

41. Internationales Aermacchi-Treffen in Brunnadern in 54007 Nellen, Bahnhof SBB-Brunnadern, Schweiz.
Info: Internet: www.aermacchi-treffen-brunnadern.ch, Schweiz.

12.08. - 13.08.2020

Ducati 4U, Fahrertraining in der Motorsportarena Oschersleben.

Info: Ducati 4U, Gate Communication Group GmbH, Tronjestrabe 13, 44319 Dortmund, Tel.: 0234-685928, E-Mail: info@ducati-4u.de, Internet: www.ducati-4u.de.

14.08. - 16.08.2020

Klassiker Kampeer Weekend des Moto Guzzi Clubs Nederland im Minicamping de Niesjeshof, Apeldoornseweg 174, NL-6731 SC Otterlo, Niederlande.

Info: Moto Guzzi Club Niederlande, E-Mail: Klassiekercommissie@mgcn.nl, Internet: www.mgcn.nl, Niederlande.

14.08. - 16.08.2020

35. Treffen des Laverda Stammtisches Heftrich am alten Steinbruch in 65510 Heftrich bei Idstein.

Info: Frank Wagner, Tel.: 0611-98814300 oder 0179-5977344, E-Mail: laverda-frank@t-online.de, Internet: www.laverda-gemeinschaft-deutschland.de.

21.08. - 23.08.2020

39. Internationales Italo-Treffen des Moto Guzzi Clubs Belgium bei Spa-Franchorchamps, Belgien.

Info: Moto Guzzi Club Belgium, Herpendalstraat 14, B-3360 Bierbeek, Tel.: 0032-(0)496-577072, Internet: www.motoguzzi.be, Belgien.

21.08. - 23.08.2020

18. Treffen der Ducati Pantah-IG und TT2-IG für alle Motorräder mit Pantah-Motor im Hotel „Haus Schwanensee“ in 23715 Bosau.

Info: Ducati Pantah IG, E-Mail: info@pantah-ig.de.

Veranstaltungskalender

September

23.08.2020

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

29.08.2020

Ducati-Testride-Tag bei Limbächer & Limbächer in 70794 Filderstadt - halbtägige Ausfahrt mit aktuellen Ducati-Modellen von 14:00 bis 18:00 Uhr.
Info: Ducati Stuttgart, Echterdinger Straße 85, 70794 Filderstadt, Tel.: 0711-797303-22, Internet: www.limbacher.de.

29.08.2020

15. Treffen der Laverda-Freunde Österreich und Akustik Italiana in Maria Schutz am Semmering/Niederösterreich.
Info: Gerd Schnögl, Tel.: 0043-(0)676-7705885 oder Robert Hirschegger, Tel.: 0043-(0)664-4340917 oder im Internet: www.laverdafreunde.at, Österreich.

30.08.2020

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

31.08. - 01.09.2020

Ducati Riding Academy auf der Rennstrecke von Misano/Italien.
Info: Ducati Riding Academy, Internet: www.ducati.com/ww/en/experience/ducati-riding-experience/riding-courses/racetrack-academy, Italien.

01.09.2020

Ducati Trackday auf der Rennstrecke von Silverstone, Großbritannien.

Info: Ducati Großbritannien, Internet: www.Ducatiuk.com oder Superbike School, E-Mail: wendy@superbikeschool.co.uk, Tel: 0044-(0)118-957435

04.09. - 06.09.2020

43. Veteranen-Teilemarkt im Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola in I-40026 Imola, Italien.
Info: C.P. Mostro, Tel.: 0039-0542-23882, Fax: 0039-0542-23882, Internet: www.mostrascambioimola.it, Italien.

04.09. - 06.09.2020

Dutch Ducati Challenge in Most/Tschechische Republik.
Info: Dutch Ducati Challenge, Cecile van Hattem, Tel.: 0031-(0)6-23110427, E-Mail: cecile@dutchducatichallenge.nl, Internet: www.ducaticallenge.nl, Niederlande.

04.09. - 06.09.2020

10. Losensteiner Moto Guzzi-Treffen beim Familiengasthof Blasl in A-4460 Losenstein, Österreich.
Info: Familiengasthof Blasl, Bahnhofstr. 3, A-4460 Losenstein, Tel.: 0043-(0)7255-6215, Internet: www.guzzitreffen.at, Österreich.

04.09. - 06.09.2020

Internationales Laverda-Treffen des Laverda Owners Clubs Großbritannien in Baskerville Hall, Clyro, Powys, Wales, Großbritannien.
Info: Shaun Dampier, Tel.: 0044-(0)1884-250232, Internet: www.iloc.co.uk, Großbritannien.

06.09.2020

Italdag im Recreation Center Meent, Klazienaveen, Gerstraat 5A, NL-4111, Busichem, Niederlande. **Abgesagt**

06.09.2020

26. Internationales Aermacchi-Treffen beim Aermacchi-Workshop in Italien.
Info: Aermacchi, Internet: www.aermacchimoto.com. **Abgesagt**

06.09.2020

Italian Day im Lenkwerk in 33609 Bielefeld.
Info: Lenkwerk, Am Stadtholz 24 - 26, 33609 Bielefeld, Tel.: 0521-98839299, Internet: www.lenkwerk-bielefeld.de.

11.09. - 12.09.2020

Ducati Riding Experience mit Multistrada 950 und Multistrada 1260 Enduro in Castello di Nipozzano bei Florenz, Italien.
Info: Internet: www.dreenduro.ducati.com, Italien.

11.09. - 13.09.2020

Moto Guzzi-Treffen in Mandello del Lario, Italien - 99 Jahre Moto Guzzi.
Info: Comitato, Internet: www.motoradunomandello.com, Italien.

11.09. - 13.09.2020

14. Ostsee-Italo-Klönsschnack, Selbstversorgungstreffen in 24354 Missunde an der Schlei.
Info: Lothar Sauter, Tel.: 0431-36530, Internet: www.ostseeitalo.de, E-Mail: info@ostseeitalo.de.

11.09. - 13.09.2020

37. Internationales Ducati-Treffen des Ducati Clubs München in 83629 Feldkirchen. **Abgesagt**

Neue Farbe für die Sonderserie

Italjet Dragster Limited Edition 125/200

Im September diesen Jahres ist laut Hersteller der Produktionsstart für den neuen Italjet Dragster. Zuerst entsteht eine limitierte Kleinserie von 499 Exemplaren.

Für den Dragster Limited Edition 125/200 hat Italjet nun ein neues Farbschema veröffentlicht. Der rassige Scooter mit Gitterrohrrahmen und Achsschenkel lenkung erhält eine schwarze Lackierung, viele Aluminiumteile sind mit einer magnesium-ähnlichen Farbe überzogen.

Innerhalb kürzester Zeit nach der Ankündigung der Limited Edition waren beim Werk genug Bestellungen eingegangen, so dass die Serie ausverkauft ist.

Wenn die Produktion der Sonderserie beendet ist, startet die Fertigung der normalen Modelle.

*So sieht die erste Serie
des schärfsten Rollers aus.*



75 Jahre MV Agusta

Die frühen Jahre mit vielen Zweitaktern

75 Jahre ist es her, dass die Marke MV Agusta im Jahr 1945 gegründet wurde. Der große Krieg war vorbei, und das Volk benötigte einfache, billige Fahrzeuge, um wieder mobil zu werden. Die besiegten Länder durften keine Waffen produzieren, und Flugzeuge fielen ebenfalls unter dieses Embargo. Das betraf auch den Flugzeughersteller Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta. Der Conte Giovanni war 1927 verstorben, die Geschicke der Firma leitete der älteste Sohn Domenico. Dieser hatte bereits während des Krieges die Notwendigkeit einfacher Motorräder für die Nachkriegszeit erkannt und 1943 mit der Entwicklung einer entsprechenden Maschine begonnen.

Es entstand ein Fahrzeug mit einem einfachen Zweitaktmotor mit einem Zylinder, 98 Kubikzentimetern und einem Zweigang-Getriebe. Das Modell sollte von jedem leicht zu fahren sein.

Am 12. Februar 1945 gründete der weit-sichtige Conte die Aktiengesellschaft Meccanica Verghera und stellte so die Motorradproduktion auf eigene Füße.

Im Herbst 1945 präsentierte man stolz das Motorrad der Öffentlichkeit. In den Zeiten war es damals noch schwer, die Materialien für die Produktion aufzutreiben. Man taufte das Modell MV Vespa 98, ohne zu wissen, dass dieser Name bereits vergeben war. Nach dem Einspruch von Piag-

gio, einem anderen Flugzeughersteller, taufte man die Maschine einfach auf die Bezeichnung MV 98.

Produktionsstart 1946

1946 startete die Produktion. Es gab zwei Ausführungen des Motorrades: eine einfache Standard mit Starrrahmen hinten und zwei Gängen und eine Turismo mit Geradwegfederung hinten und drei Fahrstufen. Beide Typen hatten vorne eine Trapezgabel. Weil sich die Turismo deutlich besser verkaufte, als die einfachere Ausführung, wurde die Standard bald aus dem Programm gestrichen.

Bereits im ersten Jahr nahm das Motorrad an Rennen teil. Das sollte die Marke bekannter machen und die Zuverlässigkeit der Konstrukti-

Die allererste MV hieß Vespa 98 und wurde dann in MV 98 umbenannt. Das Modell hatte einen Starrrahmen hinten.





Als Turismo besaß die MV 98 drei anstatt zwei Gänge und eine Geradwegfederung hinten.

on beweisen. Innerhalb von zweieinhalb Jahren konnten 44 Siege erzielt werden. Der Beginn einer erfolgreichen Motorsportgeschichte der Marke.

Bis Ende 1946 hatte man eine ordentliche Produktionsanlage auf die Beine gestellt und konnte 30 Motorräder pro Tag fertigen. Neben der Turismo mit Trapezgabel befand sich nun die Lusso 98 mit moderner Telegabel und eine Sportversion im Programm. Der Motor leistete 3,5 PS bei 3.500 U/min. Damit erzielte das nur 70 Kilogramm schwere Modell eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 65 km/h.

Die Lusso 98 glänzte mit einer Telegabel vorne.

Im Motorsport führte man bald wieder als die wichtigsten Klassen 125, 250 und 500 ein. MV Agusta, wie sich die Marke nun nannte, konstruierte eine 125er mit zwei Zylindern. Diese Zefiro präsentierte man im Herbst 1947 auf dem Mailänder Motorradalon. Der Zweitakter sollte mit 5 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h ermöglichen. Aber es kam nie zu einer Serienproduktion. Stattdessen fertigte

man ab dem Frühjahr 1948 eine 125er, welche eine Weiterentwicklung des 98er-Modells war. Der Motor erhielt nun eine Umkehrspülung mit flachem Kolben, die 98er hatte noch einen Nasenkolben. Die 125er war nur fünf Kilogramm schwerer als die 98er, aber mit 4,5 PS erreichte sie etwas mehr als 80 km/h.

Der erste Viertakter

Zeitgleich mit der Zefiro hatte man eine 250er vorgestellt. Das war schon eine





Der 98er-Zweitaktmotor erwies sich als zuverlässig. Mit sechs Millimetern mehr Kolbendurchmesser wurde er später zu einem 125er.

richtig schwere Maschine mit einem Trockengewicht von 130 Kilogramm und einem Einzylinder-Viertaktmotor. Dieser leistete mit zwei Ventilen, die über Stößelstangen und Kipphebel betätigt wurden, 10 PS. Mit 80 Millimetern war der Hub gegenüber dem 63 Millimeter messenden Kolben deutlich länger ausgefallen. Die maximale Leistung erreichte der Single bei 5.000 U/min. Der Zylinder reichte so hoch, dass der Kopf teilweise unter dem Tank verschwand. Der Motor besaß ein Viergang-Getriebe. Vorne am Motor befand sich der Magnetzündler. Die Lichtmaschine positionierte man hinter dem Zylinder oberhalb des Getriebe-

bes. Im Prospekt war eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h angegeben.

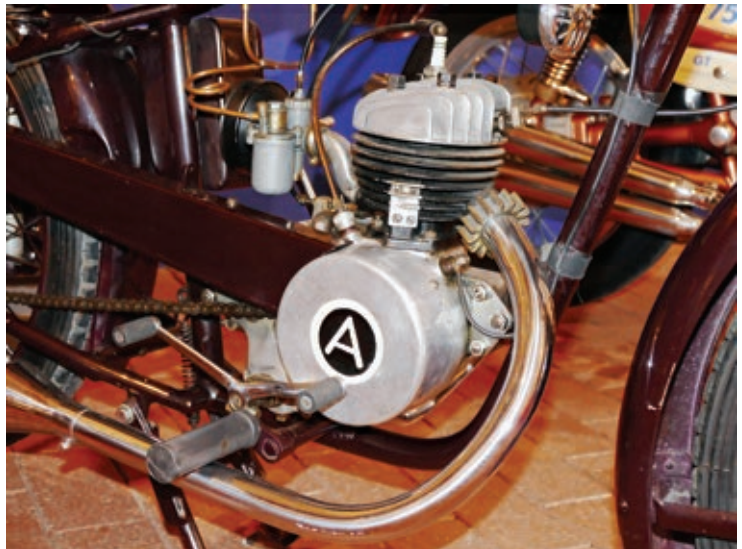
Vorne arbeitete eine Telegabel, hinten besaß die Maschine eine Geradwegfederung. Es gibt Fotos mit und ohne Reibdämpfern hinten.

Die Nachfrage nach größeren Motorrädern hielt sich damals noch in Grenzen. Bis 1951 baute MV Agusta dieses Modell in nicht so großer Stückzahl. So sollen von der Duecentocinquanta lediglich etwa 100 Exemplare entstanden sein. Das macht sie heute zu einer Rarität in der Historie

von MV Agusta, abgesehen davon, dass sie das erste Viertaktmodell aus dem Hause war.

Eine neue 125er

Ab 1949 produzierte das Werk eine komplett neue 125er. Hier war wirklich fast alles neu: Motor, Rahmen, Teleskop-



Hinter dem runden Deckel verstecken sich Lichtmaschine und Zündung.

federung hinten mit Reibdämpfern und einiges mehr. Die Achttellermaschine besaß nun ein Viergang-Getriebe und der Motor war als tragendes Element in das Fahrwerk integriert. Der Rahmen, der nun aus Stahlrohren und Stahlblechpress-teilen bestand, war also unten nicht mehr geschlossen.

Die neue 125 TEL bot MV Augusta in den Ausführungen Turismo (5 PS) und Sport (6 PS) mit unterschiedlichen Ausstattungen an. 80 und 85 km/h waren die Geschwindigkeitsangaben. Die Sport hatte einen 22er anstatt eines 17er-Vergasers. Sechs Jahre lang blieb das Modell mit einigen Änderungen während der Bauzeit im Programm, der damalige Bestseller der Marke.

Parallel zu der Maschine entstand die sportlichere 125 Motore Longo. Das Motorgehäuse verlängerten die Entwickler nach vorne, um dort eine Magnetzündanlage unterbringen zu können. Die Maschine war als

***Die komplett neue
125er ab 1949.***



***Für die 250er mit einem Viertaktmotor
war die Zeit wohl noch nicht reif.***

Basis für Sporeinsätze gedacht. So erstarkte der Motor mit einem Dell'Orto SS 25 A-Vergaser und anderen Maßnahmen auf stolze 9 PS. Der Zweitakter erreichte die Leistung bei 8.000 U/min, während die 125 TEL bei 5.500 U/min die maximale Power abgab. Diese hohen Drehzahlen waren damals nur mit einer Magnetzündung möglich.





Das neue Heck mit Pressblechstahlteilen, Teleskopfederbeinen und Reibdämpfern.

Der Motore Longo spendierte man ein komplett neues Fahrwerk mit einem unten geschlossenen Rahmen aus dünnen Stahlrohren, eine Telegabel vorne und echte Stoßdämpfer hinten. Außerdem war das die erste MV Agusta mit Vollnabenbremsen. Auch dieses Modell bewährte sich im Rennsport.

1949/1950 schlug MV Agusta zwei neue



Kapitel auf. Einerseits begann man Roller zu bauen. Und man präsentierte die Turismo 500. Dieses Motorrad war damals eine Sensation: Vier Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Kardanantrieb und eine Parallelogrammhinterradschwinge. Das war sozusagen eine Replica der Grand Prix-Rennmaschine für jedermann. Das Interesse war groß, aber es kam nie zu einer Serienfertigung.

Doch bei den Scootern wurden in kurzer Zeit drei Modelle realisiert. Alle angetrieben

von 125er-Zweitaktmotoren. Aber den Rollern aus Varese widmen wir später einen eigenen Artikel.

Bis 1951 waren in Italien Motorräder bis 125 Kubikzentimeter nicht zulassungspflichtig. Als diese Maßnahme zur Förderung der Mobilisierung aufgehoben wurde, vergrößerten viele Hersteller ihre bisherigen Achtellitermaschinen auf 150 oder

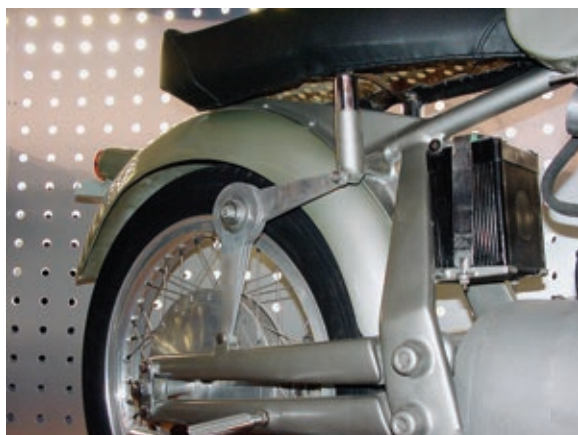
175 Kubikzentimeter. MV Agusta erhöhte die Zylinderbohrung von 53 auf 59 Millimeter, der Hub blieb mit 56 Millimetern unverändert - das ergab 153 Kubikzentimeter. Je nach Ausführung standen nun 5,5 bis 6,2 PS zur Verfügung. Die Telegabel gehörte

Auch der Motor ist neu und hat jetzt vier Gänge.



Die absolute Sensation der mailänder Motorradausstellung 1950 war diese MV Agusta 500 Turismo - für damalige Zeiten ein Superbike der Extraklasse. Aber trotz vorhandener Nachfrage kam es nie zu einer Serienproduktion. Erst 15 Jahre später bot MV Agusta die 600 Quattro Cilindri zum Kauf an.

Zwei Zylinder teilen sich je einen Vergaser. Zu viel Leistung sollten die Straßenmaschinen damals nicht erhalten. Man sprach von 40 PS bei 8.500 U/min.



