

*Für Freunde italienischer Motorräder*

# MOTALLIA

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



**Vorstellung: neue Ducati Monster**

**75 Jahre MV Agusta - Teil sechs der Story**

**Wie es begann: Moto Guzzi Normale und Co.**

**Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...**

**STEIN  
DINSE**



Kraftstoff im Blut.  
Italien im Herzen.

**Wir DANKEN dir für die  
Unterstützung in diesem Jahr!**

Wir wünschen dir und deiner Familie  
eine GUTE FAHRT ins neue Jahr!



Brembo

Ducati

Zubehör

Moto Guzzi

Dellorto

Aprilia

[www.stein-dinse.com](http://www.stein-dinse.com)

🏠 Waller See 11 • 38179 Schwülper bei Braunschweig

☎ +49 531 123300-0

✉ info@stein-dinse.com



# Impressum

## MOTALIA

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

Herausgeber und Anzeigenleitung:  
Felix Hasselbrink

Mitarbeiter dieser Ausgabe:  
Felix Hasselbrink, Susanne Hasselbrink,  
Thomas Hentschel, Andreas Bauer

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 können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Nachdruck einzelner Artikel oder Auszüge sind nur mit schriftlicher Genehmigung gestattet.

## Hallo Italofreunde und -freundinnen!

Das neue Jahr hat begonnen, ab sofort gilt für alle Motorräder (außer ein paar vorher beantragte Ausnahmen) Euro 5. Aber wegen Corona haben längst noch nicht alle Hersteller ihr Programm für 2021 präsentiert, bzw. die Fahrzeuge endgültig angepasst.

Ducati hat seine Hausaufgaben trotz Corona rechtzeitig erledigt und in den letzten Wochen die Palette für 2021 gezeigt: Die komplett neue Multistrada V4 konnten wir bereits in der letzten Motalia vorstellen. Die ebenfalls völlig neue Monster präsentieren wir in diesem Heft.

Wenige Tage vor dem Redaktionsschluss dieser Ausgabe hat Moto Guzzi eine Pressemeldung, noch ohne technische Daten und Preise, bezüglich der nächsten Generation der V7 verschickt. Die neue V7 Special und V7 Stone sind die beiden einzigen Euro-5-Modelle, welche Moto Guzzi bisher angekündigt hat. Das Programm wird für 2021 vermutlich deutlich verkleinert: verschiedene V7-Modelle und die 1.400er-Guzzis fallen weg.

Zur Zeit der Drucklegung dieser Motalia erfüllt bei MV Agusta anscheinend nur das limitierte Sondermodell Superveloce Alpine die aktuelle Norm. Hier gibt es noch Handlungsbedarf genauso wie bei einigen weiteren Firmen.

Aprilia, Benelli, MV Agusta und andere haben bisher noch keine neuen Modelle für 2021 vorgestellt. Da wird sicherlich in den nächsten Wochen noch etwas passieren.

**Mit dieser Ausgabe der Motalia verabschieden wir uns in unsere Winterpause. Die nächste Ausgabe der Motalia erscheint Anfang März.**

**Euer Motalia-Team**



# Verdammt lang her

## Vor hundert Jahren wurde der Adler zum Markenzeichen

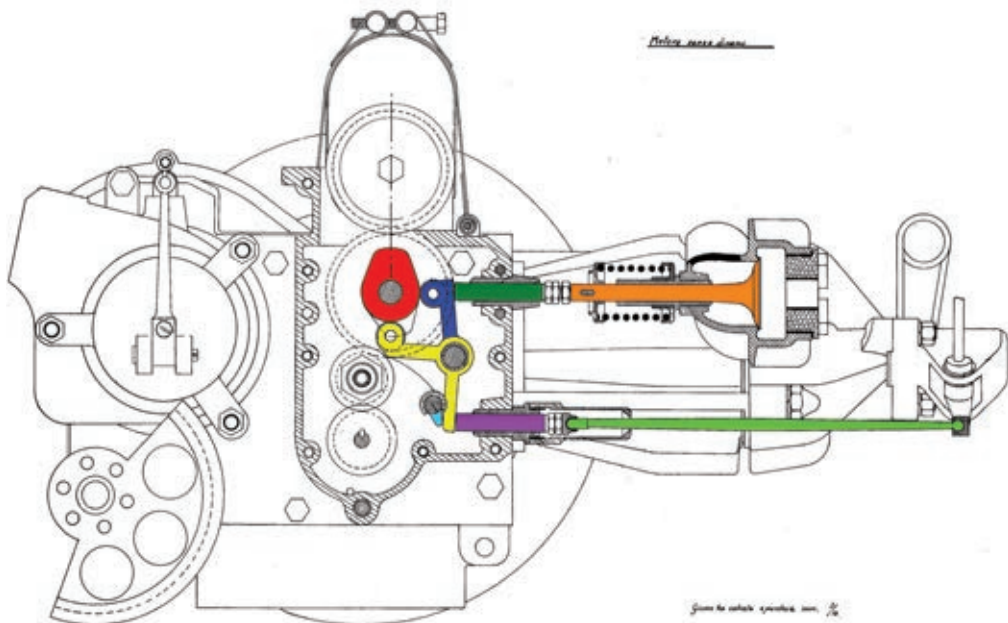
Im Jahr 1921, also vor einhundert Jahren, wurde die Marke Moto Guzzi offiziell gegründet. Vorher hatte Carlo Guzzi bereits ein Motorrad, ein Einzelstück, gebaut. Diese G.P. (für Guzzi und Parodi) wäre aber zu aufwendig und teuer in der Produktion gewesen. Also entstand nach der Firmengründung die erste Moto Guzzi mit dem Namen Normale.

Der Grundstein der Marke Moto Guzzi war ein Motor mit einem liegenden Zylinder, einem stehenden Ventil und einem hängenden Ventil. Davon ausgehend, dass normalerweise Zylinder nach oben zeigen, hat man sich ausgedacht, ein Ventil, dessen Ventilteller vom Motorgehäuse weg zeigt, ein „stehendes“ Ventil zu nennen, dementsprechend ist ein Ventil, dessen Teller in Richtung Kurbelwelle zeigt, ein „hängendes“ Ventil. Carlo Guzzi wähl-



*Aus dem Werksmuseum: Unten eine Normale der ersten Serie noch mit Verlustschmierung und einer gekapselten Feder in der Gabel. Oben ein späterer Motor - vermutlich aus der S/G.T.S.*





**Die Nockenwelle (rot) betätigt über einen Hebel (blau) und einen Stößel (grün) das Einlassventil (orange). Der andere Kipphebel (gelb) überträgt die Nockenform auf einen Stößel (lila) und die aussenliegende Stößelstange (hellgrün). Der Dekompressionsmechanismus (hellblau) öffnet per Bowdenzug ein wenig das Auslassventil.**

te für seinen ersten Serienmotor beide Varianten, jeweils als „liegende“ Ventile in diesem Fall.

Die Nockenwelle sitzt über der Pleuellwelle und ist von Zahnrädern angetrieben. Zwei Hebel mit auf den Nocken laufenden Rollen betätigen über Stößelstangen die Ventile - das Einlassventil in gerader Linie und das Auslassventil, welches zentral im Brennraum sitzt, über einen vor dem Kopf befindlichen Kipphebel. Für das Einlassventil verwendete Guzzi eine Schraubenfeder, das Auslassventil wird durch eine Haarnadel-Ventilfeder (geringere Bauhöhe) geschlossen. Für das leichtere Anwerfen des Motors hat Carlo Guzzi einen Mechanismus entwickelt, mit dem per Bowdenzug das Auslassventil ein we-

nig geöffnet wird: Ein kleiner Hebel drückt im Inneren des Motors gegen den „unteren“ Auslasskipphebel. So kann man auch den Motor ausstellen, wenn man den Hebel zieht.

Das aus Aluminium gegossene Motorgehäuse ist vertikal geteilt, Zylinder und -kopf sind aus Grauguss.

Die ersten Motorräder hatten noch eine damals übliche Verlustschmierung. Hierbei musste der Fahrer in gewissen Abständen mit einer Handpumpe Öl aus dem Vorratsbehälter in den Motor pumpen. Dieses Öl wurde verbrannt. So etwa 0,3 Liter Öl verbrauchte die Normale auf 100 Kilometer. Aber schon im zweiten Baujahr besaß die Maschine eine fortschrittliche Umlaufschmierung. Die Ölpumpe ist auf der



**Die Zündkerze sitzt über dem Einlassventil, also außerhalb des eigentlichen Brennraums. Gut zu sehen ist die Haarnadelfeder des Auslassventils.**

rechten Seite auf dem Steuerdeckel verschraubt. Zuerst eine einfache Zahnradpumpe, später eine Doppelpumpe mit einer Zahnradpumpe für den Öldruck und einer Flügelpumpe, um Öl zurück in den Vorratsbehälter zu fördern. Die Grundkonstruktion blieb eine Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank. Dieser hängt unter dem etwa zehn Liter großen Benzinbehälter im Fahrtwind und dient so auch als Ölkühler.

Für den Zündfunken sorgt ein Bosch-Magnetzündler mit manueller Verstellung. Die Zündkerze befindet sich über dem Einlassventil, also seitlich neben der eigentlichen Zylinderbohr-

**Gegen Aufpreis war eine zweite Zündkerze möglich - schon 1921! Hier ist auf der Welle des Auslasskipphelbs eine kleine, manuelle Schmiervorrichtung montiert.**

ung. Gegen Aufpreis war eine zweite Zündkerze auf der linken Seite erhältlich, eine richtige Doppelzündung war das aber nicht, dafür wäre ein zweiter Zündmagnet nötig gewesen. Den Vergaser bezog Guzzi von der englischen Firma AMAC, ein Rundschiebervergaser mit separater Schwimmerkammer und einem Zoll Durchmesser. Dessen Bedienung mit zwei Hebeln war nicht so einfach.

Der Hub des Motors war mit 82 Millimeter etwas kürzer als der Kolbendurchmes-

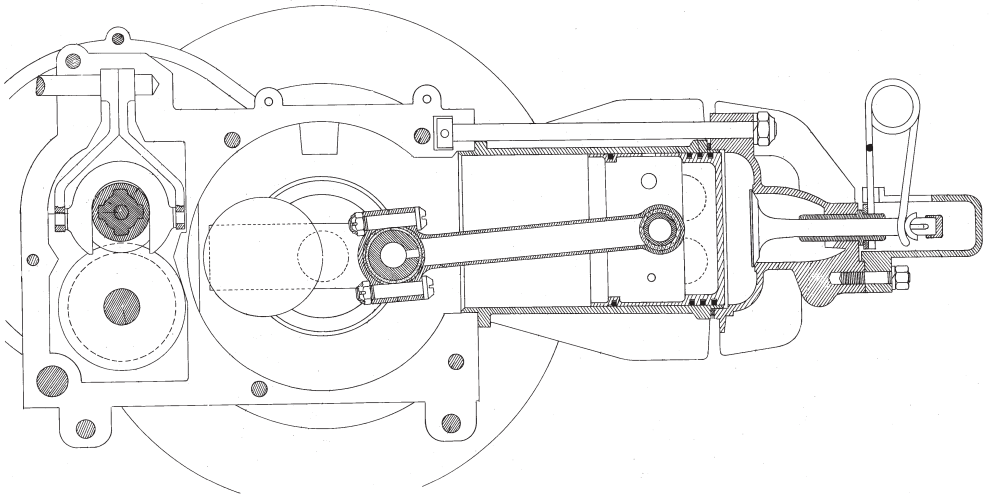
ser von 88 Millimeter, für die Zeit eher eine ungewöhnliche Auslegung. Aus heutiger Sicht ist die Verdichtung von 4,1:1 sehr gering, aber die damalige Benzinqualität ließ keine höhere Verdichtung zu.

Mit 498,3 Kubikzentimetern mobilisierte die Normale damals 8,5 PS. Das sollte für eine Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 80 km/h reichen, vorausgesetzt, die Straßenzustände ließen so ein Tempo überhaupt zu.

Das im Motorgehäuse beheimatete Getriebe bietet drei Fahrstufen. Damals waren







**Das Auslassventil hängt zentral über dem Zylinder. Der Kolben hat drei Kompressions- und einen Ölabstreifring. Dadurch, dass die Kurbelwelle „rückwärts“ (im Bild gegen den Uhrzeigersinn) dreht, wird stetig Öl gegen die Oberseite der Zylinderlaufbahn geschleudert.**

bei vielen Motorrädern noch der Motor und das Getriebe voneinander getrennt und meist mit Ketten verbunden. Carlo packte alles in ein Gehäuse und erdachte sich einen Primärtrieb mit schrägverzahnten Zahnrädern. Das ergab eine äußerst kompakte Einheit. Eine außenliegende Kette für die Verbindung von Motor und Getriebe, bei anderen Maschinen oft ein Schwachpunkt und Ärgernis, entfiel so. Die Kurbelwelle dreht bei der Normale rückwärts, ein Detail, welches man

heute bei manchen Maschinen gerne verwendet, um damit angeblich die Auswirkung der Kreiselkräfte der Räder zu verringern. Da war der Carlo seiner Zeit weit voraus. Aber es ergab sich einfach durch den Primärtrieb, der ja die Drehrichtung umänderte. Die rückwärts drehende Kurbelwelle sorgt dafür, dass die Oberseite der Zylinderlaufbahn gut mit Schlei-



**Mit der Normale erzielte Moto Guzzi von Anfang an gute Verkaufszahlen.**



Einen Gasdrehgriff hatte die Guzzi noch nicht. So gab es einen Gashebel und einen Hebel für das Gemisch und einen für die manuelle Zündverstellung. Diese drei mussten stets passend zueinander betätigt werden. (Der Vergaser links im Bild mit nur einem Bowdenzug ist nicht original, wird aber gerne wegen einfacherer Betätigung verwendet.)

Entsprechend der damaligen Zeit baute Guzzi den Motor in einen Starrrahmen, zusammengefügt aus Rohren und Blechen, ein. Am Hinterrad gibt es also keinerlei Federung geschweige denn Dämpfung.

***Schon die Normale hat eine spezielle Kaltstartvorrichtung. Auf dem Ansaugstutzen befindet sich ein Minitrichter mit einem Absperrhahn. Über diesem Trichter endet ein kleines Röhrchen, welches vom Benzintank kommt. Oben am Tank befindet sich ein Benzinhahn, so kann man vor dem Starten zusätzlich Benzin zuführen.***

deröl versorgt wird. Die Schwungscheibe befindet sich außerhalb des Motorgehäuses auf dem linken Kurbelwellenstumpf. So konnte Guzzi trotz kleinem Motorgehäuse eine große Schwungmasse für einen ruhigeren Motorlauf verwenden.

Eine Fußschaltung kannte man damals noch nicht. Statt dessen befindet sich rechts neben dem Tank ein langer Handschalthebel. Ja, Motorradfahren bedeutete früher viel Handarbeit. Am Lenker befinden sich sechs Hebel, dazu die Handschaltung und im ersten Jahr noch die Handpumpe für die Ölschmierung...

Die Vorderradführung ist aber fortschrittlich als Trapezgabel ausgeführt. Zwei Federn (zuerst nur eine) sorgen dafür, dass Bodenunebenheiten nicht direkt an den Lenker weitergegeben werden. Eine Dämpfung gab es aber damals



***Auf jeder Lenkerseite befinden sich mehrere Handhebel.***





***Wie damals üblich gab es nur eine Hinterradbremse, aber die konnte sowohl per Hand als auch mit dem Fuß betätigt werden. Unverkennbar ist die Normale an der Blechsektion unter dem Sattel.***

noch nicht. Für den Komfort des Fahrers sorgte hauptsächlich ein gefederter Sattel von Brooks oder Lycette. Die einzige Art der Geschwindigkeitsverringerung außer Gaswegnehmen bot eine schmale Trommelbremse (Ø 210 mm) im Hinterrad. Bremsen am Vorderrad hielt man damals für zu gefährlich. Bei den teilweise sandigen Straßen und ungedämpften Gabeln konnte eine Vorderradbremse leicht blockieren und zum Sturz führen. Die Hinterradbremse ist eine Duplexkonstruktion mit zwei voneinander unabhängigen Betäti-

***Eine Gaslampe mit Acetylen-Entwickler gab es als Zubehör.***

gungen. Der eine Bremsnocken wird über ein Gestänge auf der linken Seite durch die Fußbremse gedreht. Das ist eine sogenannte Hackenbremse. Der zweite Nocken ist per Bowdenzug mit einem der zahlreichen Handhebel am Lenker verbunden. Eine Lichtanlage war serienmäßig nicht vorgesehen. Aber gegen Aufpreis konnte man eine Gaslampe mit Acetylen-Entwickler ordern. Die Moto Guzzi Normale war angeblich eins der ersten Motorräder auf der Welt mit einem zentralen Hauptständer. Vorher gab es hauptsächlich Heckständer, die nicht so einfach zu handhaben waren.

Viele der technischen Lösungen an der Normale waren für die Zeit außergewöhnliche Konstruktionen - besonders in dieser Kombination.

Im ersten Jahr entstanden bei Moto Guzzi 17 Motorräder. Mit Erfolgen bei Motorradrennen wurde man schnell bekannt





***Entscheidende Änderung bei der Sport ist der hintere Bereich des Rahmens mit einem senkrechten Rohr unter dem Sattel.***

und konnte die Produktion rasant steigern. Für den Rennsport entstanden Motoren mit zwei hängenden Ventilen, aber bei den Straßenmotorrädern vertraute man lange auf die bisherige Konstruktion.

### **Sport**

Das zweite Modell mit gegenüberliegenden Ventilen war die Sport, welche ab 1923 die Palette erweiterte. Dieses Motorrad hatte einen längeren Rahmen (Radstand nun 1.410 anstatt 1.380 mm) mit einem senkrechten Rohr unter dem Fahrersattel anstelle der bisherigen Blechsektion. Auch die Hinterradführung war nun aus Rohren und nicht mehr

***Die Sport besitzt Kniekissen am Werkzeugfach über dem Tank. Gut zu erkennen die Hand-schaltung.***



teilweise aus Profilblechen zusammengesetzt. Außerdem war das Fahrgestell serienmäßig mit Aufnahmen für einen Seitenwagen versehen. Guzzi bot ebenfalls passende Beiwagen an. Gespanne rüstete er zusätzlich mit einer Vorderradbremse aus. Diese war auf Wunsch nun auch für Solomaschinen erhältlich.

Kniekissen rechts und links an dem auf dem Tank montierten Werk-

zeugkasten sollen dem Fahrer mehr Halt bieten.

Die Sport liefert 13 PS mit höherer Verdichtung und einer anderen Nockenwelle. Zuerst wurden die Normale und die Sport gleichzeitig angeboten, dann stellte Guzzi die Normale ein, und die Sport war drei Jahre lang das einzige Straßenmodell. Daneben gab es für den Rennsport gedachte Modelle mit anderem Ventiltrieb.



### ***Die Gran Turismo mit Beinschildern und Hinterradfederung.***

Die Produktionszahlen stiegen rasant. Bis 1928 produzierte die Marke in einem neu gebauten Werk 2.065 Normale und 4.107 Sport. Zum Schluss besaß die Sport eine Vorderradbremse serienmäßig. In dem Moment, wo eine Vorderradbremse vorhanden war, fiel die Handbetätigung der Hinterradbremse weg. Auch ein paar andere Änderungen, welche dem Nachfolge-Modell zugeordnet werden, hatten die letzten Fahrzeuge der Sport-Serie bereits.

Als Beleuchtung konnte der Kunde nun eine elektrische Anlage mit Bosch-Scheinwerfer und Rücklicht als Extra ordern. Den Strom hierfür lieferte dann ein Bosch-Magnet-Dynamo, der Zündung und eine (schwache) Lichtmaschine in einem Gehäuse vereinte. Ein anderes Extra war ein Schalldämpfer.