Die Hinterradführung bestand aus einer Parallelogrammschwinge mit Drehstabfederung. Damit hoffte man, die Lastwechselreaktionen des Kardantriebs zu minimieren. Diese Konstruktion testete man auch im Rennsport, verwarf sie aber bald wieder.



Als Basisversion für den Rennsport schuf man die Motore Longo. Das Modell erhielt einen speziellen, unten geschlossenen Rahmen.

genauso zu den Verbesserungen der 150er gegenüber der 125er wie neue Vollnabenbremsen. 90 Kilogramm Trockengewicht standen nun in den Papieren, und die Sport erreichte fast 100 km/h, während die Tachonadel der Turismo so bei 90 km/h stehen blieb. Es folgten noch eine Supersport und eine preiswerte Basisvariante, welche durch Halb-nabenbremsen und eine Trapezgabel aus Stahlblechpressteilen auffiel. Bisherige Trapezgabeln waren bei MV Agusta aus Stahlrohren zusammengeschweißt.

Auf der Herbstmesse 1952 zeigte MV Agusta ein völlig neues Modell: 175 CS. Für die in Italien beliebte Hubraumklasse hatte man einen neuen Motor konstruiert: Einen Viertakter! Im Rennsport setzte die Marke ja schon auf Viertakter, in den kleinen Klassen aufwändige Singles mit obenliegenden Nockenwellen mit Zahnradkaskaden als Antrieb. Die 175 CS hatte zwar auch eine obenliegende Nockenwelle, aber eine Steuerkette als deren Antrieb.

Je nach Ausführung holt der Viertakter

aus 172 cm³ 8 bis 13 PS bei 6.700 U/min. Mit 110 kg ist die 175er aber gut 20 Kilogramm schwerer als die 150er.

Der Rahmen ist ähnlich der 125/150er. Die Trapezgabel hatte nun endgültig ausgedient, hinten verbaute man Stoßdämpfer mit gekapselten Federn. In sieben Jahren Bauzeit entstanden diverse Varianten mit zahlreichen Modifikationen. Das ging hin bis zu speziellen Versionen für den beliebten Straßenrennsport. Hier waren teilweise

Schwingengabeln nach dem Earles-Patent verbaut.



Die letzte Serie der Trapezgabeln wurde aus Pressblechen zusammengeschweißt.

Mit der 175er ab 1953 hatte die Trapezgabel endgültig ausgedient. Der Rahmen war dem der 125er nicht unähnlich. Die große Neuerung war hier eindeutig der Motor.



Der erste Viertakter, den MV Agusta in größeren Stückzahlen gebaut hat. Man könnte zwar denken, dass dies ein Zweitakter ist, aber im Kopf werkeln eine Nockenwelle und zwei Ventile.

So ganz wollte man sich bei MV Agusta wohl noch nicht auf die Telegabel festlegen. So entstanden einige Modelle mit einer Earles-Gabel als Alternative.



Bimota KB4

Bei einer Tankstelle in Italien wurde ein Prototyp der Bimota KB4 entdeckt. Unschärfe Bilder lassen vermuten, dass auf beiden Seiten der Maschine lange Luftkanäle bis zum Heck führen. Das könnte bedeuten, dass sich der Kühler wie bei der Benelli Tornado Tre im Heck befindet. Die neue Bimota wird über Federelemente von Öhlins verfügen. Ursprünglich war geplant, das elektronische Fahrwerk der schwedischen Firma zu verwenden. Aber durch die Corona-Krise ist man im Zeitplan etwas im Rückstand, und es ist fraglich, ob man rechtzeitig mit der Programmierung und Anpassung fertig wird. Der Motor der Bimota KB4 stammt aus der Kawasaki Ninja 1000 SX und leistet 140 PS.

Motociclo Italiano

Mit der Initiative „Motociclo Italiano“ will der italienische Motorradverband FMI (Federazione Motociclista Italiana) Besitzer italienischer Motorräder, die mindestens 20 Jahre alt sind, im Ausland dazu motivieren, ihre Fahrzeuge beim Verband zu registrieren. Hiermit möchte man die italienische Motorradkultur stärken und dazu beitragen, dass Daten und Fahrzeuge erhalten bleiben.

Die Registrierung ist im Internet über www.motocicloitaliano.it möglich. Hierfür sind unter anderem drei Fotos des Fahrzeuges nötig. Für den Eintrag bei Motociclo Italiano ist eine Gebühr von 120 Euro für das erste Motorrad fällig. Weitere Maschinen schlagen mit 50 Euro zu Buche. Dafür erhält man ein Paket mit der

FMI-Mitgliedskarte für das laufende Jahr, die Einschreibung am Motociclo Italiano, einen Brief des FMI-Präsidenten Giovanni Copioli und ein kleines Geschenk. Für die Zukunft ist ein regelmäßiger Jahresbeitrag zur Erhaltung der FMI-Mitgliedschaft fällig.

In Italien ist die Mitgliedschaft in dem Register angeblich sehr beliebt, und dort verzeichnete Maschinen sollen angeblich bessere Verkaufspreise erzielen als andere Motorräder.



Wenn man genau hinschaut, kann man auch auf der Zeichnung den seitlichen Luftkanal der Bimota KB4 entdecken.

Neues bei MV Agusta

Timur Sardarov hat angekündigt, dass MV Agusta eine neue F4 plant und mit dieser Maschine in die Superbike-Weltmeisterschaft zurück kehren will. Das soll aber frühestens in fünf Jahren passieren. Vor einer Weile hat Sardarov die Wiederauferstehung der Marke Cagiva angekündigt. Diese verzögert sich. Aber innerhalb von 24 Monaten will man die ersten Elektro-Zweiräder unter diesem Label vorstellen. Der Hauptaugenmerk soll auf leichten E-Motorrädern für den Stadtverkehr liegen.

Adrian Morton verlässt nach 20 Jahren MV Agusta. Der Designer hat in der Vergangenheit im Castiglioni Research Center (CRC) mit Massimo Tamburini zusammen gearbeitet. Eine seiner ersten eigenständigen Schöpfungen war die Benelli Tornado Tre 900. Morton ist für das Design fast aller aktuellen Modelle von MV Agusta verantwortlich.

Der 56-jährige Giorgio Mazzotti übernimmt den Posten von Morton. Mazzotti hat als Industriedesigner in den letzten 29 Jahren zahlreiche Autos, Motorräder und Nutzfahrzeuge entworfen, darunter Roller für Malaguti. Zeitgleich ist Alessandro Volpini zum Technischen Manager des CRC ernannt worden. Neuer R&D Director von MV Agusta und CRC wird Brian Gillen. Es gibt also umfassende Änderungen bei MV Agusta und der Design- und Entwicklungsabteilung.

Intermot abgesagt

Nachdem bereits früh in diesem Jahr BMW, KTM und Yamaha ihre Teilnahme an der Motorradmesse in Köln in diesem Oktober abgesagt hatten, ist es nun nicht überraschend, dass die komplette Intermot wegen des Corona-Virus ausfällt. Die Verantwortlichen haben sich nach intensiver Beratung zur Absage entschieden. Nach den aktuellen Vorgaben ist es nahezu unmöglich, eine Intermot in dem gewohnten Format durchzuführen.

Die große Motorradmesse in Italien ist noch für Anfang November geplant. Die EICMA hat im letzten Jahr acht Hallen auf dem mailänder Messegelände belegt. Laut der Homepage des Veranstalters sind im Moment für 2020 lediglich sechs Hallen für diese Veranstaltung vorgesehen. BMW und KTM haben auch hier frühzeitig entschieden, bei der EICMA nicht präsent zu sein.



Adrian Morton hat in den letzten zwanzig Jahren das Design von MV Agusta maßgeblich bestimmt.

Carlo Ubbiali gestorben

Im Alter von 90 Jahren ist Carlo Ubbiali verstorben. Der italienische Motorradfahrer gewann in den Jahren 1951 bis 1960 sechs 125er- und drei 250er-Weltmeisterschaften. Seine Erfolge erzielte er auf Maschinen der Marken Mondial und MV Agusta. Bei 74 Starts eroberte er 68 Podestplätze. 39 mal stand er ganz oben auf dem Treppchen. Außer Ubbiali haben auch Mike Hailwood und Valentino Rossi neunmal die Weltmeisterschaft gewonnen. Mehr Titel erreichten nur Angel Nieto (13) und Giacomo Agostini (15), der genauso wie Ubbiali aus Bergamo stammt. Fünfmal gewann Ubbiali die Tourist Trophy auf der Isle of Man. In seiner zwölfjährigen GP-Karriere hatte er keinen einzigen ernsthaften Sturz.



Foto: Nationaal Archief, CCO

Neue Benellis

In China hat Benelli die Polizeiversion der neuen 1.200er vorgestellt. Bei dem Dreizylinder-Motor handelt es sich um eine Weiterentwicklung des Triebwerks aus der TNT 1130. Der Hubraum ist auf 1.209 Kubikzentimeter angewachsen. Am Hinterrad sollen jetzt 136 PS für Vortrieb sorgen. Die vollverkleidete Tourenmaschine rollt auf den üblichen 17-Zoll-Felgen. Das Motorrad soll mehr als 300 Kilogramm auf die Waage bringen. Außerdem sind im Internet Bilder einer Benelli SKR 600 aufgetaucht. Das Motorrad basiert auf der bekannten Benelli BN 600 mit dem Vierzylinder-Reihenmotor. Lampenmaske, Tank und Sitzbank des Naked Bikes sind neu. Bei der Auspuffanlage befindet sich der Schalldämpfer jetzt unter der Schwinge und nicht mehr hoch im Heck. Der Kennzeichenhalter ist nun an der Schwinge verschraubt. Zur Ausstattung gehören ein TFT-Cockpit, ein Keyless-System und hinterleuchtete Lenkerarmaturen.

In China wird dieses Modell als QJMotor SKR 600 angeboten. Für Europa wird die Maschine als Benelli mit Brembo-Bremsen, Federung von Marzocchi und einem Bosch-ABS ausgerüstet. Desweiteren gibt es Gerüchte über eine vollverkleidete Benelli 600RR als Super-sport-Bike. Die Daten sind mit 80 PS und 215 Kilogramm Trockengewicht nicht auf Spitzenleistung ausgelegt.

*1960 gewann Carbo Ubbiali
beim Großen Preis der Niederlande
die Rennen in den
Klassen 125 und 250.*

Zulassungen in Deutschland

Klar, die Corona-Krise hat für geringere Zulassungszahlen gegenüber dem Vorjahr gesorgt. Motorradgeschäfte hatten zwangsweise wochenlang geschlossen, und bei den Zulassungsstellen gab es ein Verhalten, welches man teilweise einfach nur mit Willkür beschreiben kann. Trotzdem sind die Zulassungszahlen für Krafträder über 125 Kubikzentimeter nur etwa 11 Prozent geringer als im Vorjahr. Und während Ducati, eigentlich die bestverkaufte Italo-Marke in unser Republik, 20 Prozent Verlust in den ersten fünf Monaten verzeichnete, konnte sich Moto Guzzi sogar um 2 Prozent steigern. Und die V85 TT aus Mandello del Lario ist das einzige italienische Bike, welches es in die Top 50 der Zulassungsstatistik schaffte. Dort belegt die Enduro Platz 45 mit 357 Zulassungen.

Während bei den Motorrädern die Zulassungszahlen noch unter Vorjahresniveau liegen, sind 22 Prozent mehr Leichtkraftäder in 2020 zugelassen worden als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Zu den Gewinnern zählen hier Aprilia, Benelli, Fantic und Mondial.

Bei den Leichtkraftrollern legte der Markt um stattliche 44,78 Prozent zu, hier konnte Piaggio als Marktführer die Verkaufszahlen verdoppeln! Bei den Scootern mit mehr als 125 Kubikzentimetern wird hingegen ein Rückgang von 11 Prozent vermeldet.

Alle vier Kategorien zusammen, also Motorräder und Roller, jeweils bis und über 125 Kubikzentimeter, haben zusammen trotz Corona-Krise mit langen Geschäftsschließungen nur ein Minus von 2,97 Prozent zu verkraften.

Verschoben

Die Stafford Classic Motorcycle Show, bei der in diesem Jahr die meisten Motorräder aus dem Morbidelli Museum versteigert werden sollen, wurde wegen der Corona-Pandemie abermals verschoben. Der neue Termin ist nun vom 10. bis 11. Oktober.

Bereits eine Woche vorher, vom 3. bis 4. Oktober, lockt der große Veteranen-Teilemarkt in Reggio Emilia nach Italien. Das ist die 40ste Ausgabe dieses Mostra Scambios, der ursprünglich im April stattfinden sollte.

Moto Giro, die Italienrundfahrt für klassische Motorräder, hat als neues Datum den 13. bis 19. September.

Beta XTrainer 21

Beta hat jetzt schon das erste neue Modelle für 2021 vorgestellt, und die Maschine ist sogar bereits lieferbar. Hierbei handelt es sich um die XTrainer 21. Die leichte Enduro ist mit 250 und 350 Kubikzentimetern erhältlich.

Die Sitzhöhe wurde auf 91 Zentimeter reduziert. Die beiden Zweitaktmodelle sind als Einsteiger-Enduros gedacht. Im Vergleich zu dem sportlicheren RR-Modellen aus gleichem Hause lassen sich die XTrainer dank weicherer und gleichmäßiger Leistungsabgabe einfacher fahren. Eine Ausgleichswelle reduziert die Vibrationen.

Beide Modelle haben ein Trockengewicht von etwa 100 Kilogramm und kosten 7.051 Euro. Erkennbar ist die Maschine an einem neuen Farbdesign mit rotem Rahmen und blauen Plastikteilen mit weiß/roten Dekor-Aufklebern.

Fantic Anniversary 500

Anlässlich des fünfzigjährigen Firmenjubiläums bietet Fantic ein Sondermodell an, welches auf der Caballero Scrambler 500 basiert.

Das Modell ist wahlweise mit rot oder blau lackiertem Tank erhältlich. Diesen schmückt ein Tricolore-Zierstreifen. Ein weiteres Erkennungszeichen sind spezielle Aufkleber, die auf das Jubiläum hinweisen, auf den Startnummertafeln.

Als zusätzliche Ausstattung bietet die Anniversary Edition eine kleine Tanktasche und ein Lampenschutzgitter.

Der flüssigkeitsgekühlte Einzylinder leistet weiterhin 40 PS bei 7.500 U/min und 43 Nm bei 6.000 U/min. Mit einem optimierten Mapping wurde der Single neu abgestimmt und soll nun sanfter zu Werke gehen.



50 Jahre Fantic, der Aufkleber auf der Nummer-tafel weist deutlich auf das Jubiläum hin.



Auch die Fahrwerkseinstellung und Abstimmung überarbeitete Fantic. Dadurch wurde die Sitzhöhe um 20 Millimeter auf 820 Millimeter abgesenkt. Das vollgetankt etwa 170 Kilogramm leichte Motorrad kostet in Deutschland 6.990 Euro.

Die blaue Tanklackierung mit dem Tricolore-Streifen hat es in der Vergangenheit bei Fantic schon mal gegeben.

Einzelstück aus Varese

Als ein Einzelstück entstand auf Kundenwunsch bei MV Agusta eine ganz spezielle Maschine auf Basis der neuen Brutale 1000 RR.

2006 gewann die italienische Nationalmannschaft die Fußball-Weltmeisterschaft. Anlässlich dieses Erfolgs entstand bei MV Agusta die Brutale 910 R Italia mit einer speziellen Lackierung. Claudio Castiglioni schenkte als großer Fußballfan dem Trainer und jedem Spieler des Nationalteams eines dieser exklusiven Motorräder.

Jetzt entstand als Einzelstück auf Basis der neuesten Brutale eine MV Agusta Brutale 1000 RR ML. Die Buchstaben ML stehen für die Initialen der Person, welche das Motorrad im Werk in Auftrag gegeben hat. MV Agusta verrät zwar nicht, wer

der Besitzer dieser Maschine ist, aber



Dieser Anblick bleibt dem Auftraggeber dieses schönen Motorrades vorbehalten.

2006 war der Trainer der Nationalmannschaft Marcello Lippi.



Leider nur ein Einzelstück - Brutale 1000 RR im Italia-Look.

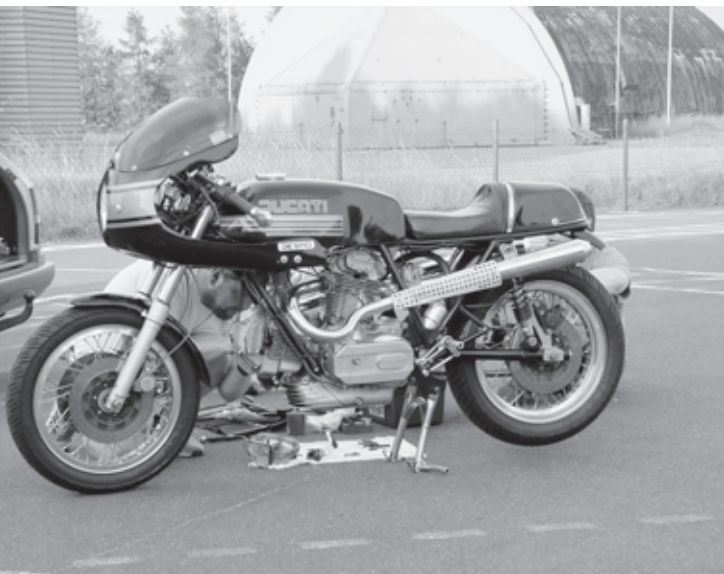
Eine lebenslange Liebe

1976, ich war 18 Jahre alt und durch unseren Ort fuhr ein Motorrad. Erst hörte ich es, dann sah ich es. Und ab der Sekunde wusste ich, die musst du haben! Ich war schon immer zweiradaffin, hatte mein durch Ferienarbeit erspartes Quelle-Mofa, mit dem ich im ersten Jahr 12.000 km gefahren bin, fuhr dann Göricke und Miele, um dann mein erstes Motorrad (Yamaha XS 400) zu kaufen. Aber da hatte ich sie ja schon gesehen: eine 750er Ducati mit zwei Zylindern, Conti-Rohren und zum Niederknien schön.