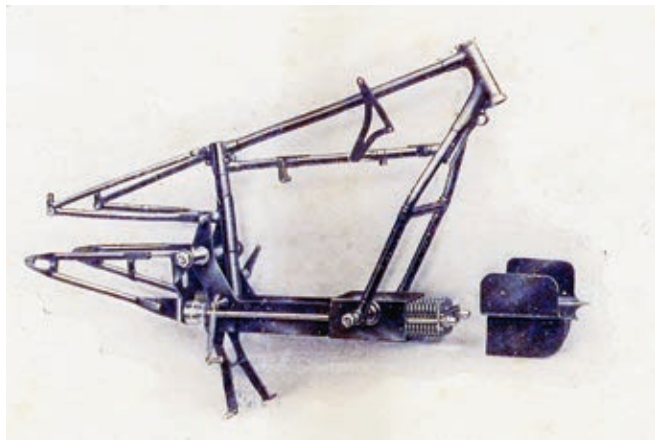
Auch wenn der Name Sport suggeriert, dass diese Maschine für den Rennsport gebaut sein könnte, ist das völlig falsch. Für die Ren-

nen hatte Moto Guzzi eine andere Maschine (C 2V) entwickelt.

### **Gran Turismo**

Für die G.T. entwickelte Giuseppe Guzzi, der Bruder von Carlo, einen neuen Rahmen mit Hinterradfederung. Die Hinterradschwinge ist mit langen Zugstangen mit Federn, welche sich unter dem Zylinderkopf befinden, verbunden. Beim Einfedern werden diese Federn zusammengedrückt. An den Schwingenenden und dem Rahmenheck

sind Scherenreißdämpfer verbaut. Auch die Parallelogrammgabel hat nun Reißdämpfer, um mehr Ruhe in das Fahrwerk zu bringen. An der Gabel sind jetzt drei Federn zu entdecken: eine starke Hauptfeder und zwei deutlich dünnere Gegenfedern. Das Vorderrad springt nun nicht mehr so sehr. Eine Konstruktion, die Guzzi zuerst im Rennsport erprobt hatte. Der Lenker ist nun in seiner Halterung dreh-



***Es gab schon damals verschiedene Hinterradfederungen, die waren aber meist instabil und verschleißanfällig. Lange Zugstangen verbinden die Schwinge mit den Federn.***





**Giuseppe Guzzi erdachte sich eine stabile Dreiecksschwinge.**

bar. Bei der Sport ist er noch starr montiert.

Die Maschine wurde kein großer Verkaufserfolg: Die Kunden hatten kein Vertrauen zu so einem „wackeligen“ Heck. Es gab schon damals verschiedene Hinterradfedern, die waren aber meist instabil und verschleißanfällig, daher wollten die Kunden so etwas nicht haben, obwohl der Fahrkomfort außergewöhnlich war. Da half es auch nicht, dass Giuseppe mit so einer Maschine zum nördlichen Polarkreis und zurück gefahren ist, um die Zuverlässigkeit seiner Konstruktion zu beweisen. Von der G.T. entstanden in drei Jahren nur 78 Fahrzeuge.

**Sport 14**

Dafür baute Moto Guzzi in den Jahren 1929 und 1930, in nicht einmal 24 Monaten, 4.285 Einheiten von der Sport 14. Das Werk war mittlerweile deutlich vergrößert worden. 500 Beschäf-

tigte produzierten etwa 50 Motorräder pro Woche!

In dem Sport 14-Modell kamen diverse Verbesserungen zum Tragen. Zylinder und -kopf erhielten größere Kühlrippen für eine bessere Kühlung. Es gab Änderungen am Ölkreislauf, eine neue Schmiervorrichtung für den Auslasskipphobel, größerer Tank ... und es bestand die Möglichkeit, die Maschine mit einer separaten, leistungstärkeren

Lichtmaschine über dem Getriebe zu bestellen. Diese Motoren sind an einem „L“ für Luce (Licht) vor der Motornummer zu erkennen. Diese Lichtmaschine wird auf der linken Motorseite von der Kupplung angetrieben. Wie schon bei der G.T. besitzt die Sport 14 drei Federn und Reibdämpfer an der Gabel, und der Lenker ist ebenfalls drehbar. Das Heck ist aber wieder starr.

Die Fußrasten sind bei der Sport 14 weiter



**Technisch erhielt die Sport 14 viele Änderungen.**



***Die Sport 14 erhielt weiter hinten sitzende und mit Gummis versehene Fußrasten. Für mehr Strom sorgte gegen Aufpreis eine über dem Getriebe angebrachte Lichtmaschine.***

hinten als bei der Sport und nun mit Gummis versehen. Ab 1930 stattete Guzzi die Maschine mit einem Lenkungsdämpfer aus. Eine geänderte Bremsplatte vorne sorgt dafür, dass weniger Wasser und Dreck in die Trommel gelangen kann. Während der Bauzeit der Sport 14 fing Moto Guzzi an, verschiedene Teile zu verchromen anstatt zu vernickeln. Zuerst war dieses nur gegen Aufpreis erhältlich.

### **Sport 15**

Auf die Sport 14 folgte die Sport 15. Hier steckt der eckige Tank nicht mehr zwischen den Rahmenrohren, sondern es ist ein eher tropfenförmiger Tank von oben

über den Rahmen gestülpt. Also Satteltank anstatt Stecktank. Das lässt die Maschine moderner aussehen.

An der Motorleistung hat sich nichts geändert, aber wie schon bei der G.T. ist jetzt ein Amal-Vergaser für die Gemischaufbereitung zuständig. Später wurde dieser durch einen Dell'Orto ersetzt. Im Inneren des Motors gab es einige Änderungen, um die Zuverlässigkeit zu verbessern. Unter anderem löste ein geschmiedetes, doppelt-förmiges Pleuel das bisher rohrförmige ab. Jetzt

wurde standardmäßig verchromt anstatt vernickelt. Von der Sport 15 baute Guzzi in den Jahren 1931 bis 1939 insgesamt 5.979 Exemplare.



***Die Sport 15 - hier mit Seitenwagen - brachte eine große Designänderung mit sich. Der Satteltank lässt die Maschine viel moderner aussehen. Bei den Gaspedalen ist der Kickstarter rechts und nicht links.***



## Gran Turismo 16

Zeitgleich bot Moto Guzzi die G.T. 16 als Weiterentwicklung der G.T. an. Der vordere Teil des Rahmens und der Tank entsprechen der Sport 15, das Heck ist aber wie bei der G.T. gefedert. Nach 754 Fahrzeugen dieses Typs stellte Guzzi die Produktion der G.T. als Zivilmotorrad ein. Aber die G.T. 17 schaffte es als Behördenmaschine auf 4.810 Einheiten.

### Die letzten wechselgesteuerten Motoren

Ab 1934 bot Moto Guzzi die V und G.T.V. mit zwei hängenden Ventilen und 19 PS an. Die ersten Straßenmodelle mit der Technik der Renntypen. Gleichzeitig entstanden die S (Starrahmen) und G.T.S. (Hinterradfederung). Das sind die letzten Guzzis mit gegenüberliegenden Ventilen. Zu den wichtigsten Änderungen gehören



*Die G.T.S. 500 ist eine Kombination der Sport 15 und der G.T. mit einem stark überarbeiteten Motor mit Viergang-Getriebe.*

ein neues Getriebe mit vier Gängen und Fußschaltung auf der rechten Seite. Wahlweise war die Maschine aber auch mit Handschaltung erhältlich. Im Gegensatz zur bisherigen Handschaltung ist es nun aber so, dass der Handhebel nach dem Schaltvorgang immer wieder in die Mittelstellung zurück kehrt. Man kann nun also nicht mehr an der Position des Hebels sehen, welcher Gang gerade eingelegt ist.

Neben den Zivilversionen baute Moto Guzzi für die Behörden die Modelle G.T. 17, Alce und Trialce mit dem Motor mit gegenüberliegenden Ventilen. Diesen wechselgesteuerten Motor hatte Guzzi von 1921 bis 1940 im Programm. Bis zum zweiten Weltkrieg war Moto Guzzi zum größten Motorradhersteller Italiens geworden.

*Mit dem neuen Getriebe gab es nun auch eine Fußschaltung.*





Von der S baute man 4.004 Exemplare und die G.T.S. fand 2.652 Käufer gegenüber 5.348 Einheiten der V-Serie.

### Was ist das?

Nein, dieses grüne Motorrad ist keine Moto Guzzi, es ist eine La Corradini Turismo 500 aus dem Jahr 1922. Im Gegensatz zur Guzzi ist der



*Auf den ersten Blick könnte man denken, eine Moto Guzzi vor sich zu haben. Aber der Motor ist etwas nach oben geneigt, vielleicht weil sonst der Kipphebel wegen der längeren Schraubenfeder gegen den Kotflügel stoßen würde? Im Gegensatz zur Guzzi gibt es keinen separaten Öltank.*

Zylinder etwas nach oben geneigt. Der Motor verfügt über eine Ölwanne, besitzt also eine Nassumpfschmierung. Der Rahmen ist unten offen, der Motor ist als tragendes Teil in die Fahrwerkskonstruktion integriert. Der Heckrahmen ist nicht verschweißt sondern geschraubt. Sowohl das Einlass- als auch das Auslassventil werden von Schraubenfedern geschlossen.



## TT 2021 abgesagt

Das Government der Isle of Man hat aufgrund der Corona-Krise beschlossen, die Tourist Trophy für das Jahr 2021 abzusagen. Man hofft aber, dass die Classic TT im Herbst stattfinden kann.

Der Termin für die Tourist Trophy im Jahr 2022 steht bereits fest: Die Trainings beginnen am 28. Mai. Das letzte Rennen startet am 11. Juni.

## Aprilia V4

In diesem Frühjahr will Aprilia überarbeitete V4-Modelle vorstellen. Sowohl die RSV4 als auch die Tuono V4 werden für die Norm Euro 5 angepasst. Das beinhaltet einen neuen Schalldämpfer. Bei einem Erbkönig war eine andere Hinterradschwinge, bei der sich die Versteifung auf der Unterseite befindet, zu sehen.

Dazu erhalten beide Maschinen ein Facelift im Stil der RS 660 mit LED-Scheinwerfer. Die APRC-Elektronik frischt das Werk mit einem Update auf, und die Maschinen bekommen ein neues Cockpit mit einem fünf Zoll großen TFT-Display.

## Brembo kauft SBS

Der italienische Bremsenhersteller Brembo übernimmt zu 100 Prozent die dänische Firma SBS Friction A/S. SBS ist der weltweit größte Produzent von Bremsklötzen für Motorräder im Zubehörsektor. Der Kaufpreis beträgt etwa 30 Millionen Euro. Die ungefähr 200 Arbeitsplätze in Svendborg bleiben erhalten.

Damit setzt Brembo weiterhin den Expansionskurs fort. Erst im April 2020 hatte Brembo Anteile von Pirelli erworben.

## Geld für Mandello

Der Verwaltungsrat der Piaggio-Gruppe hat einer Sanierung des traditionellen Moto Guzzi-Werkes in Mandello del Lario zugestimmt. Fast seit der Gründung der Marke werden die Guzzis in diesem historischen Komplex, der immer weiter ausgebaut wurde, produziert bzw. heutzutage nur noch montiert. Aktuell schaffen dort etwa 150 Mitarbeiter, welche die Motorräder aus angelieferten Teilen zusammenbauen, in den Büros arbeiten usw. Das Werk mit dem Windkanal und dem Museum soll nun für mehrere Millionen Euro saniert werden.

Anscheinend existieren noch keine genaueren Pläne, welche Arbeiten zu erledigen sind, aber man will 2021 mit den entsprechenden Arbeiten beginnen.

In den vergangenen Jahren hatte es schon verschiedene Pläne gegeben. So wurde ein Teil der alten Produktionshallen abgerissen, um ein neues Gebäude zu errichten. Dieses wurde aber nie realisiert. Auch ein neues Museum, dessen Bau geplant war und wo man mehr Motorräder zeigen wollte, kam leider nicht zu stande.

Aber in 2021 feiert Moto Guzzi das 100-jährige Firmenjubiläum, und seit der Einführung der V85 TT ist Moto Guzzi so erfolgreich wie seit vielen Jahren nicht mehr. Also der richtige Zeitpunkt für eine angedachte Sanierung.

## Ducati bleibt

Nachdem es mal wieder Gerüchte gegeben hatte, dass VW den Verkauf von Ducati planen könnte, wurde nun ein Machtwort gesprochen: Ducati bleibt Bestandteil des VW-Konzerns.

### Ducati Diavel Lamborghini

Limitierte Sonderserien sind bei italienischen Herstellern beliebt.

In diesem Fall haben zwei Tochterfirmen des VW-Konzerns zusammen gearbeitet, um die Ducati Diavel Lamborghini entstehen zu lassen. So wurden die Farbe und ein paar Stilelemente von dem sündhaft teuren Lambo Sián FKP 37 übernommen. Die Farbe nennt sich Gea Green. Die güldenen Felgen sind ähnlich wie die Räder des Sportwagens geformt, und der Rahmen der Diavel ist in der gleichen Farbe lackiert. So wie es bei manchen Sportwagen üblich ist, sind die Brembo-Bremssättel mit roter Farbe überzogen. Von der Diavel Lamborghini will Ducati 630 Exemplare verkaufen. Diese Stückzahl ist davon abgeleitet, dass die Marke Lamborghini im Jahr 1963 gegründet wurde.

Die Ducati Diavel Lamborghini kostet 35.325 Euro. Bei dem Preis gehören Schmiederäder und Federelemente von Öhlins selbstverständlich zur Serienausstattung.

### Viele Moto Guzzis auf der Retro Classics

Anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums der Marke Moto Guzzi soll die Motorradsonderschau auf der Retro Classics in diesem Jahr etwa 75 Motorräder aus Mandello del Lario zeigen.

Die Retro Classics sollte eigentlich im Februar in Stuttgart stattfinden. Wegen der Corona-Krise hat man sich entschieden, die Klassik-Messe auf den 8. bis 11. Juli zu verschieben. Die Motorradsonderschau wird wie immer von den Mitgliedern des AMSC Leonberg, die in den letzten Jahren jeweils tolle Themenausstellungen auf die Beine gestellt haben, organisiert.

### Umgezogen

Unser Inserent, die Firma Ducati Rhein-Sieg, ist innerhalb von Waldbröl umgezogen. Der neue, größere Firmensitz befindet sich nur wenige hundert Meter entfernt vom bisherigen Standort im selben Gewerbegebiet.

Die neue Adresse lautet: Im Langenbacher Siefen 19, die Telefonnummer bleibt mit 02291-808980 unverändert.

*In Zusammenarbeit mit  
Lamborghini  
entstand diese  
Ducati Diavel.*





# Monster-Diät

## Eine neue Generation des beliebten Naked Bikes

Für das Jahr 2021 hat Ducati zwei Motorräder mit neuen Fahrwerken entwickelt: Multistrada V4 und Monster. Die Multistrada haben wir bereits in der letzten Ausgabe vorgestellt. Bei der Monster ist fast alles neu. Auch hier wird, genauso wie bei der Multi, mit so mancher Tradition gebrochen. Aber es gelang den Technikern, das Fahrzeuggewicht um sagenhafte 18 Kilogramm zu senken. Da muss halt der eine und andere alte Zopf abgeschnitten werden.

### Weg mit den Kilos

18 Kilogramm kann man nicht einsparen, indem man hier ein paar andere Räder, dort einen leichteren Schalldämpfer und zusätzlich etwas Carbon verbaut. Da muss man klotzen und nicht kleckern.

Satte 4,5 Kilogramm spart laut Ducati alleine schon der neue Rahmen. Um diesen Wert zu erreichen, musste man sich von dem Gitterrohrrahmen, der ja schon knapp geschnitten war, endgültig verabschieden. Auch der neue Aluminiumrahmen ist so klein wie möglich gehalten: Er verbindet wie bisher lediglich noch die Gabel mit den beiden Zylinderköpfen.

Die neue, durchbrochene Aluschwinge



### *Bunte Cockpits sind mittlerweile Standard.*

mit zwei Armen ist traditionell im Motorgehäuse gelagert. Zusammen mit neuen Rädern reduziert die Hinterradführung



das Gewicht gegenüber der Monster 821 um 3,3 Kilogramm. Der Heckrahmen, beim Vorgängermodell war er noch aus Stahlrohren zusammen geschweißt, ist nun eine Glasfaserkonstruktion. Das verringert den Wert auf der Waage um weitere zwei Kilogramm. Alleine diese Änderungen bedeuten schon zwanzig Pfund Ersparnis. Aber das ist ja nur etwa die Hälfte des Ergebnisses. Da musste fast jedes Teil entsprechend optimiert werden. Und auch ein kleinerer Tank trägt seinen Teil dazu bei.

#### **Der Motor**

Herzstück der Monster ist der flüssigkeitsgekühlte V2 mit 937 Kubikzentimetern, wie wir ihn bereits aus der Hypermotard 950, Multistrada 950 und SuperSport kennen. In dem neuen Naked Bike leistet er 111 PS bei 9.250 U/min. Das sind trotz 116 Kubikzentimetern mehr nur zwei zusätzliche PS gegenüber der Monster 821. Das maximale Drehmoment stieg aber von 86 auf 93 Nm, die nun bereits

*Links: Man kann die Grundsilhouette der Monsterbaureihe erkennen, mancher wird aber die ducattitypischen Alleinstellungsmerkmale vermissen.*



*Der neue Aluminiumrahmen ist ein leichter Lenkpfalter.*

bei 6.500 U/min erreicht werden, und Ducati verspricht deutlich mehr Druck bei niedrigen Drehzahlen.

Der Wechsel auf den anderen Motor bringt eine hydraulische Kupplungsbetätigung, welche geringere Handkräfte benötigt, mit sich. Außerdem trägt der V2 seinerseits 2,4 Kilogramm zur Gewichterleichterung bei.



*Auch die komplett neue Schwinge, wie bei der 821 mit zwei Armen, spart Gewicht.*



***Die neue ohne Plastik. Frontrahmen, Heckrahmen, Schwinge und Federbein sind am Motor angeschraubt.***

Die Auspuffanlage besitzt weiterhin einen Doppelschalldämpfer auf der rechten Seite, aber die Krümmerführung mit Vorschalldämpfer unter der Schwinge ist komplett anders - auf eine Klappensteuerung hat man anscheinend verzichtet.

#### **Das Fahrwerk**

Direkt an den Motor angeflanscht sind wie schon beschrieben Frontrahmen, Heckrahmen und Hinterradschwinge. Auch das direkt mit der Schwinge verbundene Federbein stützt sich gegen den Motor, genauer gesagt gegen den hinteren Zylinderkopf, ab. Schon bei den Vorgängermodellen hatte Ducati ja auf progressive Hebelsysteme verzichtet, das

***Viel Plastik dort, wo der Motor sitzt.***

reduziert Produktionskosten und Masse.

Am Stoßdämpfer kann man lediglich die Federvorspannung verändern, bei der Upside-Down-Gabel mit einem Durchmesser von 43 Millimetern existieren gar keine Verstellmöglichkeiten. Die Federwege betragen vorne 130 und hinten 140 Millimeter.

Die Räder und Reifen haben die üblichen Dimensionen, und auch bei der Bremsanlage verbaut Ducati die gängigen Größen und Komponenten. Als

Blockierverhinderer ist ein sogenanntes Kurven-ABS integriert.

Der Radstand fällt mit 1.474 Millimeter







auch noch einen speziellen Tieferlegungssatz geben, mit dem man auf 775 Millimeter herunter kommt.