Doch der weitere Lebensentwurf sah erst einmal Berufsausbildung, Zweisamkeit und Nestbau mit Kind vor. Klar war aber auch, dass ich eine Königswelle haben musste. Mittlerweile stand fest: Eine 900 SS sollte es sein. Und nach Auszahlung des zwölf Jahre laufenden Sparvertrags war es dann soweit: eine 900 SS mit 11.000 km von Baujahr 1980, die sieben Jahre auf roter Nummer von einem Autohändler privat gefahren war und im Nachbarort stand, war mein. Es war schon vor der Probefahrt eigentlich klar: Die wird es sein. Und nach den ersten Metern wusste ich: So wollte ich Motorrad fahren. Diese konsequente Fahrhaltung, der Anzug, der Klang, diese schlanke Silhouette.

Und von 1988 an waren wir dann zusammen. Doch damals hätte ich mir nicht träumen lassen, dass ich weitere elf Jahre später meinen Traum wahr machen würde; mit diesem Gefährt dahin zu gehen, wofür es eigentlich vorgesehen war: auf die Rennstrecke. Spätestens nach zwei Fahrtrainings auf der Nordschleife wusste ich, warum zumindest bis in die 90er Jahre eine Königswelle trotz deutlich schwächerer Leistung eine gute Figur dabei machte, zügig von A nach B zu kommen. Fahrwerk, Bremsen und das Drehmoment des Twins waren für die meisten Otto Normalfahrer einfach besser einzusetzen als ein nur im spitzen Drehzahlband laufender, wackelnder Lämmerschwanz. Doch auch diese Entwicklung war schon wieder weiter, als ich 1998 mein erstes Fahrtraining auf einer richtigen Rennstrecke - dem damals nagelneuen Ring in Oschersleben - bestritt.

Zuerst wurde die Straßenmaschine gelegentlich auf die Rennstrecke ausgeführt.





*Was für eine Gaudi - ein Rennen mit
27 Königswellen-V2-Ducatis in Oschersleben.*

Alleine aus unserem Dunstkreis waren Wolfgang Bartlick, Frank Rosen, Hartmut Snoek, Stefan Waider und Andreas Wollman dabei. Also sechs Teilnehmer aus einem Stammtisch. Das hätte gerne so weitergehen können; geht es aber ja nie. Es war halt das letzte Aufbäumen dieser Ära, die in den 90ern noch bei den Club-

Als eher talentbefreiter Rennfahrer hatte ich mit meinen immerhin damals schon ca. 80.000 km Landstraßenerfahrung mit der 900er so einen unbändigen Spaß, dass ich wusste: Das gehört nun regelmäßig zu deinem Leben dazu. So kam es, dass ich nach einigen familieninternen Diskussionen und der Eruierung des Angebotes 1999 zum Ducati Festival nach Oschersleben reiste. Am Start eine ganze Klasse Ducati Classic Twins, wie sie offiziell im Programm ausgewiesen war. Man, ich bekomme immer noch eine Gänsehaut, wenn ich an die Veranstaltung denke. Ich kann es heute kaum glauben; es waren 27 Königswellen am Start, und beim Losfahren hätte ich mich am Liebsten in der Soundkulisse gebadet.

läufen in Hockenheim oder Assen, bei den ersten Läufen in Croix oder anderswo die alten Ducatis an den Start brachte. Die Ambitionierten stiegen dann auf Guzzi, später auf Kawasaki, Suzuki und Co. um, um kostengünstiger und schneller fahren zu können. Die anderen stiegen aus, weil ihnen das Aufrüsten der Motorräder zu teuer und zu aufwändig wurde; denn dass einer mit seinem Straßenmotorrad in den 2000er Jahren einfach mal so auf der Rennstrecke vorbeischaute, gab es einfach nicht mehr.



*In Aktion beim
Ducati Clubrennen
in Assen.*



Für das Rennstreckenhobby wurde eine zweite Ducati aufgebaut mit PVM-Felgen, Trockenkupplung und Zwei-in-Eins-Auspuffanlage.

Auch ich baute eine zweite Maschine nur für die Strecke auf, blieb aber bei der Königswelle, was mich eine Zeit lang noch in einigen Rennklassen hielt; vermehrt aber nur noch bei Trainingsfahrten an den Start gehen ließ; einfach, weil es für mich keine Klasse mehr gab. Zum Schluss bin ich mit Helmuth Wuest auf seiner Cagiva als Team über zehn Jahre lang in den Classic-Endurance-Klassen gefahren. Doch auch da sind die Motorräder meist mindestens 20 Jahre jünger. Natürlich habe ich das alles 1999 höchstens gehaut, doch mir ist es auch in der Nachschau eher egal.

Selbstverständlich habe ich mal mit dem Gedanken gespielt, wie es mit so 'nem Gummiband gewesen wäre. Und natürlich höre ich bei fast jeder Veranstaltung, wie viel billiger das Treiben mit zum Beispiel einer 900 i.E. wäre; und man würde die Teile im Netz fast umsonst bekommen; und man hätte eine richtige Auswahl guter und billiger Reifen. Das sind alles tolle Argumente, wenn ich damit mein Geld verdienen würde. Aber so wie ich

Handwerker mag, die an allen Trends vorbei stolz und gerne das machen, wozu sie Lust haben - und das auch meistens super können - so liebe ich das Gefühl, mit meiner wieder präparierten Diva aus der Box zu fahren und zu spüren, welch' geniales Motorrad dieser Taglioni uns da gebaut hat. Selbstverständlich gibt es schnellere, handlichere, billigere - aber für mich kein schöneres und keins, was ich so gut kenne und

liebgewonnen habe.

Natürlich habe ich, wie fast alle, an meiner Ducati schnell herumgeschraubt, um sie ihrem Einsatzzweck entsprechend noch besser zu machen. Und ohne Frage habe ich dabei viele Fehler gemacht.

Zuerst war alles noch ziemlich harmlos. Als ich mich für den Aufbau einer zweiten Königswelle entschied, nahm ich einen ChromMoly-Rahmen, eine Imola-Auspuffanlage von Cyd Cycles, Doppelzündung, Zündanlage von Moto Witt, eine Nummer größere Ventile, fertig. Doch dann ritt mich der Teufel, und als ich etwas Geld in der Spielkasse hatte, gab ich einem damals in der Szene bekannten Tuningpapst den Auftrag zu einer Generalrevision. Rennkurbelwelle, andere Nockenwellen, Kolben, Zylinderkopfbearbeitung, größere Ölpumpe etc. sollten dem Renner mehr Leben einhauchen. Nach dem Motto: „Wenn der Fahrer schon nicht schnell ist, sollte es sein Motorrad wenigstens sein“ wurde - zumindest für meine Verhältnisse - geklotzt und nicht gekleckert.

Dass das aber der Beginn einer langen Leidensgeschichte für meinen Motor und mich sein würde, konnte ich nicht ahnen. Zehn Jahre habe ich gebraucht, um die eingearbeiteten Fehler zuerst zu entdecken und dann zu eliminieren. Zusammengefasst: Die eingebauten Kolbenringe waren nicht für Gusszylinder geeignet: Bis wir das herausgefunden haben, war eine Öluntersuchung im Labor erforderlich, zweimal neue Kolben, Zylinderbuchsen, neu lagern, fertig. Den zweiten Fehler haben wir erst nach ca. zehn

Jahren gefunden, weil der Motor - wenn er lief - sich wirklich gut verhielt. Mittlerweile sind wir aber sicher, dass eine nicht geeignete Wuchtung der Kurbelwelle zu Schwingungen geführt hat, die wiederum zwei Ventilabrisse bei jeweils ca. 8.000 Touren und zwei Gehäuserisse provozierte.

Und als ich dann für ca. zwei Jahre Ruhe hatte, wollte ich doch den Gott der Haltbarkeit anbeten und den Empfehlungen



Zu Schrauben gibt es immer mal wieder etwas.

folgen, endlich auf Gleitlager umzurüsten. Da kam dann aber Fehler Nummer drei ins Spiel. Die damals eingebaute Ölpumpe fördert nicht nur mehr, sondern auch viel schneller, so dass - und zwar natürlich nur in bestimmten Fahrsituationen - der Öldruck auf Null fiel, und ich damit meinen ersten Highsider meines Lebens erleben musste. Das dauerte auch zwei Revisionen, bis wir mit einer geeigneten Pumpe auch das anscheinend im Griff hatten.

Jetzt sind wir eher davon überzeugt, dass es das mit den Fehlern beim Tuning war. Und ich möchte hier betonen: Die Umbauten sind alle auf meinen ausdrücklichen Wunsch erfolgt und alle Beteiligten haben immer nach bestem

Helmuth (links) und Uwe (rechts) in Most. In der Mitte Ina, die bei den Langstreckenrennen mithilft.





*Vorbereitet für das Langstreckenrennen in Chambley/Frankreich.
Das silberne Motorrad ist die Cagiva von Helmuth Wuest.*

Wissen und Gewissen gearbeitet. Ich habe nie das Gefühl der Übervorteilung gehabt, und wir haben alle an der Lösung des jeweiligen Problems gearbeitet. Trotz aller Schwierigkeiten gab es ja auch viele Einsätze, wo das Motorrad einfach gelaufen ist und ich meinen Spaß hatte.

Überhaupt waren die Begegnungen das Salz in der Suppe. Weggefahren über zwanzig Jahre die einen, immer neue Fahrer/innen die anderen. Unvergesslich, als ich 2009 mit beiden meiner Königswellen und Michael Maurus für vier Stunden an den Start gehen wollte und alles schief lief, was schief laufen konnte. Im Training der Renner kaputt, in der Nacht den Motor des Tourers in den Renner gebaut, als One-Bike-Team Rennen gefahren, durch Schrauberfehler Michael gestürzt, wieder ans Laufen gebracht - und angekommen!!

Und mittlerweile kommen auch die normalen Alterserscheinungen dazu: Nach vierzig Jahren lässt der Guss der Gehäuse schon einmal nach, reißt der Rahmen,

müssen die Zahnräder des Getriebes mal zum Zahnarzt etc. Der Volksmund sagt ja mit Recht: Nachher ist man immer schlauer. Dann hätte man den einen oder anderen Fehler vermeiden können. Und zwischenzeitlich war ich auch, wenn auch nur zweimal, wirklich am Boden zerstört und wollte mir 'ne Gummiband-Ducati kaufen. Momentan ist aber wieder Wolke Sieben angesagt, und nach zwei Jahren - toi toi - einfach fahren und keiner angedachten Verschlimmbesserung sehe ich der Zukunft erwartungsvoll entgegen.

Und wenn ich dann nächste Woche auf dem Sachsenring (meinem 10. Kurs in Europa) oder in drei Wochen zum zwölften Mal in Spa mit meiner alten Lady auf die Strecke fahre, bin ich glücklich wie ein kleines Kind. Gerade in Spa habe ich das Gefühl, als wenn dieser Kurs von einem Königswellenfahrer gebaut worden wäre. Nirgendwo kann man so flüssig bei annähernder Höchstgeschwindigkeit in vollster Schräglage - oder in der Eau Rouge mit

stärkster Kompression - sein Motorrad so intensiv spüren.

Ja, wir beide sind miteinander älter geworden; und das möchte ich auch gerne gemeinsam so weitermachen. Und wenn ich mal nicht mehr kann, werde ich meine Lady lieber einem Enthusiasten, der damit weiterfahren möchte, schenken, als dass sie in irgendeiner Vitrine versauert. Denn das hat sie

wirklich nicht verdient. Dass ich mit meiner zweiten Ducati mittlerweile weit über 200.000 Kilometer ohne größere Probleme mit viel Spaß in den Backen kreuz und



Ein Motorschaden führte zu einem Highsider. Dabei schlug der Stummellenker ein Loch in den Kunststofftank, und die Ducati fing an zu brennen.

quer durch Europa spazieren fahre, ist eine andere Geschichte und soll vielleicht ein andermal erzählt werden.

Uwe Hasler

DUCATI
MELLE

SCRAMBLER
DUCATI

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

Presseschau

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

Moto Guzzi V7 Special

Auf fünf Seiten werden die Erfahrungen geschildert, welche innerhalb von acht Jahren mit einer Moto Guzzi V7 750 Special gesammelt wurden. Den Text lockern fünfundzwanzig Abbildungen in der Ausgabe Nr. 07/2020 der „Oldtimer Praxis“ auf.

Energica Eva Ribelle

In einem Vergleichstest der Zeitung „Motorrad News“ heißen die beiden Konkurrenten Energica Eva Ribelle und Harley-Davidson LiveWire. Sechzehn Fotos verstreuen sich auf nicht ganz sieben Seiten in der Juli-Ausgabe.

Ducati Streetfighter V4 S

In einem Vergleichstest beleuchtet „Motorrad News“ die Unterschiede zwischen Aprilia Tuono V4 1100 Factory, Ducati Streetfighter V4 S, Kawasaki Z H2 und KTM 1290 Super Duke R. Zu finden ist der Artikel über die vier unverkleideten Motorräder in der Ausgabe Nr. 07/2020 mit vierzig Bildern auf 11 Seiten.

Auch in der österreichischen Zeitung „Der Reitwagen“ ist die nackte V4-Ducati Bestandteil eines Vergleichstests. Aprilia Tuono V4 1100 Factory, Ducati Streetfighter V4 S, KTM 1290 Super Duke R und MV Agusta Brutale 1000 Serie Oro wurden hierfür ausgewählt. Teil Eins der Story belegt vier Seiten mit neunzehn Fotos in der aktuellen Ausgabe.

Aprilia Tuono V4 1100 Factory

„Motorrad News“ lässt die V4-Aprilia gegen drei andere Motorräder antreten. Die Konkurrenten heißen Ducati Streetfighter V4 S, Kawasaki Z H2 sowie KTM 1290 Super Duke R. Auf etwa elf Seiten wird den vier Naked Bikes auf den Zahn gefühlt. Vierzig Fotos füllen den Text in der Juli-Ausgabe.

In dem österreichischen Magazin „Der Reitwagen“ misst sich die Aprilia mit diesen Konkurrenten: Ducati Streetfighter V4 S, KTM 1290 Super Duke R und MV Agusta Brutale 1000 Serie Oro. Der erste Teil des Vergleichstests erstreckt sich über vier Seiten mit neunzehn Abbildungen in der aktuellen Ausgabe.

**MANIAC
MOTORS**
Motorradtechnik

Benelli

MVAGUSTA
Fachhändler

bimoto **VYRUS**

www.maniacmotors.de

Presseschau

Aprilia RSV4 1100 Factory

„Der Reitwagen“ beschäftigt sich in dem aktuellen Heft mit zwei Superbikes auf dem Red Bull Ring. Dort vergleicht er die V4-Aprilia mit der Ducati Panigale V4 S. Auf acht Seiten gehören siebenundzwanzig Abbildungen zu diesem Vergleichstest.

In der Juli-Ausgabe der „PS“ heißen die drei Teilnehmer eines Superbike-Vergleichstests Aprilia RSV4 1100 Factory, BMW S 1000 RR und Ducati Panigale V4 S. Dreiunddreißig Fotos zeigen die drei Boden-Boden-Raketen auf achtzehn Seiten.

Die Kollegen von der „MO“ haben ihren Superbike-Vergleich zusammen mit dem Reitwagen durchgeführt. Hier füllen Aprilia RSV4 1100 Factory und Ducati Panigale V4 S zehn Seiten in der Juli-Ausgabe mit zweiundzwanzig Bildern.

Ducati 851

In der Zeitung „Klassik Motorrad“ belegt der neueste Teil des Berichts über die Wiederinbetriebnahme einer Ducati 851, die aus dem Dornröschenschlaf geweckt werden soll, sechs Seiten. Dieses Mal geht es um die Themen Kurbelwelle, Pleuel und Kolben. Zehn Bilder garnieren den Text in der Ausgabe Nr. 04/2020.

Motobi 125 Sport Special

In der Ausgabe Nr. 04/2020 der Zeitung „Klassik Motorrad“ nimmt ein Bericht über die kleine Maschine mit liegendem Zylinder aus den siebziger Jahren zehn Seiten ein. Der Artikel beinhaltet achtzehn Abbildungen.

Moto Morini 3½ Sport

In der aktuellen 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.

Dirt-Track-Ducati

Einen Bericht über eine Dirt-Track-Maschine mit einem Ducati-Motor kann man in der Ausgabe Nr. 04/2020 der Zeitung „Klassik Motorrad“ auf sechs Seiten lesen. Acht Abbildungen bringen die Maschine mit Einzylindermotor und einige seiner Details den Lesern näher.

Lust[®]
Motorrad GmbH

Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln

MV **MOTO GUZZI**

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

PIAGGIO **CAGIVA**

GILERA **Benelli**

Motorrad Lust GmbH
50677 Köln • Bonner Wall 124
Tel.: 0221 / 9370707 • Fax.: 0221 / 9070707
www.motorrad-lust.de

Moto Guzzi V85 TT (Travel)

In der Zeitung „Motorrad News“ ist ein Enduro-Vergleichstest mit der Moto Guzzi V85 TT zu lesen. Hier muss sich der Bestseller aus Mandello del Lario gegen die BMW R 1250 GS behaupten. In dem Heft Nr. 07/2020 verteilen sich einunddreißig Fotos auf zwölf Seiten.

Mittelklasse-Enduros stehen im Focus eines Vergleichs im „Motorrad-Magazin.“ Hierfür wählte die Redaktion folgende Motorräder aus: BMW F 850 GS Adventure, Honda Africa Twin Adventure Sports, Kawasaki Versys 1000 SE, KTM 790 Adventure, Moto Guzzi V85 TT Travel, Suzuki V-Strom 1050 XT und Triumph Tiger 900 Rally Pro. Diese Armada setzt sich auf siebzehn Seiten mit siebenundsechzig Abbildungen in dem aktuellen Heft in Szene.

Die Zeitung „MO“ hat der Enduro von Moto Guzzi vier Seiten gewidmet. Sechs Bilder garnieren den Kurztest in der Ausgabe Nr. 07/2020.

Vespa V 50

„Oldtimer Praxis“ beschäftigt sich in dem Heft Nr. 07/2020 mit der Motorrevision einer Vespa V 50. Auf drei Seiten gehören fünfzehn Abbildungen zu diesem Bericht.

Moto Morini Dart 400

Sechs Seiten umfasst ein Bericht über die komplett verkleidete Moto Morini in der „Oldtimer Markt“. Zehn Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. In dem Heft Nr. 07/2020 ist der Artikel zu entdecken.

Moto Guzzi Umbau

Ein Artikel über eine im klassischen Stil umgebaute Moto Guzzi SP 1000 nimmt in der aktuellen Ausgabe von „Klassik Motorrad“ acht Seiten ein. Dreizehn Fotos sorgen für die Bebilderung, zeigen Motorrad und seine Einzelheiten.

Ducati Panigale V4 S

In der aktuellen Ausgabe zieht die Zeitung „Der Reitwagen“ einen Vergleich zwischen der Ducati Panigale V4 S und der Aprilia RSV4 1100 Factory. Siebenundzwanzig Abbildungen zieren den Text auf acht Seiten.

Im Juli-Heft der „MO“ treffen die selben Superbikes aufeinander wie im Reitwagen. Beide Redaktionen haben dabei zusammen gearbeitet. Das Resultat erstreckt sich hier über zehn Seiten mit zweiundzwanzig Bildern.

In dem Juli-Heft von „PS“ muss die Panigale zwei anderen Superbikes die Stirn bieten. Gegen Aprilia RSV4 1100 Factory und BMW S 1000 RR kämpft sie um die Punkte. Dreiunddreißig Bilder füllen achtzehn Seiten.

MV Agusta Brutale 1000 Serie Oro

Vier Seiten der aktuellen Zeitung „Der Reitwagen“ sind dem ersten Teil eines Vergleichstest von vier unverkleideten Motorrädern gewidmet. Neunzehn Fotos zeigen Aprilia Tuono V4 1100 Factory, Ducati Streetfighter V4 S, KTM 1290 Super Duke R und MV Agusta Brutale 1000 Serie Oro.

Supermoto mit Kriegsbemalung

Ducati Hypermotard RVE

Optisch angelehnt an eine Konzeptstudie hat Ducati nun die Hypermotard RVE im Programm. Die Unterschiede zur normalen Hypermotard halten sich in Grenzen.

Eine andere Lackierung und Grafik-Folien mit sehr geringer Dicke sind die optischen Unterschiede gegenüber der normalen Hypermotard. Auf der technischen Seite erhält die Maschine zusätzlich zum bisherigen Elektronikpaket mit Kurven-ABS usw. jetzt serienmäßig einen Schaltassistenten, der in beide Richtungen arbeitet. Ansonsten ist das Motorrad unverändert.

Das neue Modell ist ab Juli bei den Vertragshändlern erhältlich. Einen Preis hat Ducati in



Bedruckte Folien sorgen für das peppige Outfit.



der Pressemitteilung noch nicht verraten. Die normale Hypermotard kostet 12.855 Euro, der Quickshifter ist als Originalzubehör für 222 Euro nachrüstbar. Für die Ducati Hypermotard 850 RVE wird ein Preis von ungefähr 13.500 Euro erwartet.

Die Felgen sind zweifarbig in Schwarz und Rot lackiert. Als Zusatzausstattung bietet die Maschine einen Schaltassistenten.

Bewährte Hubraumgröße

Moto Guzzis mit 850 Kubikzentimetern

850 ist eine Hubraumgröße, die bei Moto Guzzi eine lange Tradition hat. Die ersten V2-Motoren für den Straßenverkehr hatten 1967 noch 700 Kubikzentimeter. Bereits zwei Jahre später sorgten drei Millimeter mehr Bohrung für 750 Kubikzentimeter, und 1972 debütierte die V7 850 GT mit einem Zylindervolumen von 850 Kubikzentimetern.

Exakt waren es 844 Kubikzentimeter, die aus einem Zylinderdurchmesser von 83 Millimetern und einem Kolbenarbeitsweg von 78 Millimetern resultierten. Neu war die Kurbelwelle mit acht Millimetern mehr Hub. Die Motorleistung betrug damals 55 PS bei moderaten 6.100 U/min. Im Vergleich zum 750er-Motor legte das Drehmoment um satte 30 Newtonmeter zu, so dass nun 90 Nm als Maximaldreh-

moment in den Papieren standen. Um den höheren Kräften stand halten zu können, entwickelte man ein neues Motorgehäuse mit mehr außenliegenden Versteifungsrippen.

Dank des höheren Drehmoments kann man die 850er schaltfauler fahren als die 750er. Trotzdem erhielt auch sie das neue Fünfgang-Getriebe, welches gerade für die 750 Sport entwickelt worden war. So





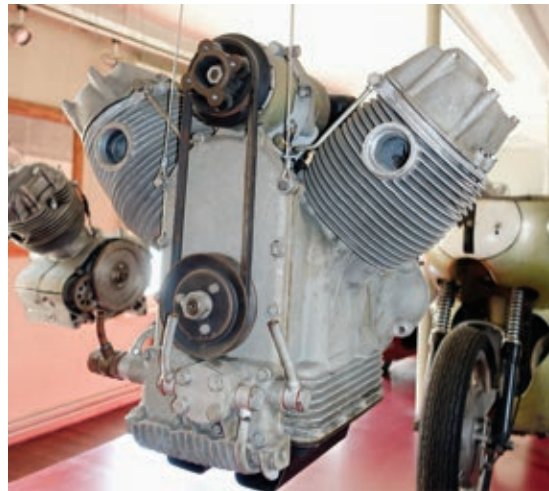
Links: Ein Moto Guzzi V7-Motor mit oben auf dem Motorgehäuse positionierter Lichtmaschine.

Unten: Wie man an dem Prototypmotor im Werksmuseum sehen kann, wird die Lichtmaschine von einem Keilriemen angetrieben.

hatten alle großen Modelle das gleiche Getriebe.

Die 850 GT basierte noch auf den V7-Modellen mit deren Fahrwerk. Neben der normalen Version gab es eine California mit Windschild, Koffern, Trittbrettern und Schutzbügeln. Diese beiden 850er sind die letzten Vertreter der damaligen V7-Baureihe. Hier befindet sich die Lichtmaschine noch oben auf dem Motorgehäuse und für deren Rotation sorgt wie beim Auto ein Keilriemen.

Ab 1974 produzierte Moto Guzzi die neue 850er-Generation mit dem Tonti-Rahmen. Den Anfang machte die 850 T mit Scheibenbremse vorne und Trommelbremse hinten. Mit 57 PS war die Motorleistung geringfügig gestiegen. Am V2 gab es aber ein paar tiefgreifende Veränderungen. Um das Motorrad flacher gestalten zu können,



platzte man nun die Lichtmaschine vorne auf einer neuen Kurbelwelle. Diese neue, kleinere Lichtmaschine von Bosch leistet 182 Watt. Bei der V7 waren es noch 300 Watt gewesen.

Anstelle des autotypischen Verteilers mit Verteilerfinger kam nun eine neue Ausführung zum Einsatz. Ab da befinden sich zwei Kontakte im Verteiler, welche pro Zylinder eine Zündspule ansteuern. Für

Die Moto Guzzi V7 850 GT und deren Ableger California waren die erste 850er aus Mandello del Lario.



Der Guzzi-Motor ab der 850 T. Die Lichtmaschine sitzt nun vorne auf der Kurbelwelle. Gut zu erkennen ist die Steuerkette, welche Nockenwelle und Ölpumpe antreibt.

die Leistungssteigerung von zwei Pferdestärken sind eine etwas höhere Verdichtung (9,5:1 anstatt 9,2:1), eine neue Nockenwelle und von 29 auf 30 Millimeter vergrößerte Vergaser verantwortlich. Es folgte die T3 mit 59 PS. Die Zahl drei steht hier für die drei Brems scheiben, von denen die hintere und eine der beiden vorderen durch die Fußbremse betätigt werden. Das Integralbremssystem fand viele Freunde. Der Motor erhielt einen im Inneren befindlichen Ölfilter. Das wurde durch eine neue Öl-

In der Le Mans-Baureihe wurde der V2 auf Leistung getrimmt mit großen Ventilen und großen Vergasern.

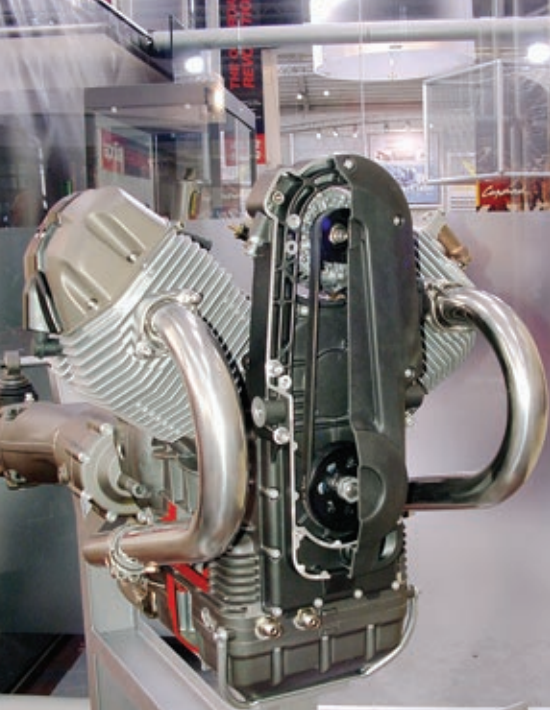
wanne ermöglicht. Bis dahin hatte es nur ein Ölsieb gegeben. Und auch die Dell'Ortos atmen nun durch einen Papierfilter ein.

Nach der 850 T3 (1975 bis 1980) zählte Moto Guzzi einfach weiter, es folgten also T4 (1980 bis 1983) und T5 (1983 bis 1988). (Eine T2 hat es nie gegeben.) Dazu bot Moto Guzzi von der T3 noch eine California-Version als Reisemaschine an. Bei der T3 und T4 waren die Motoren identisch, aber die T5 erhielt den neuen Motor mit den eckigen Zylindern. Bei diesen ist der Stehbolzenabstand größer, das heißt, auch das nochmals verstärkte Motorgehäuse ist neu. Ab jetzt verwendete Moto Guzzi Zylinder mit einer Nikasilbeschichtung anstatt der bisher hartverchromten

Laufflächen. Die Kipphebelböcke sind nun aus Aluminium anstatt aus Stahl gefertigt. Dadurch ändert sich das Ventilspiel in der Warmlaufphase nicht mehr so sehr.

Zum eckigen Motor gehört nun serienmäßig ein Ölwannezwischenring.





Mit Brevia und Griso wanderte die Lichtmaschine wieder nach oben.

Dadurch sinkt der Ölstand, und es kommt zu weniger Panschverlusten. Das sorgt für geringeren Ölaustritt aus der Motor-entlüftung. Die Leistungsangabe für die T5 lautete 67 PS, das ist aber wohl ein optimistischer Wert. Eigentlich ist der Motor im Bezug auf Leistungsteile, Steuerzeiten und Vergasergrößen identisch mit der T4.

Für die Sportler schuf man in Mandello del Lario die Le Mans 850, die ab 1976 der Grundstein einer sehr erfolgreichen Bau-reihe war. In der ersten Serie mobilisier-te der V2 hier stattliche 70 PS bei 7.300 U/min. Die Le Mans II bot von 1979 bis 1980 mit einer neuen Auspuffanlage drei Pferdestärken mehr. In der dritten Serie, gebaut bis 1984, standen 76 PS zur Verfügung.

Der Aufbau des Le Mans-Motors der ersten beiden Serien entspricht dem der 850 T3. Für mehr Schmackes sorgen

andere Kolben mit höherer Verdichtung, größere Ventile (Einlass 44 Millimeter, Auslass 37 Millimeter) und große Verga-ser. Während bei den Tourenmodellen 30er-Rechteckvergaser das Gemisch bil-den, sind bei den Sportlern 36er-Rund-schieber-Gasfabriken zu entdecken. Zu deren Besonderheiten gehören Beschleu-nigerpumpen, bei denen man die Einspritz-menge einstellen kann. Oben auf den Vergasern sind Umlenkdomen für die Bow-denzugbetätigung montiert.

Bis 1988 produzierte Moto Guzzi die 850er für den zivilen Verkehr. (Als Behörden-fahrzeuge blieb diese Hubraumgröße noch länger im Programm.) Ab da hatten die großen Guzzis einen knappen Liter Hub-raum und später noch etwas mehr.

2005 präsentierte Moto Guzzi überra-schend zwei Modelle mit einem neuen 850er-Motor, genau gesagt mit 877 Ku-bikzentimetern. Dieser war abgeleitet von den aktuellen 1.100er-Triebwerken und hatte wie diese einen Kolbendurchmesser von 92 Millimetern. Aber der Hub betrug nur 66 anstatt 80 Millimeter. Damit besitzt dieser Motor einen ganz anderen Charak-ter als die alten 850er aus den siebziger und achtziger Jahren. Der Kurzhuber läuft viel runder und geschmeidiger, er hat weniger von dem Treckercharakter

Regler für alle Ducatis 87,- €

10 Jahre Garantie, 1 Jahr

uneingeschränktes Rückgaberecht

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

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

Kontaktlose Zündanlagen für viele Motorräder lieferbar

Bike Affairs Bredenebek

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

Bei der Griso 850 verdecken auf der rechten Seite weder Krümmer, noch Rahmenrohre oder ein Ölkühler den Motor. Die Zylinder sind eckig wie seit der 850 T5 aber mit neuen Ventildeckeln.



der alten Motoren. Mit 76 PS bei 7.700 U/min ist der V2 leistungsmäßig auf dem Niveau der Le Mans III.

Bei der Brevia und Griso befindet sich die Lichtmaschine wie bei der alten V7 wieder oben auf dem Motorgehäuse.

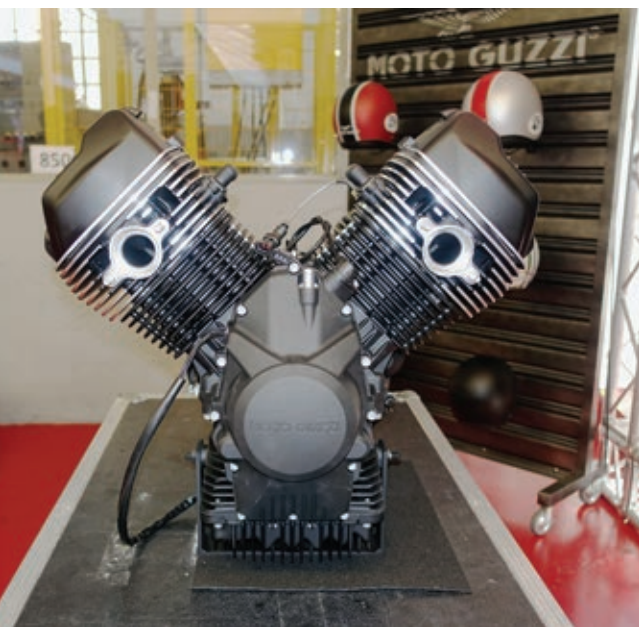
Im Gegensatz zu den alten 850ern besitzen die neuen Modelle jetzt ein Sechsgang-Getriebe und eine neue Ölwanne. Nun kann man den Ölfilter wechseln, ohne die Ölwanne hierfür demontieren zu müssen.

Die Brevia 850 und Griso 850 waren keine großen Verkaufserfolge, sie standen immer im Schatten der 1.100er-Schwes-termodelle. 2007 lief die Produktion aus.

Brevia und Griso sind beide mit einer Einspritzanlage ausgerüstet.

2015 stellte Moto Guzzi zwei V9-Modelle vor: Bobber und Roamer. Die Eckdaten dieses Motors sind dicht dran an der V7 850 GT. Mit 84 Millimetern hat der Kolben einen Millimeter mehr Durchmesser und der Hub ist dafür mit 77 Millimetern um einen Millimeter kürzer geraten. Das ergibt ein Zylindervolumen von 853 cm³, also neun mehr als bei der allerersten 850er.

Aber so ähnlich diese Werte sind, ist das V9-Triebwerk doch ein anderer Motor, der auf den kleinen Modellen basiert. Bei der Entwicklung legten die Techniker offensichtlich nicht den Schwerpunkt auf die Spitzenleistung. Die V9-Modelle geben sich



Bei den Motoren der kleinen Baureihe saß die Lichtmaschine schon immer vorne auf der Kurbelwelle.

Die letzte Evolutionsstufe ist die V85 TT. Das Motorgehäuse ist wie bei allen kleinen Modellen unterhalb des Zylinders horizontal geteilt. Neu ist das Ölschauglas zusätzlich zum Ölmesstab.

mit 55 PS zufrieden - also genauso viele Pferdestärken wie bei der V7 850 GT von 1974. Diese stehen bereits bei 6.250 U/min zur Verfügung.

Der Grundaufbau der kleinen Motorbaureihe ist zwar wie bei den großen Modellen, aber hier ist das Motorgehäuse horizontal geteilt.

Für die neue V85 TT nahmen die Ingenieure zwar den V2 der V9 als Basis, aber es wurde so gut wie jedes Bauteil verändert oder durch eine Neukonstruktion ersetzt. So gelang es, aus dem Motor 80 PS herauszukitzeln. Damit übertrifft die V85 TT die Le Mans III, ist somit die leistungstärkste 850er, die je in Mandello del Lario gebaut wurde. Und das, obwohl sie ja heute ganz anderen Vorschriften unterliegt, was Abgase und Geräusche betrifft.



Fazit

Man könnte auch sagen, Moto Guzzi hat fünf 850er-Motoren gebaut:

runde Zylinder mit Lichtmaschine oben
 runde Zylinder mit Lichtmaschine vorne
 eckige Zylinder mit Lichtmaschine vorne
 eckige Zylinder mit Lichtmaschine oben
 abgerundete Zylinder mit horizontal geteiltem Motorgehäuse

Die Motorleistung variierte zwischen 55 und 80 PS laut Werksangaben. Hub und Bohrung sind bei der V7 850 bis zur Le Mans III identisch und bei der V9 und V85 TT nahezu gleich. Nur die Breva 850 und Griso 850 hatten ein deutlich anderes Hub-Bohrungsverhältnis.

**DEUTSCHLANDS GRÖSSTE MOTORRAD-WELT
 ÜBER 2000 BIKES VOR ORT**

L&L

DUCATI Kawasaki HONDA YAMAHA MOTO GUZZI Husqvarna

Echterdinger Straße 85 Telefon 07 11/79 73 03-22 info@limbaecher.de
 70794 Filderstadt Telefax 07 11/79 73 03-50 www.limbaecher.de

LIMBÄCHER

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 Veringenstein trifft sich jeden 1. Freitag im Monat in der Pizzeria Hirsch in Veringenstein. 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: azguzi@live.com.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bayern

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

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

81669 Moto Guzzi Gourmet-Treffen jeden dritten Freitag im Monat im Restaurant Tassilo, Dantestr. 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 Sporthelm Gambach in Rohrbach, 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: Torssten, 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 Koppenretscher. 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.: 0160-5756199.

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.: 0160-5756199.

Umgezogen?
Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Regelmäßige Italo-Treffs

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

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

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

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

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

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

46286 Italo-Treff jeden 1. Sonntag im Monat von 10:00 - 12:30 Uhr bei Michael Nitzsche & team, 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.ducati-stammtisch-niederrhein.de.