### **Elektrik**

Auf der elektrischen Seite sind ein neues TFT-Display, drei Riding-Modi, Quickshifter, Traktionskontrolle, Launch-Controll und eine Wheeliekontrolle neben dem bereits erwähnten Kurven-ABS zu nennen. Bei der Beleuchtung glänzt die neue Monster mit LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlichtring sowie Lauflichtblinker mit automatischer Abschaltung.

### **Gewicht**

Der Kühler verzichtet auf seitliche Abdeckungen - auch Weglassen spart Pfunde.

Ducati gibt ein Gewicht nach Norm, also fahrbereit mit einem zu 90 Prozent gefüllten Tank, von 188 Kilogramm an. In den Benzinbehälter passen 14 Liter. Das heißt,

### ***Auch von links ist nicht viel vom Motor zu sehen. Die Monster Plus bietet für 300 Euro Aufpreis eine Instrumentenverkleidung und Sitzbankabdeckung.***

etwas kürzer aus. Kleiner ist nun auch der Wendekreis, denn die neue Monster bietet sieben Grad mehr Lenkeinschlag. Die Sitzposition ist durch einen Lenker, der 70 Millimeter dichter am Fahrer ist, und Fußrasten, die um 10 Millimeter nach unten und um 30 Millimeter nach vorne gewandert sind, verändert. Die Sitzhöhe gibt Ducati mit 820 Millimeter, also zehn Millimeter mehr als bisher, an. Sie ist nicht mehr verstellbar. Aber mit einer Zubehorsitzbank kann man den Abstand zum Boden auf 800 Millimeter reduzieren. Und es soll

### ***Neuer Doppelrohrauspuff ohne Klappensteuerung und einteilige Fußrastenanlage.***





***Elliptischer Scheinwerfer und unter dem Tank platzierte Lauflichtblinker.***

auch vollgetankt bleibt die neue Monster laut Werksangabe knapp unter 190 Kilogramm. Die Norm erlaubt aber eine Toleranz von fünf Prozent (in diesem Fall etwa 9,5 kg). Das heißt, auch 199 kg vollgetankt (der Wert der Ur-Monster M 900) wären noch in der Norm.

Die Monster 821 hat einen um 2,5 Liter größeren Tank. Für die Maschine stehen 180,5 Kilogramm als Trockengewicht (166 kg bei der neuen Monster) und 206 kg nach Norm in den technischen Daten. Bei Tests wurde sie mehrfach

oder 11.495 Euro. Am Preis hat sich also nicht viel geändert. Der Plus-Aufschlag beträgt exakt 300 Euro.

Die Monster ist mit mehr als 350.000 verkauften Fahrzeugen die erfolgreichste Baureihe in der Geschichte von Ducati, und ein Ende ist noch nicht abzusehen, auch wenn die Modelle 797 und 1200 aus dem Programm gestrichen sind. Weil es die kleine, luftgekühlte Monster nicht mehr gibt, wird Ducati die neue Monster auch in einer Variante mit 48 PS offerieren. Ab April soll die Maschine erhältlich sein.

mit 213 kg gewogen. 18 Kilogramm weniger würde 195 kg ergeben, immer noch ein guter Wert.

Neben der normalen Monster bietet Ducati auch eine Monster Plus mit kleiner Instrumentenverkleidung und Sitzbankabdeckung an. Beide Varianten sind in Rot oder Schwarz mit jeweils schwarzen Felgen oder in Grau mit roten Rädern lieferbar. Je nach Farbe kostet die Maschine 11.295






**MOTO GUZZI**



**WITTEN u. WEBER**  
 Herrenwiese 10  
 57319 Bad Berleburg  
 Tel.: 02751/6609  
 Fax: 6939  
[www.wittenuweber.de](http://www.wittenuweber.de)

**Jetzt die neuen Modelle testen!**



# Veranstungskalender

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!**

## März

11.03. - 14.03.2021  
Roma Moto Days mit Veteranen-Teilemarkt in der Fiera di Roma in Rom, Italien.  
Info: Roma Classic Motors, Tel.: 0039-06-68808008, Internet: [www.romaclassicmotors.it](http://www.romaclassicmotors.it), Italien.



## April

02.04. - 05.04.2021  
Motor Bike Expo Show in Verona, Italien.  
Info: Tel.: 0039-041-5010188, Internet: [www.motorbikeexpo.it](http://www.motorbikeexpo.it), Italien.

## Mai

25.05. - 27.05.2021  
Ducati-Clubrennen in Assen, Niederlande.  
Info: Ducati Club Nederland, Internet: [www.ducaticlub.nl](http://www.ducaticlub.nl), Niederlande.

## Juni

17.06. - 20.06.2021  
Festival Italia in der Motorsport Arena Oschersleben.  
Info: Internet: [www.art-motor.de](http://www.art-motor.de).

## Juli

08.07. - 11.07.2021  
Retro Classics mit Moto Guzzi-Sonderausstellung in Stuttgart.  
Info: Internet: [www.retro-classics.de](http://www.retro-classics.de)

15.07. - 18.07.2021

Le Trofeo Rosso für italienische Motorräder auf der Rennstrecke Le Vigeant, Frankreich.  
Info: Internet: [www.TrofeoRosso.org](http://www.TrofeoRosso.org), Frankreich.

30.07. - 01.08.2021

2. Treffen für Old/Youngtimer der Marken Gilera und Volvo auf dem Gut Hungenbach bei Kürten.  
Info: Dieter Schmeink, Tel.: 0172-6769206.

## September

11.09. - 12.09.2021

39. Internationales Ducati-Treffen des Ducati Clubs München in 83620 Thal bei Feldkirchen.  
Info: Wolfgang Göbel, Tel.: 089-8411415, Internet: [www.ducaticlub-muenchen.de](http://www.ducaticlub-muenchen.de).

## Umgezogen?

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

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

alte Adresse:

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Plz Ort: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

neue Adresse:

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Plz Ort: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

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



# Mehr Power für die V7

Moto Guzzi hat einmal mehr die V7-Baureihe überarbeitet. Das Werk hat den Wunsch vieler Guzzisti nach mehr Leistung erfüllt. Aber es ist jetzt nicht wie erhofft der Motor der V85 TT mit 80 PS verbaut, sondern die Techniker haben sich in der Mitte zwischen den bisherigen 52 PS und den maximalen 80 Pferdchen orientiert.

So leisten die V7 Special und die V7 Stone für die nächste Saison 65 PS, immerhin etwa 25 Prozent mehr als bisher. Die neue Höchstleistung wird bei 6.800 anstatt bisher 6.200 U/min erreicht. Das maximale Drehmoment von 60 Nm stand bisher bei 4.250 U/min zur Verfügung. Der Wert hat sich jetzt auf 73 Nm vergrößert, aber auch hierfür muss man den V2 höher drehen lassen. Die Spitze der Drehmomentkurve ist erreicht,



***Mehr Hubraum, mehr Leistung und einige weitere Änderungen erhalten die V7 Special (oben) und V7 Stone.***



wenn der Drehzahlmesser 5.000 Kurbelwellenrotationen pro Minute anzeigt.

Mit dem von der V85 TT abgeleiteten Motormit 853 statt vormals 744 Kubikzentimeter erhält die V7 ebenfalls eine überarbei-

***Die V7 Stone besitzt einen LED-Rundscheinwerfer mit einem Tagfahrlicht in der Form des Guzzi-Adlers.***

tete Auspuffanlage. Neu sind auch der Endantrieb und die Kayaba-Stoßdämpfer hinten. Diese sollen mehr Federweg bieten. Verstellbar ist hinten anscheinend nur die Federbasis. An der konventionellen Telegabel sucht man Verstellmöglichkeiten vergebens. Der bisherige Rahmen ist nun im Frontbereich verstärkt.

Eine leichte Überarbeitung des Stylings hat zu neuen Seitendeckeln und einer modifizierten Sitzbank geführt. Auf das nun etwas breitere Hinterrad

wird jetzt ein Pneu mit einer Breite von 150 Millimetern aufgezogen. Desweiteren werden in der Pressemeldung neue Fußrasten, eine andere Hinterradschwinge und ein kürzeres Schutzblech als Änderungen aufgelistet.

Die V7 hat eine serienmäßige Traktionskontrolle und selbstverständlich ein ABS, aber sie verzichtet auf moderne Elektronik wie Ride-by-Wire, Wheelie-Control und ähnliches.

Moto Guzzi hört auf, die unterschiedlichen Serien der V7 weiterhin mit römischen Zahlen durchzunummerieren. Die neuen Modelle heißen also nicht V7 IV sondern nur V7, wie schon andere Typen in der Historie der Marke.

Die Pressemeldung nennt als neue Modelle für 2021 lediglich die V7 Stone und die V7 Special. Die Typen V7 Carbon, V7 Milan, V7 Night-Pack, V7 Racer und V7 Rough werden nicht erwähnt.

Die V7 Stone ist fast komplett in Schwarz gehalten. Lediglich beim Tank hat der Kunde die Auswahl zwischen den Farben Schwarz, Blau und Orange. Auf italienisch haben die Farben die klangvollen Namen Nero Ruvido, Azzurro Ghiaccio und Arancione Rame. Die Maschine be-



### *Die V7 Stone hat ein neues, asymmetrisch angeordnetes LCD-Cockpit.*

sitzt Gussräder, ein neues LCD-Rundinstrument sowie einen LED-Scheinwerfer mit einem Tagfahrlicht, welches den Adler stilisiert.

Die Special ist die klassischer anmutende Ausführung der V7 mit normalem Scheinwerfer, zwei Rundinstrumenten mit analogen Zeigern und Drahtspeichenrädern mit silbernen Aluminiumfelgen. Auspuffanlage, Sitzbankbügel, Lampenring und Lenker sind genauso wie Stoßdämpferfedern und Rückspiegel verchromt. Bei der Special heißen die Farbvarianten Blu Formale und Grigio Casual - also Blau und Grau.

Die Maschinen sollen im Februar 2021 in den Handel kommen. Preise wurden nicht genannt. Selbstverständlich denkt Moto Guzzi auch an die Inhaber des Führerscheins A2 und bietet eine aufpreispflichtige Drosselung auf 48 PS an.

**Reifen Salewsky**  
Ihr Ansprechpartner für  
Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen  
Freie Tankstelle  
21357 Bardowick · An der B 4 · Hamburger Landstr. 65  
☎ (04131) 12 91 11

## Presseschau

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

### **Ducati 1299 Panigale R Final Edition**

Drei Superbikes aus Bologna stehen im Focus eines Vergleichs in der Zeitung „PS“. Hierfür wählte die Redaktion folgende Motorräder aus: 1098, 1199 Panigale und 1299 Panigale R Final Edition. Diese Ducatis setzen sich auf dreizehn Seiten mit siebenundzwanzig Abbildungen in dem Januar-Heft in Szene.

### **Ducati SuperSport 950**

Die Zeitung „PS“ hat einer Vorstellung der für die nächste Saison überarbeiteten SuperSport zwei Seiten eingeräumt. Drei Fotos übernehmen die Darstellung der Maschine in dem Heft Nr. 01/2021.

Ein Foto zeigt innerhalb einer halbseitigen Vorstellung im „Tourenfahrer“ die neue SuperSport 950 in der Januar-Ausgabe. Auch in dem Januar-Heft von „Motorrad News“ füllt die neueste Version des Sporttourers von Ducati eine halbe Seite. Zwei Fotos bebildern den Artikel.

Auch in der Ausgabe Nr. 01/2021 ist es ungefähr eine halbe Seite mit einem Foto, auf welcher auf die neueste Version der SuperSport in der „MO“ hingewiesen wird.

### **MV Agusta Superveloce**

Vier Seiten war der „Motorrad News“ ein Test des Retro-Sportlers wert. Neun Abbildungen bringen das Motorrad und einige seiner Details den Lesern näher. Veröffentlicht ist der Artikel in dem Heft Nr. 01/2021.

### **Moto Guzzi 850 T3 California**

Ein Artikel über das Tourenmotorrad aus Mandello del Lario befindet sich in dem Heft Nr. 01/2021 der Zeitung „Klassik Motorrad“. Drei Seiten und sechs Bilder sind die Eckdaten dieses Berichtes.

### **Aprilia RS 660**

Ein Redakteur von der „MO“ durfte bei der Pressepräsentation erste Erfahrungen mit der zweizylindrigen Aprilia sammeln. Sein Fahrbericht füllt sieben Seiten mit zehn Fotos in der Januar-Ausgabe.

### **Ducati Panigale V4 SP**

In der Zeitung „PS“ beschreibt eine Vorstellung die SP-Variante des Superbikes aus Bologna auf zwei Seiten. Drei Bilder garnieren in der Ausgabe Nr. 01/2021 den Text.

### **Mondial HPS 300i**

In der Ausgabe Nr. 01/2021 hat der „Tourenfahrer“ einen Fahrbericht der einzylindrigen Mondial abgedruckt. Dieser Artikel erstreckt sich über zwei Seiten mit sieben Fotos.

### **Moto Guzzi V7 Sport**

Mit der Ikone aus Mandello del Lario befasst sich „Klassik Motorrad“ in der Ausgabe Nr. 01/2021. Acht Fotos begleiten den Text auf sechs Seiten.



# Presseschau

## Ducati Multistrada V4

Eine Vorstellung der neuen Multistrada mit dem Vierzylindermotor nimmt in der Januar-Ausgabe der Zeitung „Tourenfahrer“ vier Seiten ein. Acht Fotos sorgen für die Bebilderung.

Etwas mehr als zwei Seiten belegt eine Vorschau auf die neue Multi in dem „Motorrad Magazin“. Der Artikel beinhaltet in der Ausgabe Nr. 08/2020 sieben Abbildungen.

„Motorrad News“ widmet eine Seite in dem aktuellen Heft der vierzylindrigen Reiseenduro. Drei Fotos bereichern den Text.

Ein Kollege der Zeitung „Motorrad & Reisen“ konnte die neue Multi bereits fahren. Seine Eindrücke schildert er auf fünf Seiten in der aktuellen Ausgabe. Zehn Fotos ergänzen den Bericht.

Ein Kollege beleuchtet in der Ausgabe Nr. 01/2021 der „MO“ die Eigenschaften der leistungsstarken Reiseenduro. Auf etwas mehr als sieben Seiten ist der Fahrbericht mit elf Fotos reich bebildert.

## Moto Guzzi Sport 1100

In der Zeitung „Klassik Motorrad“ kann man einen Bericht über die Sport-Guzzi mit Zentralrohrrahmen lesen. Hier verteilen sich fünf Fotos auf vier Seiten in der Ausgabe Nr. 01/2021.

## Moto Guzzi V7 Special

Vier Seiten umfasst ein Bericht in der Zeitung „Klassik Motorrad“. Sechs Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. Der Artikel ist in dem Heft Nr. 01/2021 zu entdecken.

## Ducati Monster 1200 S

In der „Motorrad News“ ist in dem Heft Nr. 01/2021 die große Monster Bestandteil eines Vergleichstests. Hierfür wurden BMW R 1250 R, Ducati Monster 1200 S und Triumph Speed Triple RS ausgewählt. Der Artikel belegt neun Seiten mit dreißig Fotos in der aktuellen Ausgabe.

## MV Agusta Tre Modell

„Motorrad Classic“ veröffentlicht auf sechs Seiten in dem aktuellen Heft einen Bericht über ein Modell der dreizylindrigen Grand Prix Maschine im Maßstab 1:4. Fünfzehn Fotos schmücken den Text.

**Lust**®  
Motorrad GmbH

Exklusive italienische  
Motorräder im Großraum Köln

Logos of motorcycle brands: MV Agusta, Moto Guzzi, Aprilia, Moto Morini, Piaggio, Cagiva, Gilera, Benelli.

**Motorrad Lust GmbH**  
50677 Köln • Bonner Wall 124  
Tel.: 0221 / 93707070 • Fax.: 0221 / 90707077  
[www.motorrad-lust.de](http://www.motorrad-lust.de)

## Moto Guzzi G.T.W. 500

„Klassik Motorrad“ hat der einzylindrigen Moto Guzzi aus den vierziger Jahren vier Seiten gewidmet. Acht Bilder garnieren in der Ausgabe Nr. 01/2021 den Text.

## Aprilia RSV4 1100 Factory

Auf zehn Seiten beschäftigt sich „PS“ mit dem Superbike aus Noale. Neun Fotos zeigen das V4-Motorrad. Zu finden ist der Artikel in der Ausgabe Nr. 01/2021.

## Moto Guzzi Ercole

Auf sechs Seiten mit zehn Bildern berichtet man in der Ausgabe Nr. 01/2021 von „Klassik Motorrad“ über das Lastendreitrad aus der Nachkriegszeit.

## Bimota DB5

In der Zeitung „MO“ wird die Geschichte einer zum Café Racer umgebauten Bimota mit Ducati-Motor auf sechs Seiten in der Ausgabe Nr. 01/2021 erzählt. Neun Abbildungen zieren den Artikel.

### Regler für alle Ducatis 87,- €

10 Jahre Garantie, 1 Jahr  
uneingeschränktes Rückgaberecht

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

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

Kontaktlose Zündanlagen für viele Motorräder lieferbar

### Bike Affairs Bredenbek

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

## Ducati 1098

In dem Januar-Heft von „PS“ trifft das Superbike von 2007 auf die fünf Jahre jüngere Ducati 1199 Panigale und die 1299 Panigale R Final Edition. Siebenundzwanzig Abbildungen stellen die drei Motorräder und viele ihrer Details auf dreizehn Seiten dar.

## Victoria-Parilla KR 17

Auf zwei Seiten wird die Geschichte zur Entwicklung der Victoria mit Parilla-Motor erzählt. Den Text lockern in der Ausgabe Nr. 01+02/2021 der „Motorrad Classic“ fünf Abbildungen auf. Zwei der Bilder erinnern an den Prototyp, der so nie in Serie ging.

## Ducati Monster

Eine Vorstellung der neuen Monster mit Alurahmen ist in der aktuellen Ausgabe von „PS“ zu lesen. Drei Fotos sorgen auf zwei Seiten für die Auflockerung des Textes.

Zwei Seiten spendierte die „MO“ dem neuesten Ableger der Monster-Familie. Drei Fotos bilden das Bike in dem Januar-Heft ab.

## Ducati 1199 Panigale

In dem Januar-Heft von „PS“ muss die Ducati 1199 Panigale zwei anderen Superbikes aus gleichem Hause die Stirn bieten. Gegen ihre Schwestern 1098 und 1299 Panigale R Final Edition kämpft sie um die Gunst des Lesers. Siebenundzwanzig Bilder ergänzen den Text auf dreizehn Seiten.

# MV Agusta Alpine

Nachdem das Sondermodell der Superveloce zum 75-jährigen Firmenjubiläum binnen kürzester Zeit ausverkauft war, stellt MV Agusta schon wieder ein limitiertes Sondermodell auf Basis des dreizylindrigen Retrosportlers vor.

Diesmal ist die Maschine in Kooperation mit dem Automobilhersteller Alpine entstanden. Zumindest soll die blaue Lackierung an den Sportwagen Alpine A 110 aus den siebziger Jahren erinnern. Dieser Sportwagen gewann unter anderen 1971 und 1973 die Rallye Monte Carlo. Angelehnt an dessen Typenbezeichnung ist die Stückzahl dieser MV Agusta auf 110 Exemplare beschränkt.

Abgesehen von der Lackierung und etwas Carbon halten sich die Unterschiede zu der Serienmaschine in Grenzen. Die Alcantara-Sitzbank mit blauer Naht ist der aktuellen Alpine nachempfunden.

Das Hinterrad ist stellenweise übergefräst, und den Tank mit gefrästem Deckelziert ein Lederriemen wie bei alten Rennmaschinen.

Die Superveloce wird ausgeliefert mit der zusätzlichen, asymmetrischen Auspuffanlage, welche auch schon bei der Oro und der Anniversario als Dreingabe dabei war, der aber die Straßenzulassung fehlt.