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

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

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

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

Rheinland-Pfalz

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

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

55593 Der Ducati-Stammtisch Rüdesheim trifft sich jeden 2. Montag im Monat im eigenen Clubraum in Rüdesheim, Schäfersweg 1. Info: Tel.: 0671-42771. **eingestellt**

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

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

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

Saarland

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

Sachsen

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

Schleswig-Holstein

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

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

Österreich

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

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

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

A-3500 Moto Guzzi-Stammtisch der Guzzizangler jeden letzten Freitag im Monat ab 19:00 Uhr in der Pizzeria Corleone, Göttweigerhofgasse 6 in Krems. Info: E-Mail: 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: aquiledellastrada@motoguzzi.club Internet: <http://motoguzzi.club>, Tel.: 0043-(0)664-73482486.

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

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

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

Schweiz

CH-3538 Treff des Moto Guzzi Club-Schweiz findet jeden Freitag beim Pilsener in der Gaststätte bei G. Müller, Röthenbach. Info: Internet: www.imcs.ch, Tel.: 0041-(0)31-7912264. **eingestellt**

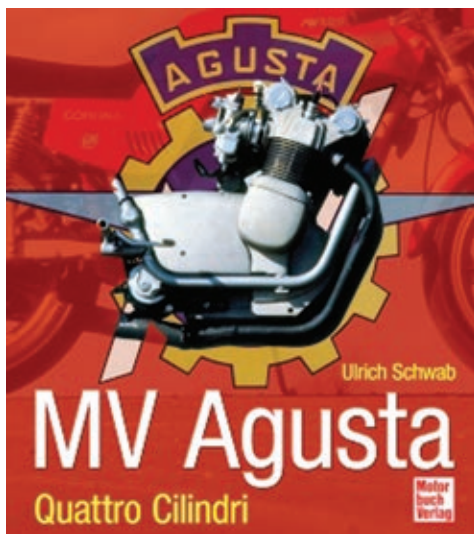
CH-4466 Der Moto Guzzi Stammtisch Dreiländereck trifft sich jeden 1. Mittwoch und 3./4. Freitag im Monat ab 19:00 Uhr im Restaurant Altavilla, Hauptstr. 181 in Ormalingen. Info: Internet: mgsd.ch.

Umgezogen?
Bitte teilt uns
rechtzeitig
Eure neue
Adresse mit!

Preisreduzierungen für zwei Bücher

Der Motorbuch Verlag hat die Preise für zwei Italo-Bücher deutlich reduziert. Meist ist das ein Zeichen für den Ausverkauf der letzten Exemplare. Wer interessiert ist, sollte also zugreifen.

Das Buch „MV Agusta - Quattro Cilindri“ von Ulrich Schwab (ISBN 978-3-613-03478-5) hat bisher 29,95 Euro gekostet. Jetzt ist es im Ausverkauf für 9,95 Euro erhältlich. (Eine Buchvorstellung haben wir im Heft Nr. 312 abgedruckt). Wie der Titel schon sagt, befasst sich das Werk auf 114 Seiten im Format 265 x 230 mm ausschließlich mit den vierzylindrigen Modellen der Marke MV Agusta. Was der Titel nicht verrät ist, dass die 5 Schwarz/Weiß- und 115 Farbbildungen nur die alten MV Agustas bis zum Jahr 1980 zeigen. Viel Platz ist den Sondermodellen eingeräumt, welche nach der Schließung des Werks beim deutschen Importeur entstanden.



Das Buch „Lambretta“ von Pete Davies (ISBN 978-3-613-03764-9) reduzierte der Verlag von 24,90 Euro auf 9,99 Euro. Hier wird auf 184 Seiten die Geschichte der Rollermarke im Format 270 x 210 mm erzählt. Lambretta begann wie viele andere Hersteller nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Produktion von motorisierten Zweirädern und spezialisierte sich bald auf Roller. Die zu Innocenti gehörende Marke war lange Zeit der größte Konkurrent von Vespa. Anfang der Siebziger wurde die Zweiradfertigung eingestellt und die Produktionsanlagen nach Indien verkauft. 64 Schwarz/Weiß- und 162 Farbbildungen schmücken das Buch.

Beide Bücher sind im normalen Buchhandel erhältlich.

Österreich macht ernst

Grenzwerte und Streckensperrungen in Tirol

Wie wir im letzten Heft berichtet haben, hat der Bundesrat eine Entschließung erstellt, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, in mehreren Punkten gegen laute Motorräder vorzugehen. Da geht es um schärfere Grenzwerte für Neumaschinen, Fahrverbote an Wochenenden und die Beschlagnahme von manipulierten Motorrädern.

Auch in Österreich will man laute Motorräder bekämpfen. Einen ersten, drastischen Schritt hat jetzt Tirol gemacht. Dort sind einige Straßen seit dem 1. Juni gesperrt für Motorräder, bei denen ein Standgeräusch von mehr als 95 dB(A) eingetragen ist. Und das betrifft viele serienmäßige Zweiräder.

Bei der Homologation der Maschinen ist ein niedriger Geräuschgrenzwert im Bereich von 50 km/h während der Beschleunigung vorgeschrieben. Aktuell sind höchstens 77 dB(A) bei dieser Messung erlaubt. Wenn die Motorräder diese Zahl in einem vorgeschriebenen Messverfahren nicht überschreiten, wird der ermittelte Wert als Fahrgeräusch eingetragen. Weil die Polizei bei Kontrollen nicht den kompletten Homologationstestaufbau nachstellen kann, hat man einen Standgeräuschwert für schnelle Kontrollen eingeführt. Dieser wird im Stand bei halber Nenndrehzahl gemessen und dient der Polizei als eingetragener Referenz-

wert, um manipulierte Auspuffanlagen zu erkennen.

Jetzt hat die Industrie in den letzten Jahren angefangen, den Sinn der Geräuschvorschriften zu unterwandern. Klappen im Auspuff werden so gesteuert, dass die Motorräder während der Fahrgeräuschmessung leise sind, aber ansonsten mit offener Auspuffklappe jede Menge Krach machen. Bei der Aprilia RSV 1100 Factory stehen 105 dB(A) als Standgeräusch im Fahrzeugschein, bei der Ducati Streetfighter V4 S sind es gar 106 dB(A). Laut aber legal, denn für das Standgeräusch existiert kein maximaler Grenzwert. Standgeräusch und Fahrgeräusch sind nicht miteinander vergleichbar, weil sie völlig unterschiedlich ermittelt werden, und es gibt auch keine Umrechnungsformel.

Ein Motorrad muss nur innerhalb einer kleinen Messstrecke unter bestimmten

Jedes moderne Motorrad hat einen solchen Aufkleber, um der Polizei die Geräuschkontrolle zu erleichtern. Laut diesem darf dieses Motorrad bei 6.375 Kurbelwellenumdrehungen 106 dB(A) erzeugen.



Bedingungen leise sein. Für alle anderen Fahrzu-
stände ist kein Grenzwert
vorgeschrieben. Über-
spitzt gesagt könnte ein Mo-
torrad so bauen, dass nur
während dieser Mess-
strecke die Abgase durch
die Auspuffanlage gelei-
tet und sonst völlig unge-
dämpft herausgeblasen
werden. Das wäre dann
zwar höllisch laut aber
völlig legal. (Den Aspekt
der Abgasreinigung las-
sen wir hier außer acht.)
Viele heutige Motorräder
sind im allgemeinen Fahr-
betrieb lauter als Maschi-
nen aus den Achtzigern
und Neunzigern, obwohl
damals höhere Lärmwer-
te erlaubt waren als heu-
te. Da hat die Industrie in
den letzten Jahren viel
„Lärm-Engineering“ an-
gewendet. Auf Herstel-
lerseite ist man oft der
Meinung, dass sich laute
Motorräder besser ver-
kaufen als leise.

Das Standgeräusch ist in
den Fahrzeugpapieren in
dem Feld U1 eingetragen. Ist dieser Wert
höher als 95 dB(A), darf man vom 1. Juni
bis 31. Oktober diverse bei Motorradfah-
rern beliebte Straßen in Tirol nicht befah-
ren. Eine Missachtung dieser Vorschrift
wird mit 220 Euro Bußgeld geahndet, und
man kann zum Umkehren aufgefordert
werden. Betroffen sind unter anderem
das Hahntennjoch, die Lechtalstrasse, die
Tannheimerstrasse und der Namlos-
Übergang.

Juli 2020



***In Tirol sind mehrere Straßen für Motorräder,
welche mehr als 95 dB(A) als Standgeräusch in
den Papieren eingetragen haben, gesperrt.***

Sehr viele aktuelle Motorräder aus Italien
haben ein Standgeräusch, welches höher
als 95 dB(A) ist. Grob gesagt, kann man
davon ausgehen, dass fast alle Motorrä-
der mit Klappe im Auspuff von diesem
Verbot betroffen sind. Und selbstverständ-
lich überschreiten auch viele alte Motor-
räder diesen Grenzwert.

Früher waren das Problem ein paar
„schwarze Schafe“, deren Motorräder
durch Manipulationen illegal die vorge-



schriebenen Grenzwerte überschritten. Diese konnten von der Polizei herausgefishcht werden. Heute sind das Problem legale Motorräder mit Auspuffklappensteuerung, gegen welche die Polizei keine Handhabe hat. In Tirol glaubt man, mit der Zugrundelegung des Standgeräusches einen Weg gefunden zu haben, gezielt diese Maschinen auf einzelnen Strecken auszusperren, während man in Deutschland einzelne Strecken gleich für alle Motorräder - auch die leisen - an Wochenenden und Feiertagen sperren will. Aber laut der Empfehlung des Bundesrats sollen Motorräder mit alternativen Antrieben die Strecken trotzdem befahren dürfen. Eine Lärmstudie in der Schweiz hat aber ergeben, dass eine Energica Eva teilweise lauter als manches Verbrennermotorrad ist. Laut einer anderen Studie hängt die Lärmbelastung hauptsächlich vom Fahrverhalten der einzelnen Biker ab. Als besonders störend wird das Ausdrehen der Motoren beim Beschleunigen empfunden.

Sollte das österreichische Beispiel Schule machen, und auch andere Länder ihre Fahrverbote nach den Standgeräuschwerten im Fahrzeugschein aussprechen, könnte sich das auf die Verkaufszahlen bestimmter Modelle - neu und gebraucht - massiv auswirken.

Im Moment gibt es aber eine ganz andere Auswirkung: Zahlreiche Motorradfahrer - egal ob mit lauten oder leisen Motorrädern - haben ihre Urlaubsbuchungen in Tirol und teilweise auch anderen Regionen Österreichs storniert. Dort gibt es viele Hotels, welche sich auf Motorradfahrer spezialisiert haben. Nach dem langen Lockdown durch das Corona-Virus ist das für die betroffenen Gastwirte die zweite Katastrophe in Folge.

Im Internet gibt es zahlreiche Aufrufe, Österreich als Urlaubsland zu boykottieren. Bereits im letzten Jahr gab es einen Boykottaufruf bezüglich Tirol. Auch damals waren Fahrverbote/Beschränkungen in Österreich der Auslöser, weswegen angeregt wurde, auf Skiurlaube in Österreich zu verzichten.

In Österreich wurden bereits einige Klagen gegen die genannten Sperrungen eingereicht. Zum einen von betroffenen Gastronomen, zum anderen von dort wohnenden Motorradfahrern. Denn es gibt keine Ausnahmeregelung für Anwohner. Wer in dem genannten Gebiet lebt und ein Motorrad, bei dem mehr als 95 dB(A) als Standgeräusch eingetragen sind, besitzt, darf mit der Maschine nicht mehr fahren. Außerdem wird kritisiert, dass sich diese Streckensperrungen ausschließlich gegen Motorräder richten. Laute Autos, LKW, Trecker usw. dürfen die betroffenen Straßen weiterhin befahren.

Viele Experten sind sich einig, dass das Fahrverbot in Tirol letztlich nicht zu einer deutlichen Lärmreduzierung in diesem Gebiet führen wird. Die Maßnahme wird von einer Lärmstudie begleitet, welche nach dieser Saison auszuwerten ist.

**Die nächste Ausgabe der Motalia
erscheint am 1. September 2020**

Vespa-Special

2012 präsentierte Vespa erstmals die 946 als exklusives Modell mit Monocoque-Chassis. Im nächsten Jahr feiern sowohl Vespa als auch das Pariser Couture-Haus Dior ihr 75-jähriges Firmenjubiläum. Beide Marken wurden **1946** gegründet. Anlässlich dessen hat Maria Grazia Chiuri, Creative Directorin bei Dior, ein spezielles Design für die Vespa 946 entworfen.

Der Scooter erhielt einen elfenbeinfarbenen Metalliclack und goldfarbenes Finish an vielen Stellen, wie zum Beispiel Felgenreänder, Gepäckträger, Kantenschutz usw. Lenkerhandgriffe und Sitzbankbezug sind teilweise aus handgenähtem, blauem Leder gefertigt. Das sind wohl klassische Farben der Marke Dior.

Den unteren Teil der Sitzbank ziert das 1967 von Marc Bohm entworfene Muster Dior Oblique. Dazu passend werden Topcase und Helm mit gleichem Design als Zubehör offeriert. Die Vespa 946 Christian Dior wird 2021 anfangs erst in Dior-

Boutiquen und später auch in einigen der Piaggio-Multiplex-Stores angeboten. Technisch wird der 125er-Roller wohl unverändert bleiben. Den Preis hat Piaggio noch nicht verraten. Die normale Vespa 946 kostet 9.990 Euro, die Dior-Version wird sicher teurer sein.

Die nach dem Modedesigner Christian Dior benannte Vespa 946 wird als Edelroller in limitierter Stückzahl nur über wenige Geschäfte angeboten. Der Preis wird noch nicht verraten.



Leserbrief

Zum Artikel: Fahrverbot gefordert

Da ich am Rande der Nordeifel wohne, kenne ich das Kesseltreiben rund um zu laute Motorräder zur Genüge. Natürlich hat der Verein „Silent Rider“ hier seinen Ursprung, und seit Jahren betonen alle Offiziellen (Bürgermeister, Landräte, Polizeipräsidenten etc.), dass sie ja nur die „schwarzen Schafe“ und die „kleine Minderheit, die doch so viel Schaden anrichtet“, meinen, wenn sie ihre Forderungen aufstellen. Argumentiert wird meist wertend, Fakten spielen wie auch sonst in unserem Leben nur eine untergeordnete Rolle.

Auch in Felix Artikel heißt es: „wird vorwiegend manipuliert“, „sind lauter als nötig“, „fällt mit unnötig lauten Motorrädern auf“. Aber was heißt das denn? Der Dieselskandal war weitestgehend illegal, die Klappenregelung bei Motorrädern nicht. Es handelt sich um eine Gesetzesgrundlage, auf die sich jeder berufen kann. Ich sage nicht, dass das Sinn macht; ich frage aber auch nicht nach, wenn mittlerweile 30 % der Eltern ihre (meist Einzel)Kinder mit ihrem SUV durch die kleine Straße zu unserem Kindergarten bringen, oder warum Millionäre wegen der harten Corona-Krise nun 300 Euro vom Staat für jedes Kind bekommen sollen.

In unserem Land ist es normalerweise so, dass nur das verboten ist, was auch gesetzlich geregelt wurde. Doch diese Grenzen verschwimmen zusehends. Wenn Österreich entgegen aller momentanen EU-Regelungen für sich einen neuen Grenzwert von 95 dB(A) Standgeräusch (bei halber Nenndrehzahl in 75 cm Abstand gemessen) festlegt und damit fast alle Motorräder sofort für den normalen Straßenverkehr verbietet, kann man erst einmal nur ohnmächtig zuschauen. Be-

standsschutz, ehemals ein Rechtsgut: Fehl-anzeige.

Ein kleines Beispiel: Vor einigen Samstagen gab es im Rahmen der Qualitätsoffensive Zweirad (gemeinsame Aktionen mehrerer Landkreise in NRW gegen Motorradfahrer) acht Stunden lang bei schönstem Wetter Geschwindigkeits- und Geräuschmessungen in der Nordeifel. Über 50 PKW-FahrerInnen und mehr als 20 KradfahrerInnen waren zu schnell; doch trotz intensivster Bemühungen - auch unter Zuhilfenahme der Provida-Kräder fand man kein einziges Motorrad, was zu laut war. Fazit der natürlich auch zeitweise anwesenden Polit Hautevolee in Person des Aachener Polizeipräsidenten und des Dürener Landrates: Die Kontrollen sind wichtig, um die Verstöße gegen unnötigen Lärm zu ahnden. Soso. Polizeibeamte kommen auf den Daumenwert: 100 angehaltene Motorräder ergeben einen (1) festgestellten Verstoß gegen Lärmmanipulationen. Die Verstöße liegen also eher im Promille- als Prozentbereich.

Entgegen Felix Meinung, dass durch den Verzicht übermäßig lauter Motorräder, der Nichtmontage lauter Auspuffanlagen und einem vernünftigen Fahrstil das Problem zu händeln sei, glaube ich eher, dass z. Bsp. der Leiter des Essener Instituts für Zweiradsicherheit recht hat: „dass der Motorradlärm eher ein gesellschaftliches, denn ein technisches Problem sei: Die Anwohner wollen ihre Ruhe, und die Biker eben fahren.“

Und weil Motorradfahrer weder selbst eine gemeinsame Lobby aufbauen, noch eine haben, geht es eher um: **die da**. Wer hat es denn nicht schon erlebt, dass er abgestempelt wurde, obwohl sein Motorrad einfach in der Ecke stand; oder er nur durch die Kleidung als solcher zu erkennen war.

Leserbrief

Und auch wenn alle sich regelkonform verhalten würden (eher utopisch, oder?): Wenn die aufgepeitschten Bürgerinnen und Bürger erst einmal in Fahrt kommen, sind sie nicht mehr zu halten. Schon in den letzten Jahren hatten wir die ersten Anschläge auf MotorradfahrerInnen (in der Nacht wurden Öl und Nägel in einigen Kurven der Eifel aufgebracht).

Nun hat es die Vereinigung „Silent Rider“ über den Bundesrat schon zur Diskussion von Fahrverboten geschafft und kommentiert auf ihrer Internetseite scheinheilig: Das haben wir gar nicht gewollt. Doch so ist das mit den Geistern, die ich rief; wenn sie dann kommen, habe ich sie nicht mehr in der Gewalt. Es geht den meisten Gegnerinnen und Gegnern nicht um legal oder illegal; es geht darum, keine Motorräder mehr zu hören. Es geht nicht um laut und leise, denn die Akzeptanz von mittlerweile tausenden alten Treckern, die bei uns fast jedes Wochenende zu ihren Treffen bölken, ist ungebrochen.