Diese Maschine ist die erste dreizylindrige MV Agusta, welche die Norm Euro 5 erfüllt. Die Leistungsangabe bleibt mit 145 PS unverändert.

Die Alpine ist ebenso die erste MV mit einer neuen Version des MVICS (Motor & Vehicle Integrated Control System), hier sind Traktionskontrolle, Wheeliekontrolle und Launchkontrolle verbessert. Außerdem hat MV Agusta die seitlichen Rahmenplatten aus Aluminium für eine bessere Stabilität überarbeitet.

Und es gibt eine weitere Modifikation zu vermeiden. Das ABS bezieht MV Agusta nun von Continental und nicht mehr von Bosch. Das beschert der Maschine nun ein Kurven-ABS als verbesserte Ausstattung. Die technischen Änderungen werden in die Serie einfließen.

Die MV Agusta Superveloce Alpine kostet 36.300 Euro, damit ist sie deutlich teurer als die Superveloce 75 Anniversario (25.000 Euro) oder die Basisversion (20.000 Euro).





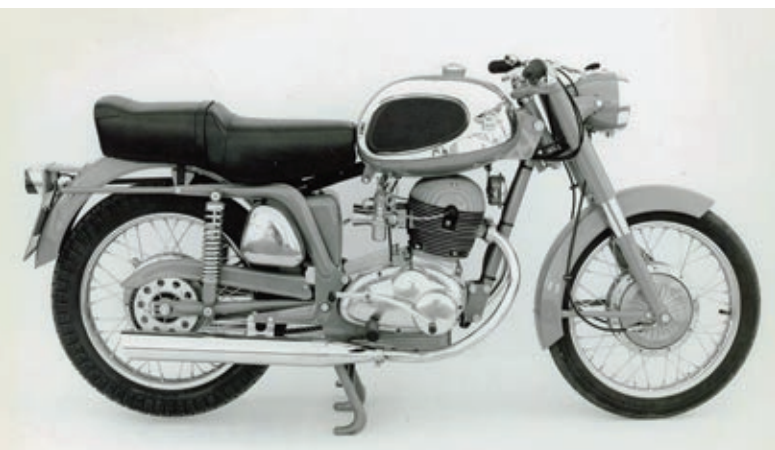
# 75 Jahre MV Agusta

## Teil sechs, die Zweizylinder-Motorräder

Zwanzig Jahre dauerte es, bis MV Agusta das erste Serienmotorrad mit mehr als einem Zylinder für den Straßenverkehr anbot. Es hatte zwar mehrere Prototypen gegeben, aber zu einer Serienfertigung war es nie gekommen. Für den Rennsport hatte MV Agusta bis 1966 Motorräder mit einem, zwei, drei, vier und sechs Zylinder konstruiert, aber der normale Motorradfahrer musste sich lange mit den Singles aus Verghera (nicht Varese) zufrieden geben.

### 250 Bicilindrica

Mitte der sechziger Jahre wuchs das Interesse an Motorrädern wieder, und es schien die Zeit gekommen zu sein, etwas größere und leistungsstärkere Maschinen zu entwickeln. Im Jahr 1963 präsentierte MV Agusta die Arno 166 (siehe letzte Ausgabe der Motalia). Das zweizylindrige Motorrad schaffte zwar nicht den Sprung in die Serienfertigung, aber es zeigte, welcher Weg nun eingeschlagen wurde. 1965 feierte die 250 due Cilindri mit 18PS ihre Pre-



*Endlich baute MV Agusta ein Zweizylinder-Motorrad für die Straße. Das Design war zwar nicht sportlich und die Technik hatte nichts mit den Rennmotorrädern zu tun, aber es gab eine Bicilindrica - auch für die Polizia.*

miere. So mancher fragte sich, ob auch dieses Modell wieder in der Versenkung verschwinden würde. Aber nein, 1967 begann im Herbst nach fast zwei Jahren Wartezeit doch noch die Produktion.

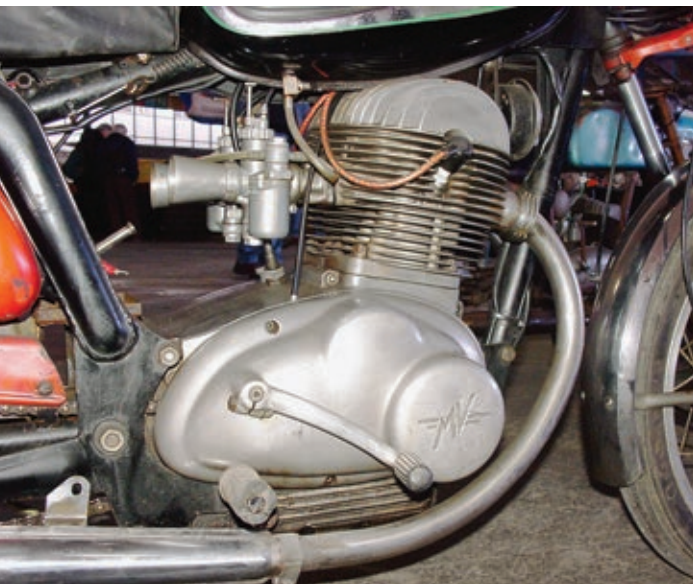
Der Motor hat keine Merkmale aus dem Rennsport übernommen, er ist eine grundlegende Konstruktion. Und es gibt auch diverse Unterschiede gegenüber der Arno 166. Das Werk vertraute auf bewährte, einfache Technik. So gibt es eine untenliegende Nockenwelle, Stößelstangen und Kipphebel als Ventiltrieb zu vermeiden. Der Hub ist mit 56 Millimetern identisch mit der damaligen 125er aus gleichem Hause, das gilt auch für den Kolbendurchmesser von 53 Millimeter. Hier konnte man also Vor-



***Mit hochgezogenem Auspuff und einem Schutzrahmen unten um den Motor herum ist die MV Agusta Scrambler konsequenter durchdacht als zum Beispiel eine Ducati Scrambler.***

handenes umsetzen. Der Leichtmetallzylinder ist bei der Bicilindrica direkt mit dem Motorgehäuse verschraubt, der Zylinderkopf aus Aluminium seinerseits mit dem Zylinder. Es gibt also keine langen Zylinderstehbolzen wie z. B. bei der Arno. Aber genauso wie bei der Arno sind einzelne Zylinder und kein Zylinderblock verbaut.

Das gilt auch für die Köpfe. Hier wollte man thermischen Verspannungen vorbeugen. Optisch hat man durch die komplette Verrippung den Eindruck, einen Zweitaktmotor vor sich zu haben - typisch für MV Agusta. Die Zylinder sind nur leicht - 10 Grad - in Fahrtrichtung geneigt.



***Zwei einzelne Zylinder sind direkt mit dem Motorgehäuse verschraubt.***



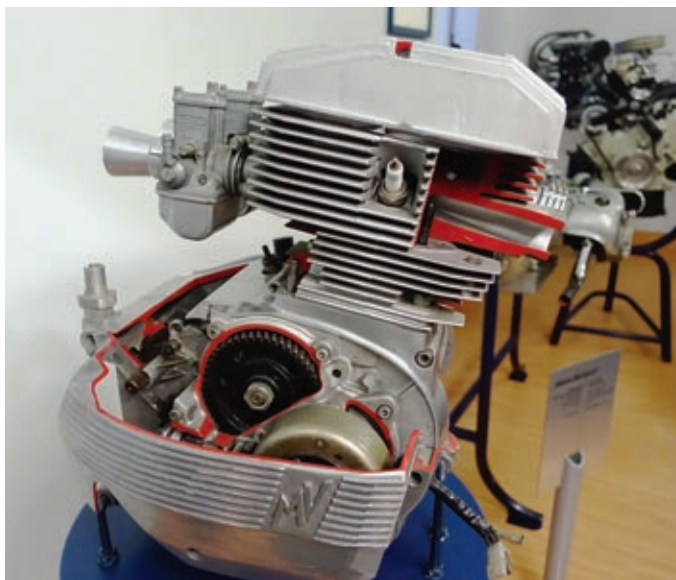
***Eine spätere Bicilindrica mit separatem Cockpit.***

Für das richtige Gemisch sorgen zwei Dell'Orto UB 22-Vergaser, jeder mit eigener Schwimmerkammer und Trichter. Bei der Arno mussten sich noch zwei Vergaser eine zentrale Schwimmerkammer teilen.

Selbstverständlich erhielt die neue Maschine ein Getriebe mit fünf Gängen, so wie es die letzten 125er bereits hatten.

***Schnittmodell des späteren 350er Motors, der aber vom Aufbau her identisch ist. Die Nockenwelle befindet sich hinter den Zylindern im Motorgehäuse, die Stößelstangen führen auf der Rückseite der Zylinder schräg nach oben in die Mitte der Zylinderköpfe.***

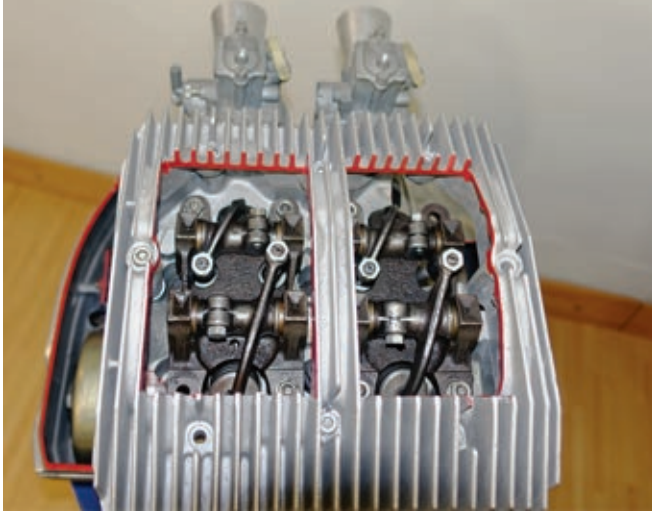
***Dieser Motor hat eine kontaktlose Zündung. Bei den alten Motoren laufen die Kontakte rechts auf der Nockenwelle.***



Sicherlich hatten sich die Fans eine sportlichere Konstruktion gewünscht, so wie der Prototyp der 300 Bicilindrica von 1955. Aber eigentlich waren damals noch alle Straßenmotorräder von MV Agusta eher einfachere Konstruktionen gewesen. Die Ausnahme bilden die 175 Viertakter aus den Fünfzigern, die haben wenigstens eine obenliegende Nockenwelle.

Beim Fahrwerk vertraute man auf die bisherige Kombination von Stahlrohren und verschweißten Pressblechkomponenten. Ein Rohr führt vom unteren Teil des Lenkkopfes nach unten zur Vorderseite des Motors. Dort ist das Rohr mit Verbindungsblechen mit dem Motorgehäuse verschraubt. Das Hauptrohr führt vom Lenkkopf unter dem Tank entlang zu einem Querrohr unter dem Fahrersitz. Das Querrohr ist an bei-





**Die Ventileinstellung erfolgt mittels Schrauben an den Kipphebelenden.**

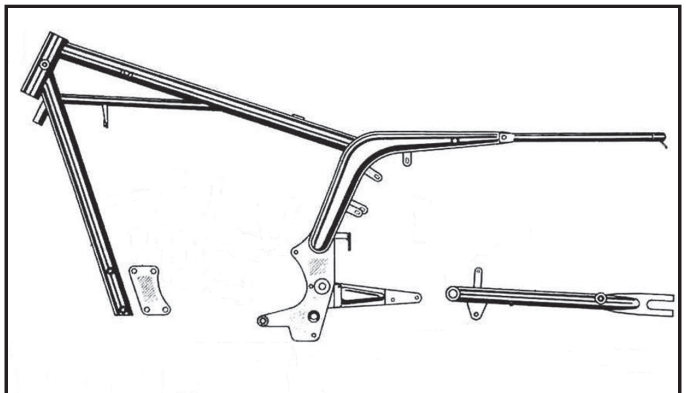
sche Scheibenbremsen ein. Die Viertelliter-Maschine hat Speichenräder mit Stahlfelgen und einem Durchmesser von 18 Zoll. Vorne besitzt die Vollnabenbremse einen Durchmesser von 180 Millimetern, hinten sind es im-

den Enden mit hörnchenförmigen Pressblechen verschweißt. An deren unteren Enden befinden sich Stahlbleche für die hintere Motorhalterung, die Schwingenlagerung und die Hauptständeraufnahme. Am hinteren Ende der Hörnchen ist ein Rohrbogen als Halterung für das Hinterradschutzblech, Rücklicht und Kennzeichenhalter angeschweißt.

Eine gekapselte Telegabel vorne und zwei Stoßdämpfer hinten kannte man auch bereits von anderen MV Agustas. Neu war die sternförmig verrippte Vorderradbremse mit zwei auflaufenden Backen, also eine Duplexbremse für bessere Verzögerung. Die Bicilindrica war die erste Straßenmaschine von MV Agusta mit solch einer Konstruktion. Im Rennsport setzte die Marke bereits Doppelduplex- und mechani-

merhin noch 158 Millimeter. Das Styling der 250er erinnert teilweise an damalige japanische Maschinen mit einem rundlichen Tank, der seitlich verchromt und mit Kniekissen beklebt ist. Die Sitzbank ist stufenförmig ausgeführt, so dass der/die Beifahrer/in etwas höher sitzt. Es fehlt eine flüssige Linienführung. Man konnte die 250 due Cilindri mit flachem oder mit hohem Lenker kaufen, mit letzterem sah sie fast schon aus wie ein späterer Softchopper. Anfangs befand sich der Tacho noch im Scheinwerfer später in einem separaten Gehäuse darüber mit einem zusätzlichen Drehzahlmesser. Mit ungefähr 155 Kilogramm Gewicht vollgetankt erreicht die 250er eine

**Seit 1949 haben viele MV Agustas einen Rahmen, der so oder ähnlich aufgebaut ist.**



Höchstgeschwindigkeit von etwa 135 km/h.

1969 gab es ein paar kleine Modifikationen. So sorgt eine höhere Verdichtung für ein PS mehr. Das sind dann 19 Pferdchen bei 7.800 U/min. Jetzt erhielt die Maschine den Namen 250 B (für Bicilindrica), vorher hieß sie 2502 Cilindri. Von der 250 B sollen 2.654 Exemplare das Werk verlassen haben.

Im Vergleich zur japanischen Konkurrenz war die MV Agusta etwas leistungsschwach. Boten doch die Produkte aus dem Fernen Osten in dieser Hubraumklasse bis zu 30 PS.

Neben der normalen Maschine bot MV Agusta auch hier eine attraktive Scrambler-Variante mit den üblichen Zutaten wie hochgezogene Auspuffanlage, Motorschutz usw. Von diesem Modell sollen aber angeblich nur 52 Exemplare entstanden sein.

Die 250 B blieb bis 1971 im Programm,



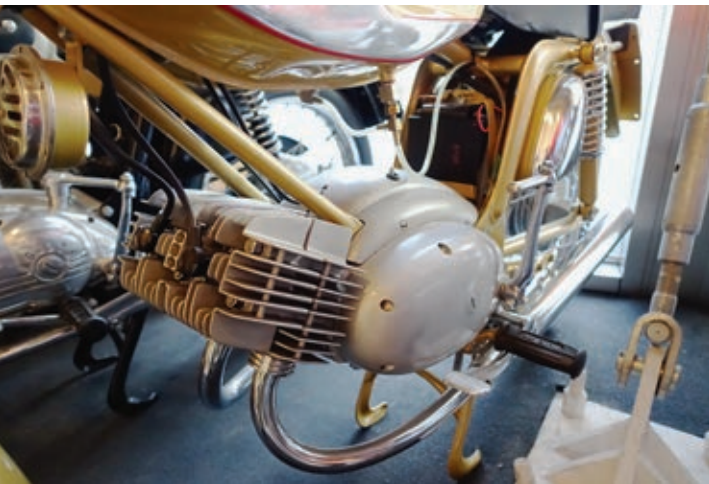
*Eine Überraschung war ein Zweizylinder-Motorrad mit einem Zweitaktmotor.*

dann gab es mehr Hubraum und mehr Leistung.

#### **Ein Zweitakt-Twin**

1967 zeigte die Firma eine völlig neue Zweizylinder-Maschine. Herzstück war ein 150er-Zweitaktmotor mit zwei weit nach vorne geneigten Zylindern. Das Verhältnis von Bohrung und Hub ist mit 45 zu 46 Millimeter nahezu quadratisch ausgelegt. Mit zwei 16er-Vergasern, welche sich unter einer Abdeckung verstecken, leistet der dreh-schiebergesteuerte Twin bei 8.000 U/min 12 PS. Vermutlich wurde nur ein einziger Prototyp fertiggestellt.

*Die 150 Bicilindrica war ein komplett neuer Ansatz, der dann aber sang- und klanglos wieder in der Versenkung verschwand.*



## 100 Kubik mehr

Im Jahr 1971 stellte MV Agusta im Herbst die Modelle 350 S und 350 GT vor. Zehn Millimeter mehr Bohrung vergrößerten den Hubraum von 247 auf 349 Kubikzentimeter. Diese zusätzlichen 102 Kubikzentimeter heben die Leistung von 19 auf 28/32 PS an. Die Nenndrehzahl blieb mit 7.650 U/min fast unverändert.

Mehr Hubraum machte größere Vergaser notwendig. Deren Durchmesser wuchs von 22 Millimeter auf 24 Millimeter. Das erscheint nur ein kleiner Schritt für immerhin gut 41 Prozent mehr Hubraum. Aber wer in der Schule aufgepasst hat, weiß, dass ein paar Millimeter mehr Durchmesser die Kreisfläche ordentlich vergrößern. Ein 22er-Vergaser hat eine Durchlassfläche von 380,13 mm<sup>2</sup>, beim 24er sind es 452,99 mm<sup>2</sup>. 10 Prozent mehr Durchmesser ergeben also knapp 20 Prozent mehr Durchlaß.

Die 350 (S) Sport war genau das, was sich Sportfans wünschten: Schlanke Linie, tiefe Stummellenker, langer Tank und eine Sitzbank mit kleinem Höcker. Sogar die Fahrerfußrasten waren nach hinten ge-



*Das traf den Geschmack der Fans: sportliche Linie, flache Stummel, poliertes Aluminium ...*

wandert. Dazu kamen Details wie die Aluminiumfelgen, poliertes Instrumentengehäuse aus Aluminium sowie polierte Edelstahlschutzbleche, verchromter Scheinwerfer und dazu diese rote Lackierung.

Das sah zumindest im Stand schnell aus. Aber auch die 350er war der Konkurrenz leistungsmäßig unterlegen. Die Japaner boten in dieser Hubraumklasse drehfreudige Zweitakter oder zumindest Viertakter mit einer obenliegenden Nockenwelle. Zuerst hatten die 350er noch den gleichen Rahmen wie die 250er. Vorne und hinten waren nun gleich große Trommelbremsen mit stattlichen 200 Millimeter Durchmesser verbaut, um der Leistungssteigerung gerecht zu werden.



*Neben der Sport gab es selbstverständlich eine GT mit höherem Lenker und größerer Sitzbank. Das Bild zeigt ein Motorrad aus der zweiten Serie ab 1972.*



Die 350 GT hat als Grand Turismo einen anderen Tank und eine bequemere Sitzbank für zwei Personen. Im Gegensatz zur Sport besitzt sie Stahlfelgen und weiter vorne positionierte Fahrerfußrasten. Hier ist eine große Schaltwippe verbaut. Der Scheinwerfer ist größer als bei der Sport, und die Instrumente befinden sich in einem Kunststoffgehäuse. Außerdem hat die GT Aufsatzluftfilter anstatt offene Trichter. Auch von der 350er baute MV Agusta eine Scrambler. Wie bei der 250er war hier der vordere Kotflügel zuerst noch dicht über dem Vorderradreifen montiert. Den Scheinwerfer und das Cockpit übernahm man von der Sport. Aber im Gegensatz zu mancher anderen Firma konnte MV Agusta nicht so recht vom damaligen Scrambler-Trend profitieren. So entstanden nur 217 Exemplare der leicht geländegängigen Maschine.

Ab dem Herbst 1972 kam ein leicht geänderter Rahmen zum Einsatz. Gleichzeitig änderte sich das Design der Tanks und



***Die Bicilindricas haben eine Duplex-Trommelbremse für bessere Verzögerung.***

Sitzbänke. Die GT stattete man jetzt auch mit einer Telegabel mit Faltenbälgen aus. Zuerst hatte die GT noch eine gekapselte Gabel.

Die erste Serie der 350er hat noch eine Elektrik mit nur 6 Volt. Nun erhielt die Maschine eine Lichtmaschine mit 12 Volt. Das beinhaltet unter anderem einen schwereren Rotor auf der Kurbelwelle. Gleichzeitig bekam die Maschine eine kontaktlose, wartungsfreie Zündung, was ihr den Beinamen Elettroonica bescherte.

**Neues Fahrwerk und moderne Formen**

1973 überraschte MV Agusta die Motorradwelt mit einer völlig neu gestylten

***Bei der 350 Scrambler in der zweiten Serie ist das Vorderradschutzblech nicht mehr dicht über dem Vorderrad, das erhöht die Geländetauglichkeit.***



350 S, welche unter dem Namen Ipotesi bekannt werden sollte. Komplett neues Design, komplett neues Fahrwerk mit völlig anderem Rahmen, Gussrädern und Scheibenbremsen. Dazu hat der Motor nun ein eckiges Erscheinungsbild, was ihn moderner aussehen lässt. Neu ist nicht nur die eckige Zylinderform, sondern jetzt sind diese als ein Block und nicht mehr als einzelne Zylinder gegossen. Viele Bauteile im Inneren wurden überarbeitet, blieben aber meist austauschbar. So hat die Ipotesi eine schärfere Nockenwelle, größere Ventile, anders geformte Brennräume und Kolben sowie erleichterte Kipphebel. Für die auf 39 PS bei 8.600 U/min gesteigerte Leistung verstärkte man die Kurbelwelle und die Kupplung.



***Nachdem man lange auf ausgetretenen Pfaden unterwegs war, erhielt die Ipotesi ein komplett neues Fahrwerk und ein anderes Styling.***

Anstelle der bisherigen Dell'Ortos mit separaten Schwimmerkammern ist die Ipotesi mit den neuen Vergasern aus gleichem Hause mit zentralen Schwimmerkammern und rechteckigen Gasschiebern bestückt. Aber noch immer verzichtete das Werk auf einen serienmäßigen Luftfilter.

Die Rahmenbauart der bisherigen 350er ging noch zurück auf die 125 TEL von 1949. Bei der Ipotesi schuf man eine außergewöhnliche Rohrkonstruktion, bei welcher sichtbare Rohre vom Lenkkopf entlang der Tankunterseite und unter der Sitzbank hindurch in gerader Linie bis hinter die Stoßdämpfer führen, dort einen leichten Knick nach oben machen und dann unterhalb des Rücklichts rechtwinkelig verbunden sind. Das gibt der Maschine ein besonderes Aussehen.



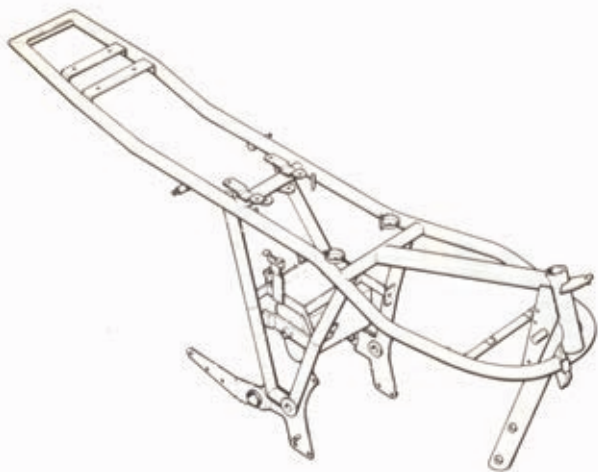
***Moderner ging es zu dem Zeitpunkt nicht: Gussrad und zwei Bremsscheiben vorne.***



***Der Motor erhielt für eine dynamische Linienführung ein eckiges Design. Viele der Innereien wurden überarbeitet, sind aber mit dem vorherigen Rundmotor austauschbar. Beide Krümmer führen unter dem Motor in einen kleinen Sammler.***

Als einer der ersten Hersteller verbaute MV Agusta serienmäßig Gußräder und dazu gleich drei Brems scheiben. Optisch eine völlig moderne Maschine. Das erklärt sich vielleicht dadurch, dass das Design der Ipotesi nicht bei MV Agusta entstanden war. Für dieses Motorrad hatte man den Auftrag außer Haus vergeben: Gi-

***Der Rahmen der Ipotesi ist ganz anders aufgebaut, als bisherige MV Agusta-Rahmen. Interessant ist auch der Bereich der Schwingenlagerung, mit einem kurzen, waagerechten Rohr.***



orgio Giugiaro schuf mit seiner Firma Ital-design das Styling der Ipotesi. Darum sah die Maschine ganz anders aus als alle bisherigen MV Agustas. Aus der Feder von Giugiaros Firma stammen auch der VW Golf und die Ducati 860 GT.

Bei der Telegabel verzichtete man nun auf die Faltenbälge. Außerdem hatten die Standrohre jetzt einen etwas dickeren Durchmesser von 32 Millimeter. Während die Gabel und Federbeine weiterhin

von Ceriani kamen, wechselte MV Agusta den Lieferanten für die Bremsen und vertraute nun auf moderne, hydraulische Scheibenbremsen von Scarab. Die Stopper, zwei vorne und einer hinten, haben





***Mit angeblich nur 350 gebauten Maschinen ist die letzte 350 GT eine Rarität.***

einen Durchmesser von 230 Millimetern. Fast alle anderen italienischen Motorräder, selbst die großen, hatten damals noch Trommelbremsen. Sehr modern war auch der elektrische Benzinahn. Außergewöhnlich ist ebenfalls die Auspuffanlage. Der erste Prototyp hatte noch zwei gebogene Krümmer, welche zu je einem Schalldämpfer führten. Bei der Serienmaschine lenken jedoch die zwei Krümmer die Abgase in einen kleinen Sammler unter dem Motor, von hier aus führen Rohre zu den zwei Schalldämpfern. Also eine frühe Zwei-in-

***Speichenräder und Trommelbremse hinten. Der Rahmen folgt der Außenkontur des Tanks.***



eins-in-zwei-Auspuffanlage.

Wie so oft hatte es schon lange gedauert, bis die Serienfertigung der Maschine begann. Und dann lief sie nur in kleinen Stückzahlen vom Band, so dass längere Lieferzeiten entstanden. Nach der sportlichen Ipotesi folgte die Ipotesi GT, welche auf Drahtspeichenrädern rollt und hinten eine Trommelbremse besitzt. Von dieser Maschine mit höherem Lenker, größerer Sitzbank, weiter vorne montierten Fußrasten und anderer Lackierung wurden wohl

nur 350 Exemplare gefertigt. Die sportliche Ipotesi kam dagegen immerhin auf 1.991 Einheiten.

Die Produktion endete 1977/78. MV Agusta war in finanzielle Schwierigkeiten geraten und musste die Motorradsparte aufgeben.

# Recycling einmal anders

**oder wie aus einem Haufen Schrott doch noch etwas geworden ist**

Über die Jahre sammeln sich so einige Teile an, die nicht mehr zu gebrauchen sind. Weil ich mich nun auch noch seit einigen Jahren mit kleinen Guzzis auf der Rennstrecke herumtreibe, sind diese (Schrott) Teile nicht weniger sondern durch den einen oder anderen Motorschaden eher mehr geworden.

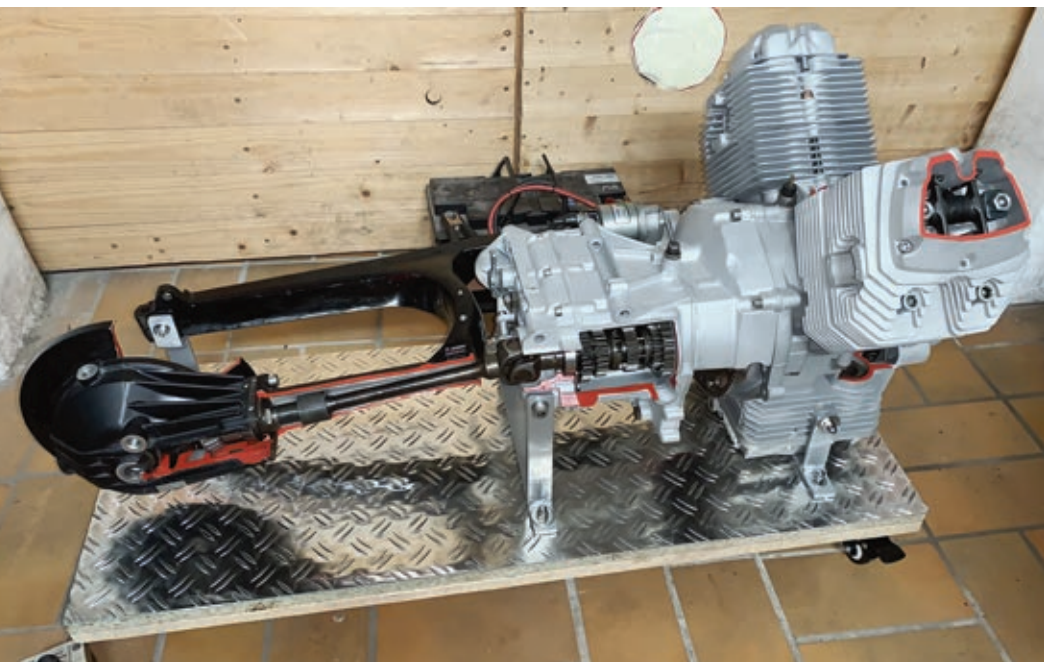
Mittlerweile habe ich meine Rennmotoren standfest, so dass von dieser Seite zum Glück nichts mehr dazu kommt. Aber die Teile sind nun mal da und liegen rum. Manche würden sie einfach als Schrott bezeichnen, aber das finde ich ein bisschen zu einfach.

Nun stand ich also vor der Entscheidung wohin mit dem ganzen Zeug, Schrottonne oder doch noch etwas Vernünftiges damit anfangen. Aber was, der klassische Briefbeschwerer aus einer Kurbelwelle oder doch die Sparbüchse aus einem Zylinder?

Einen Trinkkrug aus einer Laufbuchse habe ich ja auch schon.

Alles schon da gewesen und auch nicht wirklich spannend. Also kam mir die Idee, die ich vor einigen Jahren schon hatte, wieder in den Kopf: ein Schnittmodell, vielleicht ein Motor oder doch Motor und Getriebe, na ja oder vielleicht sogar einen ganzen Antriebsstrang.

Also schaute ich mal, was so in meinem Schrotthaufen alles da war, und im Prinzip sah das schon gar nicht so schlecht aus. Motor komplett war schon mal vor-



*Das Ergebnis meiner Überlegung.*





***Die Steuerkette verbindet u. a. die Kurbelwelle (unten) und die darüber befindliche Nockenwelle.***

handen, Getriebe leider nicht, aber da kam mir mein Freund Mainolf Droste mit einer Spende zu Hilfe. Also hatte ich das auch, blieben noch Schwinge, Kardanwelle und ein Winkelgetriebe. Wie es der Zufall so wollte, waren auch diese Sachen da. Also dann mal los! Als erstes habe ich mit dem Motor angefangen. Das ist gar nicht so einfach, wie man denkt. Man muss schon gut überlegen, wo man rein schneidet und was man sehen möchte. Also erst einmal gut nachgedacht und dann losgeflext beziehungsweise gefräst. Dann alle Schnittflächen schön entgratet und

***Die kleinen Guzzis haben einen Heron-Brennraum mit senkrecht stehenden Ventilen.***

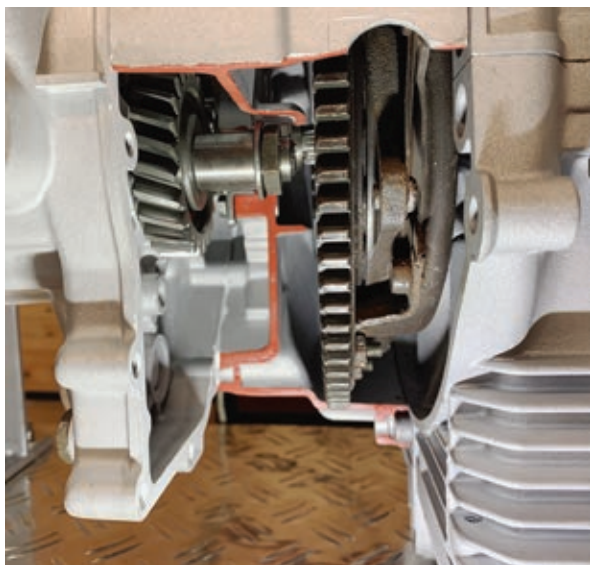
hübsch gemacht und das Gehäuse einmal zum Glasstrahlen gegeben. Im Anschluss alles schön gesäubert und zusammgebaut, die Schnittflächen rot und die Dichtflächen weiß gepinselt: Der erste Teil des Schnittmodells war fertig.

Die originale Ventilfeder habe ich gegen eine bessere Kugelschreiberfeder ausgetauscht. Weil durch den Schnitt die Ventilführung und der Sitzring nicht mehr halten und eingeklebt werden mussten hilft der geringere Druck der Feder, dass die Teile halten und nicht irgendwann heraus fallen. Im vorderen Schnitt ist schon die Kurbelwelle mit Steuerkette zu erkennen. Ein weiteres Fenster zeigt die Nockenwelle mit Tassenstößeln, und natürlich durfte bei einem OHV-Motor auch die Öffnung für die Stößelstangen nicht fehlen. Ebenfalls ein Schnitt für die Kipphebel und die Kurbelwelle wurde noch „eingebaut“.

Als Nächstes kam das Getriebe dran.







***Im Schnitt sind gut die Kupplung mit Anlaserkranz und das Vorgelege zu erkennen.***

Auch hier musste ich natürlich gut überlegen, wo ich rein schneide, zumal ich hier nur ein Gehäuse hatte, das heißt: einmal falsch geschnitten und ich müsste wieder Fragen, ob noch jemand eins zu verschenken hat. Aber auch hier klappte alles problemlos. Saubere Schnitte gesetzt, das Ganze wieder schön entgratet und hübsch gemacht und das Gehäuse dann auch zum Glasstrahlen gebracht. Im Anschluss alles wieder eingebaut und geschaut, ob es sich schalten und kuppeln lässt. Alles war perfekt, ein komplett funktionierendes Schnittgetriebe.

Ein Getriebe mit Kickstarter wäre selbstverständlich die Krönung gewesen, aber die sind so selten, dass man hier garantiert keines zum Aufschneiden findet. Das eine, das ich habe, wird

***Tief im V zwischen den Zylindern befindet sich die Nockenwelle. Stößeltassen und Stößelstangen betätigen die Ventile.***

nächstes Jahr in meine TT eingebaut, also bleibt es hier bei dem Getriebe ohne Kicker.

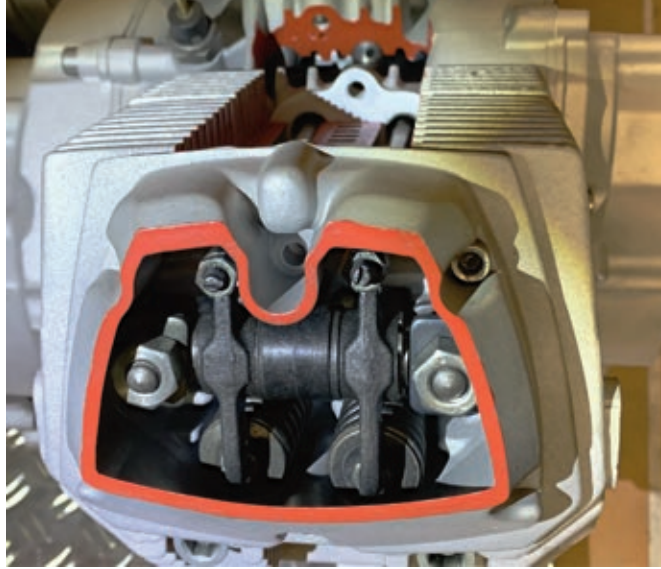
Der Rest war dann eigentlich gar nicht mehr so schwierig: Die Schwinge einmal der Länge nach aufgeschnitten, damit man die Kardanwelle sehen kann und im Anschluss noch ein Winkelgetriebe. Hier war nur das Problem, dass die aufgeschnittenen Wellendichtringe nicht mehr wirklich halten wollten. Aber auch das war mit ein bisschen Klebstoff schnell gelöst.

Es war geschafft: Mein Schnittmodell war fertig. Einen Anlaser rein gegangen und das Ganze dreht, alles bewegt sich, funktioniert, lässt sich kuppeln, schal-

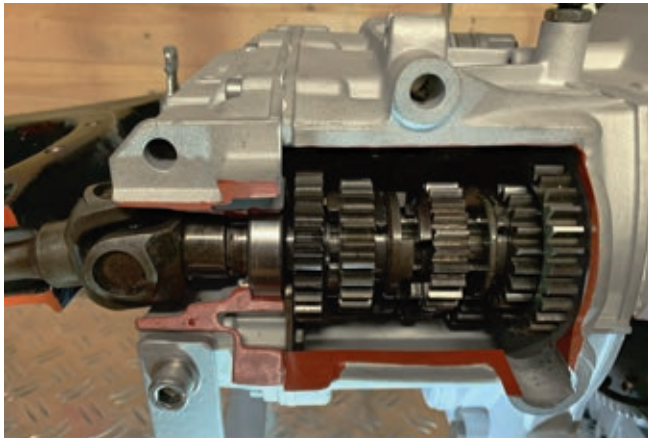


ten, und man kann wunderbar sehen, wie so ein Antriebsstrang einer kleinen Guzzi funktioniert. Zu dem aufgeschnittenen Winkelgetriebe gibt es übrigens auch noch eine schöne Geschichte. Kennern ist natürlich aufgefallen, dass es sich hierbei um ein sehr neues Gehäuse handelt (V7). Dieses habe ich vor einiger Zeit mit wenig Kilometern günstig erstanden.