Ich bin mir sicher, wenn es keinen Zweiradverbrenner mehr geben würde; das nächste Opfer wäre schon gefunden. Denn es geht hier aus meiner Sicht eher um die Einstellung zu den Dingen, als um die Dinge selbst. Mein Fazit ist also: Wir ändern trotz größter Anstrengungen nichts am Kesseltreiben gegen Zweiradfahrer-

Innen. Fahrt, so lange man nicht auf uns schießt, und sucht euch vielleicht Gegenenden aus, die etwas netter zu uns sind.

Uwe Hasler

Zum Artikel: Fahrverbot gefordert

Die Sesselpupser in Brüssel schaffen es nicht, sich eine Lärmvorschrift auszudenken, die über weite Geschwindigkeitsbereiche gilt; und die Industrie ist so kurzichtig, die Motorräder so laut wie möglich zu bauen. Ausbaden sollen das jetzt mit Fahrverboten alle Motorradfahrer an den Wochenenden - danke!

Michael Petersen

Zum Artikel: Fahrverbot gefordert

Die Forderungen des Bundesrates sind teilweise völlig unrealistisch und werden so nicht kommen. Das ist doch größtenteils eine Blase, die nur Aufmerksamkeit auf das Thema lenken soll. Und weil nun alle Zeitungen darüber berichten, hat das auch geklappt. Ändern wird sich aber nicht viel. Streckensperrungen verschieben bloß das Problem. Dann wird halt woanders gefahren und dort Lärm erzeugt. Das Beseitigt weder die Ursache noch die Auswirkungen.

Karl-Heinz Feringer



DUCATI

MOTO GUZZI

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

Jetzt die neuen Modelle testen!

April 2018
5. Platz
MOTORRAD

Sport - Sport - Sport

Sporttermine

17.07.-19.07.	Jerez/E	GP
24.07.-26.07.	Jerez/E	GP
31.07.-02.08.	Jerez/E	SB-WM
07.08.-09.08.	Brünn/CZ	GP
07.08.-09.08.	Portimao/P	SB-WM
14.08.-16.08.	Red Bull Ring/A	GP
21.08.-23.08.	Red Bull Ring/A	GP
28.08.-30.08.	Aragón/E	SB-WM

MotoGP

Es wurde in MotoGP in diesem Jahr noch kein einziges Rennen gefahren, aber viele Fahrer und Teams sind am Verhandeln um neue Verträge für die kommenden Jahre, und es hat bereits einige unerwartete Abschlüsse gegeben. So wird Jack Miller in das Ducati-Werksteam aufsteigen. Der Australier hat im letzten Jahr im Pramac-Ducati-Team fünf Podestplätze erzielt, davon drei in den letzten sechs Rennen. Der Wechsel von Miller bedeutet, dass

entweder Andrea Dovizioso oder Danilo Petrucci das Werksteam verlassen muss. Dovizioso werden größere Chancen für den Verbleib eingeräumt. In den letzten drei Jahren hat Dovizioso die Saison auf dem zweiten Gesamtrang beendet. Bei so manchem Rennen konnte der Italiener den mehrfachen Weltmeister Marc Marquez besiegen. Die Entscheidung könnte in den heutigen Zeiten aber auch von den Gagenforderungen der Fahrer abhängen. Dovizioso fährt seit 2013 für Ducati. Als das Werk für 2017 und 2018 Jorge Lorenzo für eine traumhafte Gage engagierte, musste man sich damals entscheiden, mit welchem der beiden Bestandsfahrer man weiter machen wollte. Man entschloss sich schließlich für Iannone. Der Italiener sollte aber auf die Hälfte seiner bisherigen Gage verzichten. Dazu war Iannone nicht bereit und ging zu Suzuki. Dovizioso akzeptierte damals die Gehaltskürzung um fünfzig Prozent und blieb so im Werksteam. Hoch motiviert gewann Dovi in

dem Jahr sechs Rennen und konnte so sein Salär mit den zusätzlichen Siegeprämien aufbessern.

Sollte Dovizioso den Zuschlag bekommen, ist es durchaus möglich, dass

Jack Miller hat es geschafft: Vom Pramac-Team steigt der Australier in das Ducati-Werksteam auf.



Foto: Team Pramac

Sport - Sport - Sport



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

In Mugello holte Danilo Petrucci seinen ersten und einzigen Sieg. Jetzt wechselt der Italiener vermutlich zu KTM.

von Moto2 in MotoGP aufgestiegen und konnte wegen der Krise bisher noch kein einziges Rennen bestreiten und hat seinen Platz im Werks-team für 2021 bereits wieder verloren.

Alex Espargaro und Aprilia haben sich darauf geeinigt, zwei weitere Jahre zusammen zu arbeiten. Der neue Vertrag gilt für 2021 und 2022. Nach den ersten Wintertests in diesem Frühjahr war Espargaro zuversichtlich, in dieser Saison den Rückstand auf die Konkurrenz verkleinern zu können.

Wer in den nächsten Jahren Teamkollege von Espargaro wird, ist offen. Aprilia möchte wohl gerne mit Andrea Iannone weitermachen. Aber der Italiener hat eine Dopingsperre bis Mitte nächsten Jahres. Obwohl auch das Gericht zu dem Schluss kam, dass Iannone nicht absichtlich gedoped habe, wurde er zu 18 Monaten Sperre verurteilt. Dagegen hat Iannone Berufung eingelegt und wartet nun auf einen neuen Verhandlungstermin. Die Welt-Anti-Doping-Agentur (WADA) fordert hingegen eine Erhöhung der Sperre auf vier Jahre. Vorerst wird der Testfahrer Bradley Smith anstelle von Iannone fahren.

In den ganzen Fahrertransfers ist immer noch offen, ob Valentino Rossi seine Kar-

Ducati Petrucci in die Superbike-Weltmeisterschaft transferieren möchte. Dort wäre er ein Kandidat für das Aruba-Team.

Es gibt aber noch eine andere Möglichkeit. Nachdem Pol Espargaro aller Voraussicht nach von KTM in das Honda-Repsol-Team wechseln wird, und dort Alex Marquez ersetzt, könnte einer der beiden Ducati-Fahrer zu KTM gehen, falls er sich mit Ducati nicht einig wird. KTM sucht jetzt dringend einen Spitzenfahrer als Nachfolger für Espargaro, und fast alle in Frage kommenden Piloten haben mittlerweile Verträge für 2021. Am wahrscheinlichsten erscheint im Moment, dass Dovizioso bei Ducati bleibt und Petrucci zu KTM geht.

Nachfolger von Miller im Pramac-Team wird Jorge Martin, der zur Zeit für KTM in Moto2 fährt. Alex Marquez soll in das LCR-Honda-Team transferiert werden und dort entweder Cal Crutchlow oder Takaaki Nakagami ablösen. Der Bruder von Marc Marquez ist im letzten Winter

Sport - Sport - Sport

riere fortsetzt. Im Werksteam muss der neunfache Weltmeister Platz machen für Fabio Quartararo. Rossi könnte in das Yamaha-Petronas-Team gehen oder seinen Rücktritt erklären.

Die restliche Saison

Die MotoGP-Rennen in Silverstone/Großbritannien (30. August) und Phillip Island/Australien (25. Oktober) wurden nun offiziell endgültig abgesagt. Das gilt auch für den Großen Preis von Japan, der für den 18. Oktober vorgesehen war. Nach den letzten Plänen soll die Saison 2020 am 19. Juli in Jerez/Spanien starten. Für Jerez und Zeltweg sind zwei Rennen an aufeinanderfolgenden Wochenenden vorgesehen. Nach Möglichkeit sollen auch in Misano/Italien, Aragón/Spanien und Valencia/Spanien zusätzliche Rennen gestartet werden. So sind im Moment noch dreizehn Rennwochenenden für dieses Jahr geplant.

17.07.-19.07.	Jerez/E	GP
24.07.-26.07.	Jerez/E	GP
07.08.-09.08.	Brünn/CZ	GP
14.08.-16.08.	Red Bull Ring/A	GP
21.08.-23.08.	Red Bull Ring/A	GP
04.09.-06.09.	Misano/I	GP
11.09.-13.09.	Misano/I	GP
25.09.-27.09.	Aragón/E	GP
02.10.-04.10.	Aragón/E	GP
09.10.-11.10.	Le Mans/F	GP
23.10.-25.10.	Catalunya/E	GP
06.11.-08.11.	Valencia/E	GP
13.11.-15.11.	Valencia/E	GP

Danach könnte noch ein Übersee-Trip nach Buri Ram/Thailand (29. November) und Sepang/Malaysia (6. Dezember) stattfinden, falls in diesen Ländern bis dahin wieder MotoGP-Events mit Zuschauern erlaubt werden.

Superbike-Weltmeisterschaft

Für die Superbike-Weltmeisterschaft gibt es bisher nur einen provisorischen Kalender. Die Saison soll am 1. und 2. August in Jerez/Spanien fortgesetzt werden. Für das darauf folgende Wochenende sind Rennen im portugiesischen Portimao geplant. Die Läufe in Assen wurden im Frühjahr auf den 22. und 23. August verschoben. Ob sie wie geplant durchgeführt werden können, steht zur Zeit noch nicht fest. Im aktuellen Kalender sind sie nicht aufgeführt.

Der weitere Saisonverlauf ist noch offen.



Foto: Aprilia

Alex Espargaro bleibt weitere zwei Jahre bei Aprilia im Werksteam.

Sport - Sport - Sport

31.07.-02.08.	Jerez/E	SB-WM
07.08.-09.08.	Portimao/P	SB-WM
28.08.-30.08.	Aragón/E	SB-WM
04.09.-06.09.	Aragón/E	SB-WM
18.09.-20.09.	Barcelona/E	SB-WM
02.10.-04.10.	Magny Cours/F	SB-WM
09.10.-11.10.	El Villicum/AR	SB-WM
06.11.-08.11.	Misano/I	SB-WM

Die aktuelle Virus-Situation in Südamerika lässt eine internationale Rennveranstaltung aber voraussichtlich nicht zu. Alle Rennen sind bisher ohne Zuschauer geplant.

In diesem Jahr fahren Chaz Davies und Scott Redding für das Ducati-Werksteam. Davies startet seit 2014 für Ducati. Der Brite konnte dreißig Siege erzielen und beendete die Saison dreimal als Vize-Weltmeister. Mit der vierzylindrigen Pannigale kam er 2019 aber nicht so gut zurecht.

Beim Saisonauftakt in Australien konnte sich Davies gegenüber dem Vorjahr nicht verbessern und belegte die Ränge acht, dreizehn und fünf. Sein neuer Teamkollege Redding fuhr dagegen auf Anhieb dreimal aufs Podest. Als nach dem Aufstieg von Jack Miller in das MotoGP-Ducati-Werksteam darüber spekuliert wurde, dass Danilo Petrucci in die Superbike-Weltmeisterschaft

wechseln könnte, hieß es, dass er dort Davies aus dem Ducati-Team verdrängen könnte. Im Moment scheint es aber eher wahrscheinlich, dass Petrucci in MotoGP bleibt und in Zukunft bei KTM andockt.

Nach dem guten Einstand von Alex Lowes bei Kawasaki beim Saisonauftakt in Australien wurde nun sein Vertrag im Werksteam verlängert. Der 29-jährige Brite wird auch 2021 für die Grünen fahren. Kurz nachdem der Vertrag von Lowes verlängert wurde, unterschrieb auch Jonathan Rea für ein weiteres Jahr bei Kawasaki.

Neue Hubraumregelung?

Seit 1988 gibt es die Superbike-Weltmeisterschaft. Von Anfang an gingen Hersteller mit unterschiedlichen Motorkonzepten an den Start. Dafür wurde je nach Zylinderzahl ein anderer Maximalhubraum festgelegt. Lange war es so, dass die Vierzylinder auf 750 Kubikzentimeter begrenzt waren, während den Twins ein voller

Scott Redding (links) und Chaz Davies (rechts) brennen darauf, die Saison fortzusetzen.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport



Foto: Aprilia

Aprilia möchte gerne mit der 1.100er in der Superbike-Klasse starten.

Liter Hubraum zugestanden wurde. Und dann gab es noch Dreizylinder-Motorräder mit maximal 900 Kubikzentimetern. Aktuell sind für die Vierzylinder 1.000 Kubikzentimeter erlaubt, die Zweizylinder sind auf 1.200 Kubikzentimeter reglementiert. 2019 war das erste Jahr, in dem alle Motorräder mit einem identischen Motorvolumen an den Start gingen, denn Ducati hatte die V2 ausgemustert und eine neue V4 entwickelt.

In der Superbike-WM wird also im Moment ausschließlich mit Tausendern gefahren. Aber Aprilia und Ducati haben ihre Top-Bikes für den Straßenverkehr mittlerweile mit 1.100 Kubikzentimetern im Programm. Ducati leistet sich den Luxus, für die Superbike-WM eine spezielle Homologationsmaschine zu bauen. Aprilia ist vorerst aus der Serie ausgestiegen und macht sich für eine Regeländerung stark. In der Italienischen Superbike-Meisterschaft sind in diesem Jahr auch 1.100er zugelassen. Diese dürfen aber höchstens bis zu 14.300 U/min drehen,

während den 1.000ern 500 Umdrehungen mehr gestattet sind. Außerdem gilt für die 1.100er ein Mindestgewicht von 177 Kilogramm. Die anderen Maschinen dürfen 7 Kilogramm leichter sein. Die Dorna will beobachten, wie sich das neue Reglement in der Italienischen Meisterschaft bewährt.

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.

Supersport-Weltmeisterschaft

Aufgrund der Streichung vieler Rennwochenenden hat man sich dazu entschlossen, in diesem Jahr in der Supersport-Klasse zwei Rennen pro Wochenende zu starten. Das heißt, die Supersportler bestreiten einen Lauf am Samstag um 15:15 Uhr direkt nach dem ersten Superbike-Rennen. Der zweite Lauf wird am Sonntag ab 12:30 Uhr ausgetragen. Die Supersport-Klasse ist bei allen europäischen Superbike-Wochenenden dabei. Randy Krummenacher will nach seinem Wechsel von Yamaha zu MV Agusta seinen Titel verteidigen. Beim Saisonauftakt in Australien blieb er nach einem Sturz in der ersten Runde punktlos.

Motalia-Bestellung

Probeheftanforderung:

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

Abo-Bestellung:

Ich möchte die Motalia ab sofort / Ausgabe _____ abonnieren.
 Das Abo soll nach einem Jahr auslaufen.
 Das Abo soll sich bis zur Kündigung automatisch um jeweils ein Jahr verlängern (geht nur bei Bankabbuchung).

Geschenkabo-Bestellung:

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

Bezahlung:

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

IBAN-Nr: _____
BIC: _____
Bank: _____

Absender:

Name: _____
Straße: _____
Plz Ort: _____
Land: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!*

Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige* aufgeben:

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

Rubrik: _____

Kleinanzeigentext: _____

Telefon: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

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

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

Italienische Mopeds und Roller, RainerBollgruen.de, 075224411

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

Aprilia

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



Dorsoduro 900 Dark, EZ 10/18, 7100 km, HU 10/20, roter Rahmen & Felgen, Arrow-Endschalldämpfer, kurzer Kennzeichenhalter, Kellermann-Blinker (alle Originalteile dabei), Probefahrt ist möglich, Bilder per E-Mail auf Anfrage, VB 8450,- €, Tel. 07938-990311

www.aprilia-kaemna.de

Aprilia RSV Mille R, Bj. 2002, km 5300 orig., Neuzustand, komplett original, VS, Tausch gegen Dorsoduro, Tel. 0171-5684897

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

Benelli

Verkaufe Gebrauchtteile für 354 Sport, Bj. 79: orig. Lichtmaschinendeckel, gebraucht, 14,- €, Tel. 0171-6156471



Benelli 254 Quattro aus Sammlung abzugeben, Bj. 1981, original 10.200 km, 20/27 kW/PS, TÜV 04/2021, sehr guter Zustand, viele Neuteile, Preis 8500,- €, weitere Infos nur am Telefon, 0171-9429212 oder 09123-81380, Standort 91207 Lauf a.d. Peg.

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

Bimota

www.motalia.de



Motalia Anzeigenmarkt

DB4 Rarität i.e., EZ 2002, 8772 km, Preis VS, Motorrad mit Leistungsdiagramm, Öhlins hinten, Showa 998 vorne, Antera-Felgen, Underseat-Termignonis, ISR-Gabelbrücken, alles TÜV, Farbe Rot, Tel. 0176-20308605

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

Cagiva

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

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

Cagiva Elefant 750, EZ 1997, HU 07/2021, 68000 km, Preis 3900 € VB, Bremsenumbau auf 320 mm Scheibe, frische große Inspektion (Ventile, Zahnriemen etc.), viel Zubehör und viele Umbauten, auf Wunsch könnt ihr Fotos und Auskunft bekommen, E-Mail marcel.polka@web.de, Tel. 0151-64608318

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

Suche Cagiva Elefant 650, komplett, fahrbereit wäre super, E-Mail helmuth.wuest@freenet.de

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

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Zu verkaufen: Classic-Umbau Cagiva auf Pantah-SS: 900 SS-Halbschale, Liengme-Wechselhöcker, Stahlflex, Konis, zurückverlegte Rastenanlage, Ochsenaugenbinker, 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

Demm

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

Werbung kostet Geld - nicht werben kostet Kunden

Ducati

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

www.JAKO-Motorsport.de
Zylinderkopfarbeiten

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



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

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE

WWW.GRANSPORT.DE



**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

Verkaufe für Ducati Monster Performance-Gepäcksystem von Ducati Performance. Der Träger wurde durch zusätzliche Streben modifiziert, so dass die Gepäcktaschen nach unten über dem Auspuff abgestützt werden, das System ist gebraucht, wurde 2003 vom Erstbesitzer zusammen mit der Maschine bei Ducati angeschafft, es ist vielleicht max. 10 x benutzt worden, für längere Touren z. B. in die Alpen, es ist gebraucht, aber im einwandfreien, guten Zustand, Bilder per E-Mail oder WA möglich, kreuschnerus@yahoo.com

www.moto-officina.de

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

2 Bremszangen Brembo 08, jeweils mit 2 Entlüfternippeln, gereinigt und alte Kolben entfernt, jeweils mit neuen Dichtsätzen, Kolben und Entlüfternippeln, auf Wunsch fertig montiert, 240 €, Bilder können gemailt werden, Versand oder Abholung in Hamburg-Bahrenfeld möglich, ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

Teile für 900 SS i.e./750 i.e.: 45er-Drosselklappen 900 SS i.e. mit Einspritzdüsen ohne Poti, 75 €; 2 Zündspulen, 50 €; 1 Kolben Ferracci inkl. Ringe, neu, 94 mm, 12:1, 90 €; Racing-Lichtmaschinenwicklung, 3-polig, 95 €; Bremsbeläge Carbon Lorraine SBK, Sinter für 2 Kolbenzange 40 mm, z. B. 900 SS Vergasermotell, neu, Satz pro Scheibe 30 €; Fotos gerne per E-Mail; Tel. 04533-4328

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

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

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

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 Kleinteile, Alufrontverkleidung neu, VHS, Tel. 0170-6940075

Motalia Anzeigenmarkt



Verkaufe scheckheftgepflegte Ducati Hyperstrada 821 ABS, 35.000 km, Hubraum 821 cm³, Leistung 77 kW (105 PS), Erstzulassung 05/2013, Anzahl der Fahrzeughalter: 2, nächste HU 03/21, Farbe Rot, Antriebsart: Kette, Ducati-Koffersatz, Ducati-Scheibe, viele Extras: Heizgriffe original Ducati, Tankrucksack original Ducati, Gepäckträger SW, Sturzpads Vorderachse, Sturzpads am Rahmen, Kühlerschutzgitter, neuer Reifensatz Conti Road Attack 3 am 09/2019, ca. 4.000 km, großer Kundendienst mit Einstellung der Ventile (30.000 km) 07/2018, nicht im Winter gefahren - Saisonkennzeichen 03 - 10, scheckheftgepflegt mit allen Schlüsseln und Papieren, Kontakt E-Mail frank.hugger@gmx.de, Verkaufspreis 6.750,00 €

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

Verkaufe Ducati 900 S2 mit Kickstarter, Bj. 81, EZ 84, seit 1987 in meinem Besitz, war zwischen 1990 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 Informationen E-Mail an joachim.schaeufelin@web.de

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

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

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

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

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 dem Klarlack, Fotos auf Anfrage, Preis 250 €, Versand möglich, E-Mail kulaczewski.obert@bitel.net

Suche Sitzbankabdeckung für ST2/ST4, Nr. 969447AAA, E-Mail heuer.werner@t-online.de



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

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

DUCATI
aprilia
KAMA

Dein Partner für:



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

WWW.KAEMNA.COM

Supersport i.e.: Gibt es eine problemlose Möglichkeit, die Dreispeichenräder zu ersetzen? Wer hat schon Erfahrungen bei der Eintragung gemacht? Suche Literatur wie Kataloge oder Prospekte, fam.zitzelsberger@gmx.de, 08131-354141

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

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

Verkaufe aus Sammlung: Ducati 888 SP4/S (!), Nr. 47 und Ducati 888 SP4, Nr. 479, im top Zustand, nur zusammen! Seriöse Preisangebote an duc888sp4-sp4s@gmx.de per E-Mail

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

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

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

Die nächste Ausgabe der Motalia erscheint am 01. September 2020

Motalia Anzeigenmarkt

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

Kupplungen, Körbe, Kerne, Beläge, zu günstigen Preisen ab 58 €
www.used-italian-parts.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; Alukupplung komplett, nur 5000 km gelaufen; VHS; Tel. 0170-6710945



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

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; Scheinwerfer; Instrumente; Aluschwinge; vollinstellbare Showa-Gabel u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

750 Sport i.e., gelb, Bj. 2001, 33000 km, Michelin Pilot Power CT 2018, TÜV 6/22, läuft prima, VB 2500 €, E-Mail fam.zitzelsberger@gmx.de, 08131-354141

Ducati 750 Sport-Restteile, Bj. 88 - 90: Vollverkleidung links + rechts, rot/silber; Tank zum Restaurieren; originale Auspufftöpfe

paar poliert, neuwertig + original, in Schwarz, A01 + B01; neuwertiger Frontkotflügel original in Rot; Oscam-Felgen vorne + hinten, rot/poliert; Guss-Bremsscheiben vorne + hinten; Soziusabdeckung; Marzocchi-Federbein; 750 Sport-Kabelbaum komplett; Gasgriff mit Zug + Gummis; Frontverkleidung; Sitzbankunterteil; Instrumente komplett; originale Auspuffkrümmer zweiteilig; originale Auspufftöpfe A01 + B01; Kurbelwelle; Ölpumpe; Getriebeteile; Zündboxen Kokusan Paar; Zündspulenpaar mit Anschlusskabel + Kerzensteckern; 15er-Handbremspumpe; Lampenhalter modifiziert; Haltealublech für Kotflügel; Benzinpumpe; Regler; Starter-/Anlasserrelais; Tacho- + Drehzahlwelle; Blinkrelais; Hupe; Bremsleitungen + Kupplungsleitung original; Stop-/Starterschalter; Gasgriff + Gummis; Vergaseransaugstutzen kurz; Gummis; Zylinderköpfe neu, leer, Paar komplett; Schaltwelle; Kupplungsscheiben; Schaltgestänge; Getriebezahnräder; Fußrastenanlage + Teile; Soziusfußrasten; Weber-Vergaseransaugbrücke; Luftfilter-schnorchel; Entlüftungsbehälter u. v. m.; Preise auf Anfrage; Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de

DUCATI Ihr Ducati Partner im Rheinland!

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

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Motalia Anzeigenmarkt

Sehr gepflegte 900 SL, Bj. 1994, mit Monohöcker, Gesamtlauflistung 35.000 km, bei ca. 28.000 km wurde von Ducati im Rahmen Kulanz ein neuer Rahmen spendiert, auf und umgebaut vom Ducati-Händler, alle Insp. gem. Vorgabe, letzter Service bei 32.000 km mit Umbau auf Drehmomentnocken, also gr. Service im Jahr 2017, seitdem nur ca. 3000 km gefahren, AU 05/22, folgende Modifikationen: Fahrwerk vo./hi. von Wilbers modifiziert (Federbein Wilbers, Gabel mit progr. Federn und Öl/Shims von Wilbers), abgestimmt auf 85 - 90 kg, Tuningmassnahmen Motor: 42"-Keihin FCR Racing-Flachschiebervergaser, Doppelzündung, Pistal-Racingkolben (10:1), Drehmomentnocken, Einzelabstimmung der Zylinder, wunderbar weicher Motorlauf mit sehr guter Gasannahme, viel Punch von unten, Leistung ca. 85 - 87 PS, neue Termignoni-Carbonendtöpfe, hochgezogen, Radialbremspumpe von Brembo, Kupplungsnehmerzyl. von MPL, neu, Anti-hoppingkupplung, MR-Racing-Fußrastenanlage, Carbonabdeckung Instrumententafel mit Ölthermometer, Sitzbank neu aufgepolstert, offener Kupplungsdeckel, 2019 Zahnriemen neu, alles eingetragen, unfallfrei und reines Schönwetterfahrzeug! Bitte nur ernstgemeinte Anfragen und an alle Probefahrttouristen der Hinweis, dass eine solche möglich ist gegen Hinterlegung des Kaufpreises! E-Mail lbanez1500@web.de

Ducati ST3, silber, EZ 31.3.2004, mit 80313 km, zu verkaufen, 2000,00 €, E-Mail schindler.k@t-online.de

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

Suche für Ducati 900 SS, Bj. 92, Blinker-/Lichtschaltereinheit, j-bauer@gmx.net

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

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

www.ducati-kaemna.de

Suche von 250 - 450 SCR oder Mark 3, Bj. 69 - 74: einen brauchbaren Kettenschutz, Danke für jedes Angebot, Tel. 0761-6129337, E-Mail ducfan19@gmx.de



Ducati 900 SS Carenata, Bj. 1992, 2. Hand (seit 1992 in meinem Besitz), Gesamtkilometer 56.400, optisch SL, guter Gesamtzustand, AT-Motor (ca. 20.000 km) 2016 von Fachwerkstatt eingebaut - Nachweis vorhanden - seitdem ca.1.000 km gefahren, TÜV 8/2020, Motorrad ist seit November 2018 aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr gefahren worden, aber nach wie vor zugelassen und fahrbereit. Reifen neuwertig, Räder weiß lackiert, Diopahöcker mit neuer, farblich angeglicherer Lackierung von 2019, Mikuni-Flachschiebervergaser, K&N-Luftfilter, Original-Auspuffanlage A04/B04 hochgezogen, SH-Zündung, Batterie neu, Starterrelais neu, Öl/Ölfilter und Kerzen neu, Original-Veglia-Ölthermometer, verstärkte Schwinge, 39er-Kettenblatt, Stahlflexleitungen, Carboneile etc., VB € 3.950,-, E-Mail michael.bleser@arcor.de oder Tel. 0176-51774729 - Standort 45239 Essen

Suche Tachoantrieb für Ducati 125 TS oder 160er Monza; suche Blinker für Ducati 900 HR 2 hinten rechts oder beide; E-Mail antonsesterhenn@yahoo.de

Motalia Anzeigenmarkt

www.JAKO-Motorsport.de
DUCATI-Service

Verkaufe: Ducati Aurea 125, Bj. ca. 1959, 1800 €; Ducati Monza 250, Bj. 1968, VS; Moto Guzzi GTS 350, 4-Zyl., Bj. 1975, 2800 €; Moto Morini 125 Country, Bj. 1970, 1800 €; E-Mail antonsesterhenn@yahoo.de

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

Gilera

www.MARROCCO4SPEED.de
Gilera Onlineshop
Inspektionssätze, Dich-
tungen
Kupplung, M4S@GMX.EU

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, Bilder können gerne per E-Mail/WhatsApp versendet werden, € 5.800,00 VB, E-Mail andrea.e.herbst@gmx.de, Tel. 0175-5564886

Ersatzteilliste Gilera Nord-west/Nordcape, 15 €; Werkstatthandbuch Gilera Einzylindermotelle (Dakota, Saturno Bialbero, RC 600, Nord-west), 25 €; E-Mail bellamacchina@gmx.de oder Tel. 01712000744

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

Verkaufe Teile für 150 Strada und 125/150/175 Sport, einfach nachfragen, Tel. 01763-51863

Guzzi

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

www.buerger-motorrad.de

Moto Guzzi V7, Bj. 1974: biete eine fahrbereite V7 mit California-Sitzbank, schwarzer Originallack mit Patina, der Tank hat eine leichte Verdrückung, aktuell ist die Guzzi nicht zum Verkehr zugelassen und hat keinen TÜV, weil sie in den letzten Jahren nur mit einer roten Nummer bewegt wurde, Preis 5000 €, weitere Infos und Fotos unter der Rufnummer 0172-743 5438, das Motorrad steht in der Nähe von Sigmaringen

Neuer Onlineshop bei
www.HMB-GUZZI.de

Verkaufe meine Moto Guzzi LM 3, diese habe ich mit einem Rundmotor, 1000 cm³, versehen, hier wurden die Köpfe für den Betrieb mit 36er-Vergasern von einer Fachwerkstatt umgearbeitet, die Vergaser sind neu von Stein-Dinse gekauft, hier müsste noch etwas Abstimmungsarbeit gemacht werden, Speichenfelgen und auch der MZ-Lampentopf mit integriertem Tacho runden die Optik ab, eine elektronische Sachse-Zündung, sowie eine klangschöne Mistral-Auspuffanlage stehen der Maschine sehr gut, die Gelbatterie ist neuwertig, TÜV ist bis 06/21, es kann bei Gefallen noch eine sehr gut erhaltene Sitzbank einer V7 Sport (erste Serie, mit Klappbürzel) mit erworben werden, natürlich gegen Aufpreis. Ich verkaufe meine Bella Machina aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen, gerne auch Tausch mit Quota oder Stelvio, bei Interesse squashy@web.de

CONNIS-GUZZI- & MO. TEILE SHOP



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

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

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage

Motalia Anzeigenmarkt

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 €; 1 x Lenkerschalter mit Gasgriff, rechts, 40 €; Schutzblech vorne, ohne Bügel, 70 €; Schutzblech, hinten, 90 €; 2 x Blinker, vorne, 20 €; Blende Lenkerklemmung Gabelbrücke, 15 €; Veglia-Tacho 100 mm, 69400 km, mechanisch, 90 €; 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; E-Mail ducfan19@gmx.de, Tel. 0761-6129337

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**

Verk.: eine Lodola 235 ohv, Bj. 59, mit Brief, Lodola 175 ohc, o. Papiere, beide restauriert, für je 2800 €; California 850, Bj. 1975, restauriert, mit Brief, für 5600 €; Tel. 09106-6140

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

Moto Guzzi V7 Special, 1969, zu verkaufen, 4900 €, Bilder auf Mobile.de, Tel. ab 18:00 Uhr 0245165100

Teile zum Aufbau einer V7 Sport: Tontirahmen 1000 SP, Bj. 81, Unterzüge, H-Schwinge, Gabel 750 S schmal, selten mit vielen Neuteilen (Standrohre etc.), Gussräder 1000 SP, 3 Bremsscheiben, 3 Bremsättel, Auspuffanlage 850 T3, evtl. Lafranconis gerade Ausf., geschwärzt, LM 2-Motor, 30000 km, ohne Vergaser und LM-Instrumente englisch -

Meilenanz., Lampe, Blinker, Kleinteile, Originalteile V7 Sport grün - Klappschutzblech hinten V2A, Tank grundiert, Si.ba. überholt, Werkzeugfach grün, Rü.li. und Halter, Schwanenhalslenker, Wert der Einzelteile ca 4.300 €, nur komplett abzugeben für VHB 3.800 €, evtl. Lichtmaschine und Achsantrieb, dann keine VHB, Mannheim, tulikupferberg@web.de, Tel. 0179-7210360

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

2 Bremszangen Brembo 08, jeweils mit 2 Entlüfternippeln, gereinigt und alte Kolben entfernt, jeweils mit neuen Dichtsätzen, Kolben und Entlüfternippeln, auf Wunsch fertig montiert, 240 €, Bilder können gemalt werden, Versand oder Abholung in Hamburg-Bahrenfeld möglich, ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

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

Biete Ikon-Federnsatz progressiv, schwarz, Kennung 213 42/10 für Ikon-Dämpfer 7610-1297 (LM 1, 2, T3, V7, G5, Falcone), für 50 €, Info/ Foto unter vk12771@web.de

Verk.: 1 Hinterradgetriebe von LM, 7/33, 550,- €; 1 Motorgetriebe von V 65/50, 450,- €; 1 Verkleidung, sehr guter Windschutz, von SP 1000/T4, 150,- €; Räder von kleinen Modellen; Tel. 0151-18380810

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

Verk. gepflegte LM 5, rot, EZ 1991, 950 cm³, 60 kW/81 PS, 103812 km, TÜV bis Nov. 2021, 1 Vorbesitzer, unverbastelter Orig.zustand mit geringen, altersbedingten, optischen Mängeln, jedoch gepflegter Zustand. Garagen- bzw. Schönwetterfahrzeug, Reifen BT 45 mit 3300 km Laufleistung, Hawker-Batterie, Stahlflexbremsleitungen, div. Verschleißteile neu, VB 5480,00 €, Motorrad ist angemeldet mit Saisonkennzeichen März bis Nov., Standort Ldkr. Aschaffenburg, kann Fotos per E-Mail schicken, Angebote an E-Mail manlia04@yahoo.de oder Tel. 06093-1443

Suche für SP1 eine originale Auspuffanlage in Chrom, alternativ auch komplettes Motorrad zur Restauration, Michael, 07808-912324

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

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

Tausche Werkstattauflösung gegen eine fahrbare Guzzi 850

T, LM III od. ä.: Rahmen VK1 11784, 750 S mit Brief, Rahmen VE ohne Brief, Motorgehäuse VE u. VF, einige Zylinder und Zylinderköpfe für Rundmotoren, 1 Getriebe, Getriebeteile, Nockenwellen, 3 Kurbelwellen, Auspuffanlagen u. noch vieles mehr, Standort 42699, Anfragen bitte an angler303@gmx.de

DER GUZZI-SPEZIALIST
www.motoguzzi-baecker.de



BÄCKER
Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475

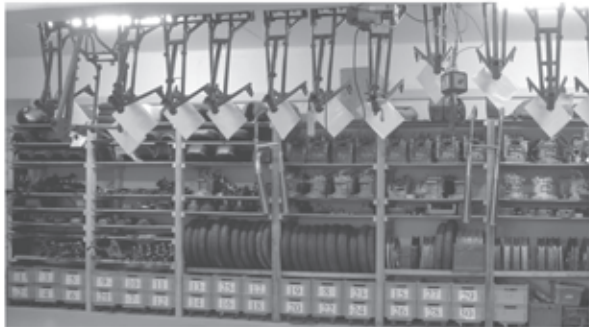
Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte

Motalia Anzeigenmarkt



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

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



Verkaufe Gebrauchtteile von Umbau LM 5, Bj. 88: Handbremszylinder PS 12, schwarz, inkl. Handhebel und Bremslichtschalter, für Einscheibenbremse, 60 €; Verkleidungsblinker rechts/links, inkl. Auflagegummis und Halter, je 25 €; Blinker hinten, original, inkl. Halter, je 15 €; Bremsflüssigkeitsausgleichsbehälter 30 ml mit Lasche, 2 Abgänge inkl. Halterung, Deckel und Niveaugeber, 25 €; Rück-/Bremslicht komplett inkl. Halterung und Reflektor, 50 €; Hupensatz, 10 €; originale Batteriegrundplatte, 10 €; E-Mail volkerjakobi@icloud.com

Verk. Lagerschild/Kurbelwellenlager große Guzzi-Modelle, gebraucht, Standardmaß vorne, 40 €, hinten, 60 €; Ölpumpe Cali 1100, V11 etc., gebraucht (Teile-Nr. 30146400), 70 €; 1100 Sport-Kolben 92 mm, mit Ringen, 110 €; Öldruckleitung für eckige Motoren (V11, 1100 Sport, Cali 1100, Quota, Le Mans 3 und 4), gebraucht, 15 €; Privatverkauf ohne Gewährleistung; Raum HH, Tel. 0152-22728185

Stelvio NTX, verde/nero, EZ 04/13, 47500 km, HU 05/21, Dynotec optimiert (Motorabstimmung + Auspuffsammler geändert, offener Lufi, Zard-Auspuff, Lithiumbatterie, LSL-Lenker), orig. Heizgriffe, Probefahrt ist möglich, Bilder per E-Mail auf Anfrage, VB 8950,- €, Tel. 07938-990311

Tacho + Drehzahlmesser mit weißem Zifferblatt, passend für Mille GT + Nevada, VHB 450 €, Tel. 01629058909