Wie das halt so ist, angeblich im Superzustand und komplett in Ordnung. Als das Paket ankam, habe ich mich schon über ein



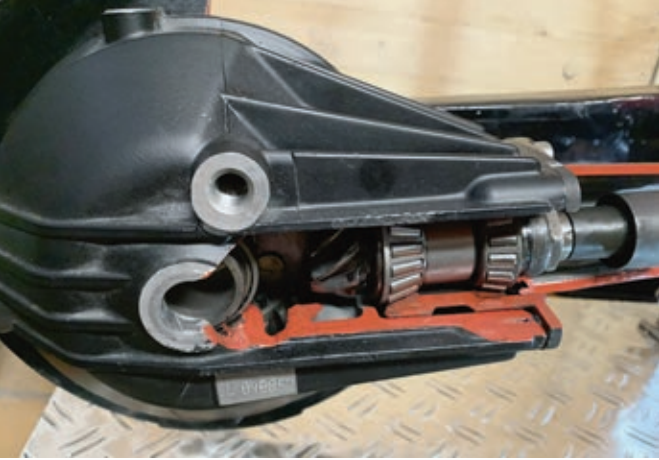
*Oben: Der aufgeschnittene Ventildeckel gibt den Blick frei auf Kipphebel und Ventile. Hier stehen die Ventile parallel zueinander.*



*Links: Das Getriebe hat fünf Gänge. Am Getriebeausgang befindet sich ein einfaches Kreuzgelenk.*

*Rechts: Die Trockenkupplung befindet sich zwischen Motor und Getriebe. Die Kupplungsbetätigung erfolgt mit einer Druckstange von hinten durch das Getriebe hindurch.*





### ***Winkeltrieb am Hinterrad.***

leichtes Klappergeräusch gewundert. Dieses wurde leider beim Auspacken des Winkelgetriebes nicht weniger. Also das gute Stück erst mal aufgeschraubt und rein geschaut und siehe da, Giuseppe und Luigi hatten offenbar bei der Montage vergessen, das Tellerrad fest zu schrauben bzw. die Schrauben zu sichern: Es hing noch an einer Schraube! Die restlichen Schrauben waren ab und lagen als kleine, runde Kügelchen im Inneren und haben hier das Gehäuse ordentlich malträtiert. Die Reste der Schrauben und was ich sonst noch so im Gehäuse gefunden habe, sind auf dem Bild zu sehen. Zum Glück hatten das Tellerrad und der Triebling überlebt, also die Teile, die ich eigentlich haben wollte. Mittlerweile laufen diese wieder in einem neuen Gehäuse und erfreuen sich ihres Lebens. Der Rest, also Gehäuse und Kleinteile, landeten

***Diese Schraubenreste kamen beim Zerlegen des Endantriebs zum Vorschein.***



auf dem besagten Schrotthaufen, den ich am Anfang schon erwähnte. Zum Glück, so hatte ich dann auch für mein Schnittmodell ein schönes Gehäuse für das Winkelgetriebe. An Trieblingen und Tellerrädern sollte es nicht mangeln, die gibt es ja aus den ersten Serien reichlich mit heftig Pitting und nur noch für den Schrott geeignet oder eben für ein hübsches Schnittmodell.

Spannend an dem fertigen Modell ist es, zu sehen, wie knapp so manche Teile hier laufen, und manche Dinge versteht man direkt besser, wenn man sie sieht.

Wer also Lust hat und mal in der Nähe von Linnich ist, kann sich gerne nach dem Corona-Mist ein Schnittmodell im Betrieb anschauen.

Bitte vorher unter [guzzi-andy@t-online.de](mailto:guzzi-andy@t-online.de) melden. Oder für die, die nicht warten können gibt es auf Youtube einen kleinen Vorgeschmack: [https://youtu.be/ZVxuWYrEa\\_g](https://youtu.be/ZVxuWYrEa_g)

Andy Bauer



# Motalia-Jahresinhaltsverzeichnis 2020

## **Motalia Nr. 340 (Januar 2020)**

Eine Ikone unter Strom - Vespa Elettrica mit 45 oder 70 km/h  
Die Löwen kommen - Die großen Benelli Leoncinos  
Jetzi mit Roller und Flat Track - Mondial erweitert die Modellpalette  
Ein Plus an Power und Reichweite - Energica bietet 2020 mehr Saft  
Zurück zu den Wurzeln - Fantic-Enduros und -Crosser  
Euro 5 macht's nötig - Piaggio Medley gründlich überarbeitet  
Winteraktion - alte Hefte nachbestellen  
Jetzt kommt auch die 400er - Nach der SWM Vares 125 folgt nun die zweite Version  
Kardanöl bei Moto Guzzi V85 TT  
Die Motorradausstellung in Mailand  
Oldies in Austria - Österreichs größtes Veteranenrennen für Motorräder  
Erste Umbauten und Teile - Zubehör für die Moto Guzzi V85 TT

## **Motalia Nr. 341 (März 2020)**

Die Donnerstory - Die Geschichte der Aprilia Tuono - Teil 1  
Threewheeler in der Rhön - Der Zwitter zwischen Auto und Motorrad  
Noch mehr neue Ducatis - Scrambler Pro und V4 Superleggera  
London Calling (Ace Cafe)  
Der zweite Streich - Bimota KB4 in Planung  
Italo-Raritäten bei Bonhams - Rennbikes aus dem Museo Morbidelli  
IMOT München 2020  
Ein Enthusiast ist gegangen - Nachruf auf Fritz Röth  
Motorcycle Show London  
Markentreffen in Italien

## **Motalia Nr. 342 (April 2020)**

Die Donnerstory - Die Geschichte der Aprilia Tuono - Teil 2  
Mehr Nachbauten als Originale - Moto Villa GP 250  
Buchvorstellung: 25 Jahre Moto Mania (Holgi und Co.)  
Ganz schön schwer - Kampf an der 200-Kilogrammgrenze  
Sammy Miller Museum  
Winterüberbrückung - Winter Classic Rüsselsheim 2020  
Neues Anti-Dive - Aprilia-Patent  
Sportliche Falken - Moto Guzzi Nuovo Falcone im Sporttrimm

## **Motalia Nr. 343 (Mai 2020)**

Die Donnerstory - Die Geschichte der Aprilia Tuono - Teil 3  
Benelli Imperiale 400  
Die "Rote Göttin" - Moto Guzzi Daytona 1000  
Eine Art Selbstversuch - Kleinanzeigen in der Motalia  
Begegnungen mit Fritz Röth  
Moto Guzzi Duna - Dünen-Prototyp  
Motocircle Vienna 2019 - Laverda Freunde Österreich stellen aus  
Eine wie keine andere - Vyrus Alyen  
Ducati Muletto  
Wir und der Ausnahmezustand - Corona, die Motalia, Händler und Zulassungsstellen  
Neue Gasfabriken für die Moto Guzzi California II  
Buchvorstellung: Dell'Orto-Handbuch

## **Motalia Nr. 344 (Juni 2020)**

Beherrschbare Power bis zum Abwinken - Ducati Streetfighter V4 S  
Benelli Tornado Tre Novecento  
Fahrverbot gefordert - Der Bundesrat gegen den Motorradlärm  
Wellenvariationen - Unterschiedliche Kardankonstruktionen bei Moto Guzzi  
La Romana Quattro Cilindri - Die römische Moto Guzzi  
The Great Mile 2019  
Ducati-Spielzeug-Modelle  
Ein paar Zentimeter tiefer - Guzzi V85 TT mit Bitubo-Federbein

## **Motalia Nr. 345 (Juli 2020)**

Großer Twin von Benelli - Fahrbericht Benelli 752 S  
Neue Farbe für die Sonderserie - Italjet Dragster Limited Edition 125/200  
75 Jahre MV Agusta - Die frühen Jahre mit vielen Zweitaktern  
Fantic Anniversary 500  
Einzelstück aus Varese - MV Agusta Brutale 1000 RR ML  
Eine lebenslange Liebe - Ducati 900 SS Königswelle  
Supermoto mit Kriegsbemalung - Ducati Hypermotard RVE  
Bewährte Hubraumgröße - Moto Guzzi mit 850 Kubikzentimeter  
Buchvorstellung: MV Agusta Quattro Cilindri von Ulrich Schwab und Lambretta von Pete Davies  
Österreich macht ernst - Grenzwerte und Streckensperrungen in Tirol  
Vespa 946 Christian Dior

## **Motalia Nr. 346 (September 2020)**

75 Jahre MV Agusta - Teil zwei  
Da kommt was - Neue Farben und zukünftige Modelle bei Ducati  
Wie geht es weiter? Der Motorschaden an der Benelli Tornado 900 Tre  
Es läuft wieder an - Erste Corona-Lockerungen im Classic-Rennsport  
Das Rote Tor (Moto Guzzi Werk)  
Gileras und Volvos - Ein etwas anderes Treffen  
Italo-Raritäten unterm Hammer - Versteigerung der Morbidelli-Sammlung  
Ein schwarzer Edelstein für die Liebste - Moto Guzzi V9 Onyx

## **Motalia Nr. 347 (Oktober 2020)**

Die neue Tesi ist fertig - Bimota Tesi H2 mit Kawasaki-Motor  
Bimota Tesi Prototypen - Entwicklungsstufen der Radnabenlenkung  
Neue Modelle aus Bologna - Mindestens zwei neue Ducatis  
75 Jahre MV Agusta - Teil drei  
Twins Only - 20 Jahre Zweizylinder-Heizen in Oschersleben  
Aktuelle Einsteigermodelle  
Pantahs im hohen Norden - 19. Treffen der Ducati Pantah-IG

## **Motalia Nr. 348 (November 2020)**

Aprilia RS 660 - Halber Preis, aber mindestens genauso viel Spaß  
Ducati überrascht mit einem Detail - Ducati Multistrada V4  
75 Jahre MV Agusta - Teil vier  
Mostra Scambio in Reggio Emilia  
Hockenheim Classics 2020  
Wunder in Italien - Die Corsarino ist wiederaufgetaucht  
Benelli 500 GP-Replica Story  
Es durfte stattfinden - Quota-Treffen in Romoos in der Schweiz  
Buchvorstellung: Moto Morini - Sempre piu' forte (immer stärker)

## **Motalia Nr. 349 (Dezember 2020)**

Der Falke fliegt wieder - Moto Morini Milano 1200  
Scheibchenweise Ducatis - Neue Modelle für 2021  
75 Jahre MV Agusta - Teil fünf  
Buchvorstellung: Cagiva-Enduro-Buch  
Mal wieder was "Neues" - Moto Guzzi V7III Racer-Umbau  
EICMA-Rückblick (2019)  
Was passiert bei Moto Guzzi?  
Zulassungen im deutlichen Plus

# Einfach mal losfahren...

Mitte September 2020: Die Sonne scheint täglich bei 26 Grad und die Corona-Krise macht gerade noch Sommerpause. Dass es im Herbst eine zweite Welle mit erneutem Lockdown geben wird, ist mir jetzt schon klar. Also, die Zeit nutzen! Werkstatt abschließen, ein paar Jugendherbergen abtelefonieren, kleines Gepäck auf die Guzzi packen und dann einfach mal losfahren.

## Montag

Die grobe Richtung schwirrt schon lange in meinem Kopf herum, doch nun geht's endlich los. Aus dem Raum Dresden fahre ich zunächst ins Zittauer Gebirge. Der erste wichtige Ort ist Hartau. Erstens, weil hier ganz in der Nähe seit 1923 das Lückendorfer Bergrennen stattfindet und zweitens, weil unweit des Fußgänger-Grenzüberganges nach Tschechien die Neiße das erste Mal die deutsche Grenze berührt. Von hier aus will ich immer der Neiße und später der Oder bis zum Stettiner Haff folgen und dann weiter auf die Insel Usedom fahren. Weil ich dadurch auch kleinste Straßen nutze, um immer so dicht wie möglich am Fluss zu bleiben, plane ich von Anfang an zwei Tage bis zur Ostsee ein.

Ich passiere Zittau und folge der B99 nach Görlitz. In Weinhübel lasse ich es mir nicht

nehmen, mal in der Kirche bei meiner Restauratoren-Kollegin vorbei zu schauen. Natürlich ärgert es sie, dass ich bei schönstem Wetter an die Ostsee fahre, während sie allein in der dunklen, kalten Kirche sitzt. Andererseits fährt sie auch mehrmals im Jahr in den Urlaub, während ihre Kollegen die Arbeit „rocken“. Also, nur ausgleichende Gerechtigkeit!

In Görlitz halte ich kurz an der Fußgängerbrücke nach Polen. Hier ist fast der östlichste Punkt von Deutschland. Die Altstadt ist unbedingt sehenswert. Ich kenne sie aber schon und fahre deshalb gleich weiter.

Immer dicht entlang der Neiße erreiche ich zur besten Mittagszeit Bad Muskau. In unmittelbarer Nähe der Grenzbrücke finde ich eine Gastwirtschaft, wo man schön draußen sitzt. Da kann man das Essen und das schöne Wetter genießen und dabei den Grenzverkehr beobachten. Und sich natürlich so seine Gedanken machen.

Weil ich ein typischer Landkarten-Fahrer bin, sehe ich mir auch gleich

*An der Fußgängerbrücke zwischen der Görlitzer Altstadt und dem polnischen Zgorzelec.*





### *Vor dem Zisterzienserkloster Neuzelle.*

die nächste Etappe an. Der Vorteil daran ist, dass man auch interessante Orte findet, die etwas abseits der geplanten Route liegen. So entdeckte ich bei Ratzdorf die Oder-Neiße-Mündung und gleich in der Nähe das Zisterzienserkloster Neuzelle. Ich fahre über Forst und Guben und verlasse dann die B112 in östliche Richtung, wo nach acht Kilometern die Straße in Ratzdorf direkt am Wasser endet.

Um die Stelle zu sehen, wo die Neiße in die Oder mündet, muss ich ein Stück laufen, was bei mittlerweile 27 Grad im Schatten und in Motorradsachen nicht so angenehm ist. Auch sind Motorradstiefel keine Wanderschuhe, es bilden sich alsbald Blasen an beiden Fersen. So geht also „Motorradwandern“. Da hier auch der Oder-Neiße-Radweg entlang führt, findet man recht häufig kleine Gaststätten und Cafés, die auch fast alle geöffnet sind.

Aber für die Kaffeepause ist es noch zu früh.

Zurück auf der B112 bin ich bald in Neuzelle. Auf Grund der Wärme und der Blasen an meinen Füßen verzichte ich jedoch auf eine Besichtigung des Klosters und mache nur eine kurze Foto-pause.

Nach wenigen Kilometern erreiche ich Eisenhüttenstadt, welches ab 1950 als sozialistische Wohnstadt für die Arbeiter des Eisenhüttenkombinat Ost völlig neu aus dem Boden gestampft wurde und den Namen StalinStadt erhielt. Als „Väterchen Stalin“ später in Ungnade fiel, wurde die Stadt 1961 kurzerhand in Eisenhüttenstadt umbenannt.

Wer durch die Stadt fährt, sollte auch hin und wieder mal nach rechts oder links schauen. Besonders die Bauwerke der 50er-

Jahre haben durchaus ihren Reiz. In einer Art „Sozialistischem Klassizismus“ erbaut, durften sie noch Säulen, Simse und Schmuckelemente haben. Die Tristesse kam erst in den 60er-Jahren mit den Plattenbauten aus Beton.

Ich fahre durch den historischen Stadtkern Fürstenberg/Oder und komme dann in die Ziltendorfer Niederung. Die wurde bei dem schweren Oder-Hochwasser im Juli 1997 komplett überflutet, kaum vorstellbar!

Nach einiger Suche finde ich in einem der kleineren Orte einen Kaffee und ein Eis dazu.

Es ist bereits späterer Nachmittag. Somit verlasse ich meine Route nach Westen und bin nach einer halben Stunde im Naturschutzgebiet Schlaubetal. Dort übernachtete ich in der Jugendherberge „Bremsdorfer Mühle“. Eine alte Wassermühle





### *In der Jugendherberge Bremsdorfer Mühle.*

mitten im Wald mit vier neu gebauten Bettenhäusern und jeder Menge Platz. Ich habe ein Doppelzimmer für mich allein und das Motorrad steht direkt vor dem Fenster. Ich kann es sogar aus dem Bett sehen. Herrlich!

Das waren heute 371 Kilometer zu fahren, und ich war insgesamt 8,5 Stunden unterwegs.

### **Dienstag**

Weil in der Jugendherberge noch drei Schulklassen einquartiert sind, geht es dementsprechend turbulent zu. Ich gehe eine Viertelstunde eher zum Frühstück und komme so um die „Schlacht“ am Buffet herum. Ist aber lustig anzusehen. Später spricht mich einer der Betreuer auf meine Guzzi an. Er selber hatte mal eine 750 S und reichlich Fotos auf dem Handy. Jetzt

fährt er neben einer Triumph eine neue, dreizylindrige Yamaha und schimpft wie ein Rohrspatz über dieses Motorrad. Es wäre der größte Fehler in seinem Motorradleben gewesen. So schnell lernt man Leute kennen, aber ich muss los. Das Wetter sieht wieder phantastisch aus. Ich fahre zurück nach Eisenhüttenstadt, tanke mal nach und fahre weiter

die B112 über Frankfurt/Oder, durch den Oderbruch und das untere Odertal nach Schwedt/Oder.

Dabei verlasse ich immer wieder die Bundesstraße und finde kleine Nebenstrecken mit fast null Verkehr, und die sich auch noch gut fahren lassen. Ich cruise mit den erlaubten 100 km/h dahin, der Motor unter mir bollert mit entspann-



*Schöne Alleen irgendwo im Oderbruch.*

ten 3.800 Umdrehungen. Motorradfahren, wie es Spaß macht. Wenn man überhaupt etwas zu meckern sucht, dann nur, dass es mehr Kurven geben könnte. In Gartz/Oder finde ich wieder ein schönes Gartenlokal für die Mittagspause.

Wieder über kleine Nebenstraßen, die gelben auf der Landkarte, komme ich in den „Naturpark Am Stettiner Haff“. Hier treffe ich das erste Mal auf Pflasterstraßen, bei denen die Steine so groß wie Fußbälle sind und auch fast so rund. Über mehrere Kilometer geht es fast nur im Schrittempo voran. Ich finde kaum eine Geschwindigkeit, bei der es sich aushalten lässt und staune, dass meine Koffer nicht abfallen. Sie hängen doch ziemlich „elastisch“ an den Trägern.

Die anvisierte Jugendherberge in Uecker-münde hat derzeit geschlossen. Es ist auch noch früh am Nachmittag, und so fahre ich gleich weiter um Anklam herum und von Süden her auf die Insel Usedom. In Stolpe, direkt gegenüber dem Schloss, mache ich Kaffeepause, und es gibt auch leckeren Kuchen dazu.

Am frühen Abend erreiche ich die Jugendherberge in Heringsdorf. Ich hatte gestern Abend dort angerufen, und es sind noch reichlich Zimmer frei. Ich habe ein Sechsbettzimmer für mich allein und werde gleich zwei Nächte bleiben, weil ich morgen etwas die Insel erkunden will.

Die Jugendherberge besteht aus zwei Strand-Villen aus der Gründerzeit und einem modernen Neubau dahinter. In so einer Villa mit Seeblick war leider nichts



### *Immer wieder an der Oder, die hier schon breiter ist als die Elbe in Dresden.*

mehr frei, aber von meinem Quartier sind es auch nur 200 Meter zum Strand.

Nach dem Einchecken fahre ich gleich noch einmal Getränke holen. Man wäre mit Laufen aber genauso schnell gewesen, denn der Supermarkt im benachbarten Ahlbeck ist von Einbahnstraßen umgeben, und so gestaltet sich die Rückfahrt etwas länger.

Nach dem Abendessen, ich habe Halbpension gebucht, nehme ich mir ein Fläschen Bier und gehe an den 70 Meter breiten Strand. Dort sitze ich dann, bis es dunkel ist. Rechts die historische Seebrücke von Ahlbeck und links die moderne mit der Pyramide von Heringsdorf. Heute bin ich 409 Kilometer gefahren und war inklusive aller Pausen ganze neun Stunden unterwegs. Mit Ausnahme der üblen Pflasterstraßen ließ sich das aber sehr entspannt fahren, hat richtig Spaß gemacht.

### **Mittwoch**

Ich habe sehr gut geschlafen und gehe noch vor dem Frühstück mal kurz an den Strand. Über der polnischen Insel Wolin geht gerade die Sonne auf, wird also wieder ein schöner Tag.

Die Jugendherberge ist gut besucht. Von der Schulklasse über junge Familien,



### *Sonnenaufgang am Meer, ein absolutes Muss.*

Großeltern mit Enkelkindern und alleinreisenden, älteren Herrschaften ist alles vertreten.

Nach dem Frühstück starte ich zur Inselrundfahrt. Um die Kaiserbäder Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin steppt noch ganz schön der Bär, aber je weiter man nach Norden kommt, desto ruhiger wird es.

Die V2-Versuchsanstalt (Das hat nichts mit Guzzi-Motoren zu tun!) in Peenemünde schaue ich mir nicht noch einmal an, das kenne ich schon. Wer aber Interesse an Geschichte und Technik hat, sollte sich unbedingt das Historisch-Technische

Museum mit Versuchsanstalt für die „Vergeltungswaffen“ V1 und V2 ansehen. Im benachbarten Maritim-Museum kann man unter anderem das U-Boot U461 der Baltischen Rotbannerflotte besichtigen.

### *Dorfidyll am Achterwasser.*



Ich verlasse Usedom über Wolgast und fahre in Richtung Greifswald bis zum ehemaligen KKW Nord, dem größeren der beiden Kernkraftwerke der ehemaligen DDR. Zwischen 1974 und 1990 deckten vier Reaktorblöcke etwa zehn Prozent des gesamten Stromverbrauchs des Landes. 1995 begann der Abriss, der bis heute andauert. Zu besichtigen gibt

es da aber nichts, es ist nur ein öder Industriepark.

Auf dem Rückweg zur Insel gibt es wieder ein gutes Mittagessen. Dann fahre ich sämtliche kleine Orte am Achterwasser und am Haff ab, teilweise wieder mit sehr „interessanten“ Straßen und idyllischen Dörfern.

In Kamminke, ganz am süd-östlichen Ende von Usedom, mache ich noch einmal am Hafen halt. Dort gönne ich mir ... ja richtig ... einen Kaffee und ein schönes Stück Kuchen. Es ist ja Urlaub und die Waage steht zu Hause!



Gegen 17:00 Uhr bin ich wieder an der Herberge. Die Zeit vor dem jugendherbergs-typisch zeitigen Abendessen reicht noch für ein Bad in der Ostsee. Ist zwar ziemlich kalt, aber das gehört einfach dazu.

Am Abend laufe ich noch einmal zur Seebrücke nach Heringsdorf und danach zu der nach Ahlbeck, noch auf ein Bier. Das ist gut in eineinhalb Stunden zu schaffen (Das Laufen, das Bier geht schneller!).

Morgen soll laut Wettervorhersage der letzte schöne Tag werden. Am Freitag werde ich mit Sicherheit nass. Ich hatte zwar darüber nachgedacht, meine Tour noch bis nach Rügen auszudehnen und dann über die Mecklenburgische Seenplatte nach Hause zu fahren, aber ich werde sehen, dass ich morgen schon ein gutes Stück nach Süden komme.

Fahrtechnisch waren das heute nur 253 Kilometer, für die ich einschließlich aller Pausen 7,5 Stunden gebraucht habe.

### **Donnerstag**

Nach dem Frühstück packe ich, fege den Ostseesand aus meinem Zimmer und starte in Richtung Anklam. Dort schaue ich mir das Otto-Lilienthal-Museum an. Das interessiert mich, weil ich Anfang der 90er-Jahre selber mit Drachenfliegen begonnen hatte. Zu den Höhenflügen haben Zeit und Geld dann nicht mehr gereicht, aber Gleitflüge am Hang bis 300 Meter Länge, mit einer schönen S-Kurve und einer sauberen Landung waren allemal drin. Also eben ganz wie Otto Lilienthal 100 Jahre zuvor.

Am Himmel ziehen jetzt die ersten Schleierwolken auf, aber es bleibt trocken und mit 23 Grad angenehm warm.



### **Am Hafen von Kamminke.**

Über die B109 passiere ich Pasewalk und bin bei Zeiten in Prenzlau. Von dort fahre ich die B198 nach Angermünde.

Am Marktplatz sticht mir sofort eine Pizzeria ins Auge. Also, gleich mal die Italienerin neben dem Tisch geparkt, völlig problemlos!!! Natürlich gab es lecker Pizza und Leute, die sich für italienische Motorräder interessieren.

Beim Zwischenstopp am nahegelegenen Kloster Chorin fallen dann doch tatsächlich mal drei Regentropfen vom Himmel. Als ich weiter fahre, ist die Straße aber schon wieder trocken.

Ich fahre die B168 weiter über Eberswalde bis nach Müncheberg. Weil ich gut in der Zeit liege, mache ich bei Buckow noch einen kurzen Abstecher in die Märkische Schweiz. Es ist schon erstaunlich, wie sehr es hier hoch und runter geht. In dieser Gegend gibt es sogar zwei Jugendherbergen. Vielleicht das nächste Mal, für heute ist es noch zu früh.

Ab Müncheberg fahre ich auf der B5 bis Höhe Falkenhagen, wo es die letzte Kaffeepause auf dieser Tour gibt. Von dort aus geht es wieder über kleine Nebenstraßen, die gelben, in Richtung Bremsdorf, zur Jugendherberge an der Mühle. Am späten Nachmittag bin ich dort und bekomme auch „mein“ Zimmer wieder.

Die Schulklasse mit dem Motorradfahren- den Betreuer ist auch noch da. Dieses Mal entdeckt er meine alte Glashütter Armbanduhr, und schon haben wir ein neues Gesprächsthema.

Ich gehe bei Zeiten ins Bett, weil ich morgen möglichst früh los will. Heute waren es 329 Kilometer in 8,5 Stunden.

### **Freitag**

Ich habe schon vor dem Frühstück meine Sachen gepackt und das Bett abgezogen. Der Himmel ist grau, aber es regnet noch nicht. Vielleicht schaffe ich ja noch ein paar Kilometer im Trockenem. Gegen 8:30 Uhr starte ich zur Schlussetappe. Erst nach Eisenhüttenstadt und dann die B112 über Guben auf die B97 in Richtung Cottbus. Nach einer Stunde Fahrt fängt es dann erwartungsgemäß zu regnen an, erst ganz leicht, dann immer mehr. Als es dann so stark regnet, dass es lohnt, die Regenkombi überzuziehen, befahre ich gerade die endlos lange Strecke am Tagebau

Jänschwalde. Nirgends eine Möglichkeit anzuhalten. Auf beiden Seiten nur Leitplanken, fürchterlich! Als ich dann endlich eine Ausfahrt finde, bin ich auch schon ziemlich nass. Na ja, die Regenpelle hilft auch gut gegen den Fahrtwind. Heute ist es doch deutlich kühler.

Die B97 könnte ich eigentlich fast bis nach Hause durchfahren und das hatte ich auch vor.

Ja, wenn da nicht immer mal wieder eine Baustelle wäre. Die kommen immer dann, wenn man sie gerade am allerwenigsten braucht. Zwischen Spremberg und Hoyerswerda ist dann noch eine Umleitung. Ich versuche, auf meiner Landkarte irgendwelche „Schleichwege“ zu finden. Aber, wenn man die Karte bei Regen x-mal aus dem Koffer zerrt, ist da bald nichts mehr davon übrig. Also fahre ich über Senftenberg und wieder kleine, mir aber gut bekannte Straßen. Bis schließlich, 30 Kilometer vor zu Hause, noch eine

Umleitung kommt. Ist dann auch egal, kurz nach dem Mittag bin ich da.

Das waren heute noch einmal nicht so ganz angenehme 206 Kilometer in knapp vier Stunden.

### **Fazit:**

Es war eine spontane, aber sehr schöne Tour. Auch im eigenen Land gibt es jede Menge lohnende Ziele, und selbst in der frühen Nachsaison findet man ruhige Orte.

Das Motorrad ist bestens gelaufen und die zehn Kilogramm Gepäck waren nicht zu spüren. Sieben bis acht Stunden am Tag

*Mittagspause „mit Stil“.*





rausgefallen. Die Dinger haben doch ihre Berechtigung. Auf 1.568 Kilometer habe ich 64 Liter Benzin verbraucht, was einem Durchschnittsverbrauch von 4,1 Liter auf 100 Kilometer entspricht. Ein Ölverbrauch ist nicht feststellbar. Alles ist dicht und funktioniert einwandfrei. Man kann wirklich sagen, dass die Qua-

### *Am Kloster Chorin.*

im „Sattel“ sind gar kein Problem. Eben ein sportlicher Café Racer, der auch für eine kleine Urlaubstour taugt. Vom linken Kofferträger hatte sich nur eine einzige Schraube etwas gelockert, ist dank selbstsichernder Mutter aber nicht

lität bei Moto Guzzi ein sehr hohes Niveau erreicht hat.

Jetzt ist erst mal putzen angesagt, so eingesaut habe ich die Karre noch nie. Und dann schreiben wir mal was dazu...  
Thomas Hentschel

**DUCATI MELLE** - Superbike Centrum Melle GmbH - Industriestr. 24c - 49324 Melle - [www.ducati-melle.de](http://www.ducati-melle.de)



# Leserbrief

## *Leserbrief zum Leserbrief in Motalia Nr. 349*

Hallo Motalia Team.

Leser Tom Meyer hat aus seiner Sicht sicher Recht, wenn er die Schraubermöglichkeiten der heutigen Moppeds nicht schrauberfreundlich bezeichnet. Diese Entwicklung haben die Autohersteller aber schon lange vorgemacht und ist im Zuge des Sicherheitsdenkens auch nicht mehr zurückzudrehen.

In Sachen Individualität ist auch bei den Neumaschinen einiges möglich. Ich habe eine Moto Guzzi Le Mans und eine MV Agusta F3, und beide bieten die gleichen individuellen Möglichkeiten, ohne jetzt ins Detail zu gehen. Natürlich ist heute alles weniger zugänglich, aber wer die Lärmdiskussionen hört, sieht keinen anderen Weg.

Ich weiß ja nicht, was er mit Schrauben genau meint, aber Schrauben hat nichts mit Try and Error zu tun, sondern die Funktion mindestens zu erhalten und zu wissen, was rauskommt. Ich bekomme nämlich einen dicken Hals, wenn mit Schrauben, Basteln gemeint ist, was das Mopped zum Testgerät verunglimpft und alles nur Schlimmer macht. Ich hoffe, dass dies nicht gemeint war. Sonst hat

Schrauben nix mit Motorradfahren zu tun, denn dafür sind die Moppeds gebaut, oder sind wir im Museum?

Gruß Patrick Gleim

---

## *Leserbrief zur Moto Morini Milano*

Ei Gude Felix,

gestern zum zweiten Advent konnte ich endlich mal in Ruhe durch die neue Motalia schmökern, und dein Moto Morini-Fahrbericht war wirklich richtig mitreißend!

So eine schöne Maschine weckt natürlich Begehrlichkeiten, wie es nur erlesenste, italienische Maschinen schaffen, und 15.000 Euro finde ich für eine echte „Made in Italy“ Maschine auf einem so hohen Fertigungsniveau absolut in Ordnung!

Lediglich der TFT-Monitor ist nicht so meins, da sind mir die tanzenden Analoguhren doch noch lieber ... allerdings ist das Jammern auf ganz hohem Niveau!

Die Buchvorstellung ist auch sehr schön zusammengefasst und wird bestimmt auch für die ein oder andere Weihnachtsbestellung bei den Autoren sorgen! Was mich natürlich sehr freut, weil die Jungs da wirklich eine tolle Arbeit gemacht haben! Sebastian Krohn

Wannweiler Straße 65  
72770 Reutlingen

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

www.motorrad-speer.de

HONDA Kawasaki SUZUKI aprilia KTM Yamaha

SPEER

## Leserbrief

### *Leserbrief zu „Was passiert bei Moto Guzzi?“*

Lieber Felix,  
meine Gedanken zu richtigen Modellen bei Moto Guzzi. (Ich fahre seit 23 Jahren eine Mille GT, vorher eine Le Mans II.) Eigentlich liegt alles schon parat für den Anfang.

Für die echten Guzzi-Fahrer beginnt eine starke Guzzi bei 1.000 Kubik. Die V7/V9-Modelle sind für Einsteiger, das ist kein Hardcore. Genau das aber wollen wir haben.

Die 1100 Brevia ist zu sehr ein Abklatsch einer deutschen Marke.

Die 1200 Sport ist auch ein Abklatsch ...

Die 1100/8V ist ein witziges Show-Bike für die Eisdieler.

Drei gute Motorräder leider ohne das echte Guzzi-Gen in der Erscheinung.

Das Antriebskonzept stimmt. Nur der geplante (teil)wassergekühlte Motor ist überfällig, um die Normen zu erfüllen. Motoren mit versteckter Wasserkühlung baut z. B. Triumph schon. In meinen Augen kein Stilbruch sondern unausweichlicher Fortschritt. Also Motor mit 1.100 Kubik, Zweiventiler und Vierventiler, keine 1.400 Kubik.

Als Stylingreferenz sehe ich die wunderschöne Le Mans 1 und die 850 T3. Aus der kann man schnell eine Cali machen. Klare, klassische Linien, die kann man lange anschauen.

Dann noch ein großer Wunsch: Das Fahrzeuggewicht muss unbedingt verringert werden. Also Teile weglassen, optimieren oder leichtere Werkstoffe.

Viele gelungene Umbauten mit Café Racer-Optik zeigen, dass es geht.

Guzzi-Grüße

Karl Sprügel

### *Leserbrief zu „Mal wieder was Neues“*

Hallo Thomas.

Toller Bericht zu der V7 II. Ich habe mir im vorigen Jahr auch eine V7 II Stornello angeschafft.

Auch ich hatte bei meiner Maschine das gleiche Problem mit der Gasannahme, exakt so wie hier beschrieben. Ich habe dann ein Software-Update von Guzzi bekommen, mit positivem Ergebnis, so gut wie kein Ruckeln mehr. Ich kann jetzt direkt nach dem Anlassen ohne Probleme losfahren: Mapping-Nr. 4533V796 vom 23.11.2015.

Zum Thema Federn hätte ich gerne noch weitere Infos, hier zu den eingebauten Teilen. Ich möchte wohl auch gerne Wilbers-Federn einbauen.

Vielen Dank im Voraus und schönen Gruß aus Rhaderföhn

Alfred Schoon

**MANIAC  
MOTORS**  
Motorradtechnik

**Benelli**

**MVAGUSTA**  
Fachhändler

**bimota**

**VYRUS**

[www.maniacmotors.de](http://www.maniacmotors.de)

# Sport - Sport - Sport

## MotoGP

In MotoGP fahren zur Zeit elf Teams mit 22 Fahrern. Ende diesen Jahres laufen die Verträge zwischen der Dorna und den Kundenteams aus, jetzt wird gerade über neue Fünf-Jahres-Verträge verhandelt. Die Dorna würde es gerne sehen, wenn jeder Hersteller ein Werksteam und ein Kundenteam ausrüsten würde, so wie es Honda, KTM und Yamaha zur Zeit tun. Ducati beliefert neben der eigenen Mannschaft sogar zwei Kundentruppen: Pramac und Avintia-Esponsorama. Aprilia und Suzuki starten mit jeweils zwei Fahrern.

Aprilia unterhält in MotoGP als Hersteller bisher kein eigenes Werksteam. Das Werk arbeitet seit 2015 mit dem Team von Fausto Gresini zusammen. Diese Geschäftsbeziehung läuft zum Ende 2021 aus. Aprilia erhält von der Dorna einen eigenen Teamplatz, was aber eine größere Investition für die Italiener bedeutet. Man muss ein komplettes Team samt Infrastruktur neu aufbauen.

Gresini bleibt in MotoGP, es ist aber offen,

welche Motorräder er ab 2022 einsetzen will.

Bei Avintia-Esponsorama-Ducati zeichnen sich Veränderungen ab. Der Sponsor Avintia ist ausgestiegen. Valentino Rossi hat dort seinen Halbbruder einbringen können, der 2021 in den Farben von VR46 fahren wird. Und es scheint so, als wenn Rossi plant, dieses Team komplett zu übernehmen. Mit welcher Marke dann zusammen gearbeitet wird, ist noch offen.

Es könnte sein, dass Esponsorama, Gresini und auch das Petronas-Team, welches zur Zeit mit Yamaha verhandelt ist, mit Suzuki und Yamaha für die Zukunft verhandeln. Eins von diesen drei Teams wird bei den Gesprächen mit den Japanern wohl leer ausgehen. Da bleiben dann als Alternativen nur noch Aprilia oder Ducati übrig.

Für 2022 könnte es also ein paar Änderungen geben. In 2021 bleiben die Teams jedoch noch mit den bisherigen Firmen verhandelt. Aber so mancher Fahrer hat die Marke oder das Team gewechselt. Beide Ducati-Werksfahrer verlassen das Team. Danilo Petrucci (30) geht zu KTM,

*Im dritten Ducati-Team gibt es tiefgreifende Veränderungen. Valentino Rossi hat mit VR46 einen Platz bei Avintia-Esponsorama-Ducati übernommen. Luca Marini wird dort in den Farben von VR46 die Desmosedici fahren.*





## Sport - Sport - Sport

die Zukunft von Andrea Dovizioso (34) ist ungewiss. Offiziell will der dreifache Vizeweltmeister für ein Jahr pausieren. Jack Miller (25) steigt von Pramac-Ducati in das Werksteam auf. Nach der tadellosen Vorstellung von Francesco Bagnaia in Misano hat der junge Italiener (23) den zweiten Platz im Werksteam bekommen.

Hierfür war auch Johann Zarco im Gespräch. Nach der Vertragsverkündung machte Bagnaias Formkurve aber einen deutlichen Knick nach unten. In den letzten acht Rennen des Jahres erzielte er nur 18 Zähler und blieb fünfmal punktelos. In der Endwertung belegt Bagnaia die sechzehnte Position. Miller ist auf Rang sieben zu finden.

Miller und Bagnaia werden sich zusammen mit deutlich weniger Gage, als Dovizioso bisher bekommen hat, zufrieden geben. Zusammen haben die zwei in 2020 fünf Podestplätze aber keinen Sieg einfahren können.

Seit Zarco (30) von Ducati die Zusage bekam, dass er für die nächste Saison in das besser aufgestellte Pramac-Team transferiert wird, sammelte der Franzose in den letzten acht Rennen 46 Punkte und beendete einen Lauf als bester Ducati-Pilot. Zarco wechselt jetzt zu Pramac-Ducati und erhält dort aktuelles Werksmaterial. Jorge Martin (22) steigt von Moto2 zu Pramac-Ducati auf.

Avintia-Esponsorama-Ducati hatte zwar für 2021 einen Vertrag mit Tito Rabat, der dort jedes Jahr eine ordentliche Mitgift abliefert und der letzte Bezahlfahrer in dieser Weltmeisterschaft war. Aber der Spanier fuhr stets am Ende des Feldes und ist mit 31 Jahren kein Zukunftstalent mehr. Ducati wollte gerne Luca Marini (23) und

Enea Bastianini (22) aus Moto2 zu MotoGP locken und die beiden Italiener im Avintia-Esponsorama-Team als Nachwuchs aufbauen. Die Zwei werden auch dort fahren, wie nun bekannt gegeben wurde. Rabat will man trotz gültigen MotoGP-Vertrags in die Superbike-WM abschieben.

Es bleibt also keiner der sechs Ducati-Piloten dort, wo er letztes Jahr gefahren ist: Drei wechseln die Marke und die anderen drei zumindest das Team.

Offensichtlich will Ducati auf die Jugend setzen. Dieser fehlen aber einerseits noch die Erfahrungen in MotoGP, und alle sechs Fahrer haben dort zusammen erst ein einziges Rennen gewonnen. Mit so einem Aufgebot wird man 2021 vermutlich nicht um den Titel kämpfen können, hat dann aber später vielleicht für die Zukunft eine äußerst schlagkräftige Truppe.

Bei Aprilia bleibt Aleix Espargaro die Nummer eins im Team. Nach den Wintertests will das Werk entscheiden, ob Lorenzo Savadori oder Bradley Smith an der Seite des Spaniers fährt.