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

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

Nuovo Falcone Carabinieri, Bj. 72, Motor ca. 7000 km nach Neuaufbau, Sachse-Zündung, Koffer, neue Satteldecke, tech. sehr gut, bei Kauf TÜV neu, VHB 3950,- €, Tel. 0171-3161825 oder E-Mail guzzialex@gmx.de

MTS-Ricambi

Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI

Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - Know How

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

Moto Classica

große V2 - GUZZIS

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

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

Motalia Anzeigenmarkt



Biete Lenker ähnlich Guzzi V7 aus Alu + VA, Position vielfach einstellbar (rücken-schonend), für Gabel 38 - 40 mm mit TÜV-Gutachten, 175 € + Versand, 0176-56983441

Verkaufe: Moto Guzzi GTS 350, 4-Zyl., Bj. 1975, 2800 €; Moto Morini 125 Country, Bj. 1970, 1800 €; Ducati Aurea 125, Bj. ca. 1959, 1800 €; Ducati Monza 250, Bj. 1968, VS; antonsesterhenn@yahoo.de

Moto Guzzi Bellagio 940, EZ 04/2014, 21000 km, Scheckheft, TÜV neu, Gepäckträger, Griffheizung, VHB 6400,-, Tel. 0176-21167238

Fotoanzeigen kosten 5,- €

LM 3, Bj. 83, VF13..., optisch Originalzustand, 51000 km, 1000 cm³, offene Trichter, Dyna-Zündung, Valeo-Anlasser, FAC vo. + hl., Lafranconi Competizione, Agostini-Fußrasten, alles eingetragen, Umbauteile + Hepco & Becker-Koffer + -Halter vorhanden, 8000 €, Tel. 08762-720878

escher

NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

JETZT! Zugreifen!



www.escher.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

www.motalia.de

Moto Guzzi V 1000/850 T3 Cali: Sturzbügel hinten, Chrom okay, VHB 12 €; Stucchi-Gabelstabi, schwarz, 38 mm Gabel Le Mans 1/3, 35 €; Zylinder + Kolben Le Mans 2, Flugrost, 80 €; SP 1000-Armaturenträger mit Öldruckmesser, 90 €; Verkleidungsteile SP z. vk., VHS, Zustand 3 - 4; 0171-1739684 oder tnies@t-online.de

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



Moto WEISSMANN

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

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



Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe Teile einer V11 Le Mans, Typ KT, EZ 4.7.2005: Rahmen mit Brief, 350 €; Heckrahmen, 90 €; Hinterradschwinge, Motorhalter vorne, 90 €; Stoßdämpfer mit Riss im unteren Auge, 50 €; Tank, grigio, 250 €; Schlosssatz, 100 €; Fußrasten, 80 €; Soziusrasten mit Haltern, 150 €; Krümmer mit Interferenzrohr, 150 €; Interferenzrohr (Sammler) hinten mit Sonde, 150 €; 1 Satz Schalldämpfer mit Kat, 150 €; 1 Satz Schalldämpfer mit Kat, linker ohne Hülle, 100 €; Steuergerät, 190 €; Kabelbaum, 100 €; Frontfender, rosso/nero, 90 €; Seitenteile, rosso, 90 €; Seitenständer kpl., 90 €; Steckachse hinten, 50 €; weitere (Klein-) Teile auf Anfrage; Tel. 0178-3237709

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

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

Moto Guzzi Le Mans III 1000 DMB, eine von 70, Erstbesitz, 16.04.84, 108189 km, TÜV, Reifen und kompletter KD neu, guter, fast Originalzustand, schwarze Lafranconis, Transkonti-Kupplung, viele Verbesserungen, alle Originalteile, viele E-Teile, 9000 €, Raum BB, 0157-73723923

Umbau • Restauration • Instandsetzung



41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de



Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre
Erfahrung!

Ich suche einen weißen Tank für meine California 2, er sollte mit Tankklappe und in einem guten Zustand sein, huegel67@web.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 der 15te des Vormonats

Suche gut erhaltene Sitzbank für eine Guzzi T3, Bj. 77, (keine Cali) oder auch Sozialschlüssel (Sitzkissen mit Befestigung) für aktuell montierten Einzelsitz, freue mich über Eure Angebote, 0160-97262141 oder zilleaprilia@t-online.de

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



GUZZI-JAKOB

MG 1100 V11 Balabio	4.900,-
MG V7 750 Brevia i.e.	2.700,-
MG 1200 Sport, super Zustand	4.900,-
MG 500 Nuovo Falcone, Bj. 71, Einzyylinder	4.400,-
MG 1000 Sportumbau, Wechsel- höcker, Speiche, Motogad- get-Tacho, 1A-Zustand	5.200,-
MG 850 T3 Cali	3.800,-
MG 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 eine Moto Guzzi Cali 3, neu aufgebaut, mit einer neu aufgepolsterten Sitzbank einer Cali 2, desweiteren mit elektronischer Sachse-Zündung, offenen 30er-Vergasern, Speichenfelgen und Lafranconi-Endtöpfen, bei dem Neuaufbau wurde der Motor gecheckt und ein neues Kreuzgelenk verbaut, ebenso wurde die Kupplung erneuert und eine Gelbbatterie verbaut, einzig der Hinterradreifen sollte aufgrund des Alters erneuert werden, aber erst bei Gelegenheit, gerne auch Tausch mit Quota oder Stelvio, bei Interesse E-Mail squashy@web.de

Suche Verkleidungshalterung für LM 5/1000, E-Mail volkerjakobi@icloud.com

LM 1-850, Farbe Rot/Weiß, EZ 1977, 1. Hand, Motor 1000 cm³, veredelt von Dynotec und Fa. DÄS, Vollverkleidung Motula RS, 1-Mann-Sitzbank, Öhlins, LM 3-Schwinge, alle Lager von Fa. Emil Schwarz getauscht, Lafranconi-Edelstahl-auspuffanlage, Alutank, offene Keihin-Verg., PVM-Aluräder, 160/60 hinten, 110/80 vorne, SH-Doppelzündung, Bremsmomentabstützung, Motogadget-Cockpit, Stucchi-Fußrasten, Stahlflexbremsleitungen, DÄS-Lenkerstummel, Preis 9.800 €, 0172-8177968

Moto Guzzi LM 3 Lafranconi Competizione, re. + li., VB 300 €, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

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

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



Verkaufe Gebrauchtteile für TS 250, Bj. 73: orig. Rahmen ohne Papiere, gebraucht, 90,- €; orig. Auspuffkrümmer links und rechts, gebraucht, je 35,- €; orig. Schwinge, gebraucht, 30,- €; orig. Vorderradschutzblech mit Haltegestänge, Chrom, gebraucht, 29,- €; orig. Hinterradschutzblech, Chrom, gebraucht, 25,- €; orig. Hauptständer, gebraucht, 19,- €; orig. Lenker, Chrom, gebraucht, 19,- €; orig. Scheinwerfereinsatz mit Streuscheibe und Verstellrichtung, 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

Motalia Anzeigenmarkt



Zu verkaufen Moto Guzzi Ercole, komplett restauriert, Baujahr 1956, Hubraum 495 cm³, 12 kW Leistung, mit LKW-Zulassung mit Führerscheinklasse B/alt 3, 2 Personen-Zulassung, mit H-Zulassung und TÜV, mit hydraulischem Kipper, Lastendreirad 895 kg Leergewicht, 1605 kg Zuladung, mit 4 Vorwärtsgängen + 1 Rückwärtsgang, seltenes Fahrzeug, auch als idealer Werbeträger geeignet, VB 13500,00, E-Mail frank.helmke@helmkedach.de

Suche für Guzzi Falcone/Asstoro Hinterrad oder Nabe mit Bremse komplett, Tel. 08083-9247 oder E-Mail retzerlingdorf@t-online.de

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

Verk. Zigolo 98, Bj. 1959, läuft, im Originalzustand, mit orig. ital. Papieren, VHB 800,- €, Tel. 07562-8032 od. E-Mail magabei@t-online.de

Garagenräumung: neuer Rahmen, kein Eintrag, schwarz, Lenkschloss seitlich, hochgezogenes Heck gegen Gebot; Tank LM 4, Lack gut, 50 €; Gabelbrücken LM, 40 mm, schwarz, 100 €; Auspuffanlage S281 Chrom komplett, Endtöpfe doppelt, 250 €; Gasgriff mit Schaltern LM 4, 70 €; Sturzbügel eckig, Chrom, 25 €; E-Mail fam.zitzelsberger@gmx.de, 08131-354141

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Verkaufe: 1100 Sport-Getriebe, geradzahnt, 1000 €; Bosch-Anlasser, 60,- €; Tel. 06262-2356; Getriebe nur auf Abholung

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

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Suche (Auspuff-)Sammler für 1200er Norge, Breva oder Sport (jeweils 2-Ventiler-Ausführung), Jürgen Tel. 0171-2237315

Laverda

Großes Ersatzteillager Neu + Gebrauchte, 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>

Wegen Hobbyaufgabe zu verkaufen: 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 Edeldahl, alle Radlager neu, Bremsen überholt, Vordergabel überholt, Elektrik mit Kabelbaum überholt mit elekt. Zündung (orig. vorhanden), neue VA-Krümmmer, Motor: Kurbelwelle durch Laverda-Fachbetrieb überholt (Rechnung vorhanden), Anlasserfreilauf, geschmiedete Asso-Kolben, große Ölpumpe usw., Zylinderkopf überholt, nähere Info gerne telefonisch, alles eingetragen, Papiere vorhanden, sehr guter Zustand, seit der Überholung selten gefahren, toller Sound, der Hingucker, zweites Motorgehäuse mit zweitem Getriebe gibt es dazu, Raum H, Tel. 01573-8239197

Die nächste Ausgabe der Motalia erscheint am 01. September 2020

Motalia Anzeigenmarkt

- LAVERDA - Orange Cycle Team

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

2 Bremszangen Brembo 08, jeweils mit 2 Entlüfternippeln und ohne Gewinde in den Aufnahmebohrungen, gereinigt und alte Kolben entfernt, jeweils mit neuen Dichtsätzen, Kolben und Entlüfternippeln, auf Wunsch fertig montiert, 240 €, Bilder können gemailt werden, Versand oder Abholung in Hamburg-Bahrenfeld möglich, Mail ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

www.laverda-team-werndl.de

Suche für Laverda 1000 die Tankemblem und die Auspuffhalterungsgummis, Michael, 07808-912334

Ersatzteile 1000 RGS, 0176-34953027

LAVERDA



- Service
- Restauration
- Motorinstandsetzung

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

Suche 3-Zylinder Laverda zum Aufbau oder als Teileträger, Tel. 07808-912334

Verkaufe Teile für Laverda 668, Bj. 96, einfach nachfragen, Tel. 07163-51863

Laverda 750: Seitendeckelpaar, 130 €, Lack schlecht, aber keine Delen; 750/1000/1200: Starterrelais und Chokehebel, je 35 €; auf Wunsch schicke ich Fotos, Versand möglich, Abholung in Hamburg-Bahrenfeld nach Absprache ebenfalls, 040-3904074, ew_krueger@alice-dsl.net

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

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

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

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

Suche linken Seitendeckel für Morini 3½, Bj. 1981 und Aufkleber oder Embleme für die Seitendeckel, insgesamt 2 Satz, wer kann helfen? Ruderreimann@yahoo.de



Benötige Informationen für den Eintrag einer Amex-Rastenanlage für meine Morini 500 Sei, 0176-22762274

Motalia Anzeigenmarkt

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



Verkaufe Gebrauchtteile von 500 S, Bj. 78 - 85: „RK 530 (50) KS“-Kette mit Schloss, 5/8"x 3/8", 102 Glieder, ohne O-Ringe, neu, 69,- €; Kettenrad, neu, 40 Zähne, gebraucht, guter Zust., 39,- €; Kettenrad, neu, 38 Zähne, 49,- €; Antriebsritzel, neu, 14 Zähne, 39,- €, alles für 528er-Kette; Werkstatthandbuch, Motor, ital./engl./franz./span./deutsch, 140 Seiten, 28,- €; Werkstatthandbuch, Motor, deutsch, 46 Seiten, 9,20 €; Gaszug lang und kurz, neu, je 8,90 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Moto Morini 500: Vergaser 30 rund mit Lu.fi., waren an 500 montiert, VHB 200 €; Blinker CEV, 2 Stück, 8 €; Haltewerkzeug, 10 €; DZM Motometer, 15 €; 0171-1739684 oder tnie@t-online.de

Moto Morini klassische Lenkerverkleidung und Beinschilder von 3½ Sport, hellrot, VB 50 €, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Verkaufe: Moto Morini 125 Country, Bj. 1970, 1800 €; Ducati Aurea 125, Bj. ca. 1959, 1800 €; Ducati Monza 250, Bj. 1968, VS; Moto Guzzi GTS 350, 4-Zyl., Bj. 1975, 2800 €; Mail antonsesterhenn@yahoo.de

Moto Morini 3½-Teile: Kettenblattträger mit Ruckdämpfern, 30 €; Schwinge mit Schwingenachse, 80 €; Gummiaufnahme Tacho/DZM, 10 €; Werkzeugkiste, 5 €; Luftfiltergehäuse, 20 €; Rücklicht, eckig, 50 €; Radachse vorne mit Tachuantrieb, 30 €; Rücklichthalter mit Nummernschildtafel, 30 €; Hauptständer und Seitenständer, 30 €; Brems Scheibe, 20 €; Zündbox grüner Punkt, Ducati Elettronica 32392, inkl. Zündkabel, 30 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

www.motalia.de

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

MV Agusta

Biete für MV Agusta 350 Ipotesi einen Tank, er wurde innen behandelt und neu lackiert, 280,00 € VHB; ein Vorderrad, gut erhalten, ohne Anbauteile, 80 € VHB; Bilder können zugesickt werden; Tel. 0176-50203016 oder E-Mail flange8683@aol.com

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

Suche für MV Agusta 125 cm³ Sport, Bj. 1975, den Tachuantrieb (Nr. 21824008000), Tel. 0173-3211302

Parilla

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

Vespa

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

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik

Für Motalia Leser
5% RABATT

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

Motalia Anzeigenmarkt



Sonstiges

Motorradmodelle in Originalverpackung: Ducati Desmosedici RR, rot/weiß, Fa. Automaxx, Scale 1:12, 34,- €; KTM RC8, orange, Fa. Automaxx, Scale 1:12, 24,- €; Moto Guzzi California 1100i, schwarz/gelb, Fa. Maisto, Scale 1:10, 19,- €; Moto Guzzi V10 Centauro, rot/weiß, Fa. Maisto, Scale 1:18, 24,- €; Münch Mammut 2000, blaumet., Fa. Maisto, Scale 1:18, 24,- €; MV Agusta 500 GP „Ago“, rot/silber, Fa. New Ray, Scale 1:12, 49,- €; MV Agusta F4, silber, Fa. Die-Cast, Scale 1:12, 15,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

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

Verkaufe Dainese-Lederhose Pony, Größe 56, eine Saison getragen, VB 120,- €, 0151-46738142, Raum CE

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



Motorradhelm Klapphelm Schubert R22/2016, Größe 60, wie neu, zu verkaufen, Preis 80 €, Tel. 07566-2202, josef-kimmerle@t-online.de

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

Suche funktionsfähigen Werkstatt-Diagnosetester Vespa Piaggio, Tel. 07081-3840360, E-Mail guzzi-millegt@gmx.de

In letzter Minute

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

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

Guzzi: Verkauft guterhaltenen Tank einer GTS 350, Tel. 0171-4181884



Ducati: Suche Brembo-Bremsscheibenadapter, Nr. 00.2582.00, für 280 mm Scheibe, von späten KöWe Hailwood od. Mille, mit od. ohne Bremsscheibe (6-Loch), Tel. 07181-3239

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

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

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

Spielregeln für Kleinanzeigen

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos.

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

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

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

Fotoanzeigen kosten 5,- Euro.

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

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

Gewerbliche Anzeigen sind kostenpflichtig.

Inserentenverzeichnis

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

Bäcker	48366 Laer	Tel.:02554-6475	www.motoguzzi-baecker.de	Seite	72
Bike Affairs	24796 Bredenbek	Tel.:04334-640		Seite	43
Conni's-Guzzi-Shop	34127 KS/Rothenditmold	Tel.:0561-8615361	www.connnis-guzzi-shop.de	Seite	70
Desmo	70736 Fellbach	Tel.:0711-588096	www.desmo-ducatti.de	Seite	66
Diopa Kunststofftechnik	70180 Stuttgart	Tel.:0711-604504	www.diopa.com	Seite	65
Ducati Kämma	28870 Otterstedt	Tel.:04205-8707	www.kaemma.com	Seite	67
Ducati Melle	49324 Melle	Tel.:05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	35
Ducati Rhein-Sieg	51545 Waldbröl	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	74
Guzzi Jakob	27312 Beppen-Thedinghausen	Tel.:0152-21974392		Seite	76
Guzziladen	92521 Schwarzenfeld	Tel.:09435-6393267	www.guzziladen.de	Seite	72
Kindermann	31606 Warmsen	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
Limbächer & Limbächer	70794 Filderstadt	Tel.:0711-79730322	www.limbacher.de	Seite	45
Lust	50677 Köln	Tel.:0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	37
Maniac-Motors	90427 Nürnberg	Tel.:0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	36
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	78
Motowippe	88353 Kisslegg		www.motowippe.de	Seite	63/80
Move Montageständer	88353 Kisslegg	Tel.:07563-9150308	www.move-montagestaender.de	Seite	81
MTS-Ricambi	26203 Wardenburg	Tel.:0441-36165594	www.mts-ricambi.de	Seite	73
Orange Cycle Team	53881 Dom-Esch	Tel.:0225-1970752	www.octeam.de	Seite	78
Rock Oil GmbH	55239 Gau-Odernheim	Tel.:06733-2059470	www.rockoil.de	Seite	76
Günther Rupprecht	90518 Altdorf	Tel.:09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	64
Salewski	21357 Bardowick	Tel.:04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	52
Schleif- und Poliertechnik	30855 Langenhagen	Tel.:0511-97810480	www.andreas-malitz.de	Seite	79
Moto Schmitz	41849 Wassenberg	Tel.:02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	75
Schubert Moto Service	30900 Wedemark	Tel.:05130-582584	www.smotos.de	Seite	71
Stein-Dinse	38179 Schwülper	Tel.:0531-123300-0	www.stein-dinse.com	Seite	2
Norbert Vordenbäumen	40227 Düsseldorf	Tel.:0172-1315888	www.n-vdb.de	Seite	73
Moto Weissmann	67716 Heltersberg	Tel.:06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	74
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	55

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


- SINDS 1982 - 35 JAR

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