Bei Honda sind Pol Espargaro und Marc Marquez für das Werksteam vorgesehen. Falls Marquez zu Saisonbeginn noch nicht wieder fit ist, könnte Stefan Bradl weitere Rennen bestreiten. Für das LCR-Kundenteam stehen Alex Marquez und Takasaki Nakagami unter Vertrag.

KTM macht mit Brad Binder, Iker Lecuona und Miguel Oliveira weiter. Der zu Honda abgewanderte Pol Espargaro wird durch Petrucci ersetzt. Oliveira wechselt von Tech3 ins Werksteam.

Franco Morbidelli, Fabio Quartararo, Valentino Rossi und Maverick Vinales bleiben bei Yamaha, nur Quartararo und Rossi wechseln die Teamplätze.

# Sport - Sport - Sport

Bei Suzuki, dem Weltmeisterteam, gibt es keine Veränderungen. Hier bleiben Joan Mir und Alex Rins in ihrer vertrauten Umgebung.

In fast jedem Team gibt es also Veränderungen. Drei Fahrer steigen von Moto2 in MotoGP auf. Zwei Italiener und ein Spanier, die auf Ducatis starten.

Suzuki war in 2020 das einzige Werksteam ohne einen Sponsor. Nach dem Gewinn der Fahrer- und der Teamwertung steigt nun der Energiedrinkhersteller Monster als Sponsor ein. Monster hat bereits Mir und Rins als persönlicher Sponsor unterstützt. Jetzt wird die Marke auch auf den Motorrädern vertreten sein.

Die Dorna hat einen Kalender für 2021 veröffentlicht:

|               |                    |    |
|---------------|--------------------|----|
| 26.03.-28.03. | Doha/Katar         | GP |
| 09.04.-11.04. | Las Termas/AR      | GP |
| 16.04.-18.04. | Austin/USA         | GP |
| 30.04.-02.05. | Jerez/E            | GP |
| 14.05.-16.05. | Le Mans/F          | GP |
| 28.05.-30.05. | Mugello/I          | GP |
| 04.06.-06.06. | Catalunya/E        | GP |
| 18.06.-20.06. | Sachsenring/D      | GP |
| 25.06.-27.06. | Assen/NL           | GP |
| 09.07.-11.07. | Kyriming/SF        | GP |
| 06.08.-08.08. | Brünn/CZ           | GP |
| 13.08.-15.08. | Red Bull Ring/A    | GP |
| 27.08.-29.08. | Silverstone/GB     | GP |
| 10.09.-12.09. | Aragón/E           | GP |
| 17.09.-19.09. | Misano/I           | GP |
| 01.10.-03.10. | Motegi/J           | GP |
| 08.10.-10.10. | Buriam/THI         | GP |
| 22.10.-24.10. | Phillip Island/AUS | GP |
| 29.10.-31.10. | Sepang/MAL         | GP |
| 12.11.-14.11. | Valencia/E         | GP |

Für diese Saison existiert nun zwar ein Terminkalender, aber welche Rennen wirklich stattfinden können, hängt von den aktuellen Ereignissen ab. In Katar scheint

die Lage mit wenigen Infektionen einen Grand Prix zu erlauben. In Texas ist die Situation aber zur Zeit sehr kritisch. Sollte man dort nicht fahren können, wird auch das Rennen in Argentinien ausfallen, weil die Überseeereisekosten für nur ein Wochenende zu hoch sind.

Sollte sich abzeichnen, dass diese beiden Überseerennen ausfallen, ist für den 4. April ein zweites Rennen in Katar vorgesehen. Zusätzlich will man dann noch einen Grand Prix am 25. April in Portimao/Portugal in den Kalender aufnehmen.

## Superbike-Weltmeisterschaft

Ende November wurde ein provisorischer Terminkalender für die Superbike-Weltmeisterschaft 2021 verkündet. Vieles ist aber noch ungewiss.

|               |                    |       |
|---------------|--------------------|-------|
| 23.04.-25.04. | Assen/NL           | SB-WM |
| 07.05.-09.05. | Estoril/P          | SB-WM |
| 21.05.-23.05. | Aragón/E           | SB-WM |
| 11.06.-13.06. | Misano/I           | SB-WM |
| 02.07.-04.07. | Donington Park/GB  | SB-WM |
| 03.09.-05.09. | Magny Cours/F      | SB-WM |
| 17.09.-19.09. | Barcelona/E        | SB-WM |
| 24.09.-26.09. | Jerez/E            | SB-WM |
| 01.10.-03.10. | Portimao/P         | SB-WM |
| 15.10.-17.10. | El Villicum/AR     | SB-WM |
| 12.11.-14.11. | Lombok/IN          | SB-WM |
| ??????????    | Phillip Island/AUS | SB-WM |

Es wird zum Jahresanfang sicher noch viele Reisebeschränkungen geben, daher ist der übliche Saisonanfang im Februar in Australien unmöglich. Deswegen soll die Saison erst Ende April in Europa beginnen. Aber anstatt im warmen Süden den Startschuss zu geben, will man die ersten Läufe des Jahres am letzten April-Wochenende in Assen abhalten. Dort ist zu

# Sport - Sport - Sport

der Zeit nicht unbedingt mit gutem Wetter zu rechnen.

Nach dem tollen Saisonfinale 2020 in Estoril will man auch in 2021 dort wieder antreten. Dagegen ist Imola nicht mehr im Kalender vertreten. Das ist zwar eine faszinierende Rennstrecke, aber die Sturzräume sind doch begrenzt.

Von April bis Oktober will man an neun Wochenenden in Europa fahren. Danach sind drei Überseerennen geplant, falls die aktuelle Situation das zu dem Zeitpunkt erlaubt. So ist es möglich, dass das Saisonfinale auf Phillip Island in Australien stattfinden könnte. Als neue Rennstrecke soll Lombok in Indonesien erstmals Austragungsort für die Superbike-WM sein. Die Strecke befindet sich aber noch im Bau. Dort möchte man gerne im November fahren.

Ein Termin im Kalender ist bisher noch nicht vergeben. Hier kommen unter anderem Bahrain, Kuwait und Rußland in Frage.

Bisher ist kein Rennen in Deutschland geplant. Die Organisatoren in Oschersleben sehen im Moment nicht die Möglichkeit, einen solchen Event finanziell zu sichern. Dafür sind mindestens 20.000 Zuschauer nötig. Und so lange man nicht weiß, wann Rennen mit so vielen Fans wieder möglich sind, kann man keinen Termin festlegen.

Nach dem Finale der Superbike-WM standen einige Fahrer mit ungewisser Zukunft da. Weder Chaz Davies noch Loris Baz, Federico Caricasulo, Xavier Fores, Eugene Laverty und ein paar andere hatten Verträge für das nächste Jahr.

Davies ist nun bei GoEleven untergekommen und erhält dort eine dritte Werks-Ducati. Laverty wird mit einem neuen BMW-Team antreten. Neben dem bisherigen BMW-Team, in dem 2021 Michael van der Mark und Tom Sykes fahren werden, und dem Team mit Laverty wird es sogar noch ein drittes BMW-Team mit Jonas Folger als Fahrer geben.

## Umgezogen?

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

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

**alte Adresse:**

**neue Adresse:**

**Name:** \_\_\_\_\_

**Name:** \_\_\_\_\_

**Straße:** \_\_\_\_\_

**Straße:** \_\_\_\_\_

**Plz Ort:** \_\_\_\_\_

**Plz Ort:** \_\_\_\_\_

**Land:** \_\_\_\_\_

**Land:** \_\_\_\_\_

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



# 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

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

Ich suche noch Kipphebel für Aermacchi 350 cm<sup>3</sup>, SS oder SX, auch defekt, alles anbieten, Tel. 02507-2188

**Italienische Mopeds und Roller, RainerBollgruen.de, 075224411**

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

## Aprilia

**Fotoanzeigen  
kosten 5,- €**



Guzzi SP1-Umbau, Bj. 83, ca. 55000 km, runder Motor, Upside-Down-Gabel und Bremse von Kawa ZXR 750, Zündung und Regler von SH, kurzes Heck, vorne 18er-, hinten 17er-Speiche, Tank 1100 Cali, 1er-Sitzbank, Superbikelenker, 2in1, rote 07er-Nr., Inzahlungnahme von Aprilia Shiver oder ähnliches, VB 3900,-€, Tel. 02449-7873

**www.aprilia-kaemna.de**

## Benelli

Für Benelli 250 2C/Moto Guzzi 250 TS: Hinterrad, neu aufgebaut mit neuwertiger Borrani-Hochschulterfelge 2.15 x 18 und neuen Kleeblatt-Edelstahlspeichen, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.50 x 18, einbaufertig! Wegen Projekt-aufgabe für 320,- zu verkaufen, Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

Für Benelli 250 2C/Moto Guzzi 250 TS: Vorderrad für Scheibenbremse, neu aufgebaut mit neuer Borrani-Hochschulterfelge 1.85 x 18 und Kleeblatt-Edelstahlspeichen, Nabe gasperlgestrahlt und mit neuen Radlagern bestückt, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.00 x 18, für 420,- zu verkaufen, Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de



Suche für Benelli 250 2C: 1 Seitendeckel (Rahmen) rechts, mit 4 kleinen Luftschlitzen hinten, Tel. 05021-64364, Mobil 0174-6165152

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

Suche für Benelli 250 cm<sup>3</sup> TS (Moto Guzzi) vordere Radnabe für Trommelbremse, Tel. 0173-3211302

## Bimota

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

# Motalia-Bestellung

## Probeheftanforderung:

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

## Abo-Bestellung:

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

## Geschenkabo-Bestellung:

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

## Bezahlung:

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

IBAN-Nr: \_\_\_\_\_  
BIC: \_\_\_\_\_  
Bank: \_\_\_\_\_

## Absender:

Name: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_  
Plz Ort: \_\_\_\_\_  
Land: \_\_\_\_\_

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

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

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

# Motalia Anzeigenmarkt

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!\*

## Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige\* aufgeben:

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

Rubrik: \_\_\_\_\_

Kleinanzeigentext: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Absender:

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Plz Ort: \_\_\_\_\_

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

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

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



# Motalia Anzeigenmarkt

## Cagiva

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

Tausche Zylinderköpfe von 750 SS (liegend), 900 cm<sup>3</sup> Elefant (Cagiva - stehend) gegen 500 cm<sup>3</sup> Pantah (liegend), Tel. 0173-3211302

## Demm

Suche für Moto Demm 125 cm<sup>3</sup> Normale Export eine Hinterradnabe sowie einen Satz, Tel. 0173-3211302

## Ducati

Suche für Ducati 750 GT KöWe einen Seitenständer mit allen Befestigungsteilen, Angebote bitte an E-Mail [ali.krumpen@t-online.de](mailto:ali.krumpen@t-online.de)

**Neu: Ducati Zündboxen / Paar Pantah Königswelle Monster SS ab 99€**  
[www.used-italian-parts.de](http://www.used-italian-parts.de)

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

Ducati Monster 600-Teile: Kennzeichenhalter mit Spritzschutz (Kunststoff), 20 €; Gabelholme (Stand- und Tauchrohre) aus Unfall, zum Ausschlichten, 20 €; Auspufftopf re. mit Sturzscha-den, 20 €; Auspufftopf li. mit Sturzscha-den, 40 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder [bel-la-macchina@gmx.de](mailto:bel-la-macchina@gmx.de)

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

900 SS i.e.-Teile, EZ 05: Sen-na-Rahmen mit Brief, unfallfrei, 2. Hd.; Kabelbaum; Rechner; Regler; Auspufftopf links; Kotflügel; Haltegriff; Bremszangen, v. + h.; Zündspulen-paar; Relais; Ölleitungen; Gabelbrücke unten; Heck-seitenteile; Radabdeckung; Heckteil hinten; Schraubensatz; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6710945

Suche 2-1-Auspuffanlage für 900 Monster, Zustand egal, auch defekt, mit oder ohne TÜV oder nur einen 2-1-Krü-mmer ohne Endtopf, bitte alles anbieten, [wilailuck@gmx.de](mailto:wilailuck@gmx.de)

**Werbung kostet Geld - nicht werben kostet Kunden**

Verkaufe sehr schöne, selte-ne Ducati ST3s ABS, Farbe Rot, EZ 6/2007, km 13392, 102 PS, ABS - Öhlins-Fahrwerk, Sonderlack, Brems-scheiben vorne neu, Brems-beläge hinten und vorne neu, Inspektion, Zahnriemen neu, Lenkerspiegel, modifiziertes Heck, Reifen 80 %, Gelsitz-bank, Batterielader original Ducati mit integriertem La-dekabel, Tankschutz, spezi-eller Kupplungsnehmer - ge-ringere Bedienkraft, 12 V-Steckdose, Originalteile vor-handen, Preis 6950,00 €, gerne sende ich Bilder per E-Mail zu, Tel. 07805-912201 oder Mobil 01716428149

**[www.JAKO-Motorsport.de](http://www.JAKO-Motorsport.de)  
Zylinderkopfarbeiten**

600 SS - 750 Supersport-Teile, Bj. 93/94: 750 SS-Rah-men + Brief; Felgen v. + h.; Stahlschwinge; Brems-schei-ben; Regler; Showa-Gabel; Gabelbrücken; Kabelbaum; Scheinwerfer; Showa- + Sachs-Boge-Federbein; Zünd-boxen; Zündspulen; Instru-mente; Auspuffkrümmer; 600er-Motor komplett, nur 28000 km; VHS; Tel. 0170-6940075

**Die nächste Ausgabe der Motalia erscheint am 01. März 2021**

**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](http://www.diopa.com)

Ducati 748/916/996/998: verkaufe NOS Termignoni-Titanauspuffanlage (Endtöpfe), für 699,- € inkl. versichertem Versand über DHL innerhalb von Deutschland. Die Teile sind unbenutzt, bis jetzt nicht montiert und wurden nur zur Ansicht ausgepackt und sind ohne Kratzer, Dellen und sonstige Beschädigungen. Die Anschlussweite ist 54 mm und es gibt keine ABE oder die Möglichkeit einer Eintragung in die Fahrzeugpapiere, „Only for race“, frank.hellmuth@t-online.de

[www.moto-officina.de](http://www.moto-officina.de)

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

Suche eine Ducati Cucciolo, am besten aus der zweiten Serie mit Zwei-Gang-Handschaltung. Es sollte optisch eher einem Fahrrad mit Hilfsmotor als einem Moped entsprechen. Suche nur ein zumindest annähernd fahrbereites und komplettes Fahrzeug, schön wäre eine deutsche Betriebslaubnis, ist aber nicht zwingend, Tel. 02462-1858 oder 0151-22540013, E-Mail uhasler@t-online.de

Suche Akrapovic-Tangentialkrümmer für Ducati 750 SS, Bj. 92, Tel. 0173-5207902



Suche Pantah 350 möglichst original, auch mit hoher Kilometerleistung oder reparaturbedürftig, alles anbieten, wilailuck@gmx.de

Biete Aprilia-Blinker ohne Halter, ohne Kabel, mit neuem Glas, original! Sehr guter Zustand! Nur paarweise Verkauf! 4 x verfügbar! Stückpreis € 85,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

Biete für Ducati 900 SS/SL Vergaser, ab Bj. 1992, Typ 906SC2: zwei Stück BOS-Auspufftöpfe, passen an den Original-Krümmer. Die Töpfe sind mit Aluhülse und neu - diese haben noch kein Abgas gesehen, Preis 500 €; weiterhin einen SIL-Tangentialkrümmer, 50 mm Rohrdurchmesser, ebenfalls neu, nie montiert, Preis 500 €; Zahlung per Bank oder bar bei Abholung; Versand zzgl. Versandkosten; Tel. ab 20:00 Uhr 0261-94105083

# Motalia Anzeigenmarkt

Diverse Restteile von Ducati 900 Sport Bj. 89 - 90: RRT-Superbike-Gabelbrücke oben mit Gutachten, Lukas Superbike-Lenker, Kellermann-Lenkerendenblinkerpaar BL1000, Marzocchi-Federbein, Weber-Ansaugbrücke, Auspuffkrümmer zweiteilig, Seitenständer ca. 28 cm lang modifiziert, Diopa-Frontverkleidung, originale Brembo-Felge vorne 3.5 x 17 + 5.5 x 17 Zoll in schwarz/gelb lackiert, 300er-Brembo-Bremsscheiben 3 mm Stärke, Brembo-Bremzange hinten Gold, Regler, Stahlflexbremsleitungen Paar vorne, Kettenradträger, 320er-Brembo-Bremsscheiben, Motorenlüftungsbehälter, 16er- + 15er-Handbremspumpe Brembo, Sitzbank schwarz, Soziusabdeckung, Veglia-Instrumente komplett, Veglia-Drehzahlmesser, Gaszug + Gasgriff für Weber, Vergasergummis, 13er-Kuppelungshandpumpe Brembo, Sitzbankpolster, Fußrastenanlage Fahrer, Bremszangenhalter hinten oben, Bremsverteiler vorne, Brembo-Gasgriff mit Gummi Paar, Chokehebel + Chokezug, Brems-scheibe hinten, Achse vorne 20 + 17 mm, Tacho- + Drehzahlwelle, Zündspulenpaar, 2 x Zündboxen, 2 x Schnorchel für Filterkasten, Kettenspannerpaar + Seiteneinstellbleche Paar, Alublech für Elektronik, Starter-/Anlasserrelais, Kill-/Anlasserschalter, Blinkrelais, Anlasser komplett, Ölpumpe, Zündrotor, 2 St. Fußrasten, diverse Kleinteile, VHS, Anfragen bitte über E-Mail [power.bimota@t-online.de](mailto:power.bimota@t-online.de)

Biete Anlasser für GT 750 Rundmotor überarbeitet + einbaufertig! Bilder können zugesandt werden! € 1.550,00, Ernst Remagen, 06483-3864

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

Neuteile für Ducati Monster 1000 S i.e., Baujahr 2003! Stückpreise in Euro + Porto! 1 x Kette DID 525 ZVMX, 100 Glieder, € 95,00; 1 x Ritzel Z. = 15, € 18,50; 1 x Kettenrad Z. = 39, € 21,50; 4 x Bremsbelag vorne, 07 BB 1935, € 23,00; 1 x Schutzblech hinten, € 30,00; 1 x Benzinfilter, € 16,00; 1 x Gaszug, € 16,00; Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

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

Paso 750- u. 906-Teile: Scheinwerferhalterung, Zündspulenpaar, Kokusan-Zündboxen, Kill-/Anlasserschalter, Regler, Umlenkung, Bremszangenhalter, Starterrelais, Verkleidungshalter - Geweih, Motorhalter, Weber-Ansaugbrücke, Gasgriff + Zug, 13er- und 16er-Handbremspumpe, Relais, Kleinteile, Luftschnorchel, VHS, Tel. 0170-6710945

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

Biete neues Ölsieb für Rundmotor 750 GT, S, SS, Länge 175 mm, original, kein Nachbau! Bei der Montage des Motors Anschlussgummi weglassen, dann passt die Länge von 175 mm! Auch für 1-Zyl. zu gebrauchen! Preis € 65,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864



Ihr Ducati Partner  
im Rheinland!

**Ducati Rhein-Sieg**  
Im Langenbacher Siefen 19  
51545 Waldbröl  
Telefon 022 91 - 80 89 80  
[www.ducati-rheinsieg.de](http://www.ducati-rheinsieg.de)





# Motalia Anzeigenmarkt

Biete gebrauchte Ducati 860 GTS-Teile! Stückpreise in Euro + Porto! 1 x KöWe-Steuerung im Gehäuse, Lagerschild + alle Zahnräder + alle Lager + Flansch unten! € 450,00; 2 x KöWe + Kegelrad! € 160,00; 4 x Ventildeckel! € 35,00; 1 x Zyl. liegend! € 250,00; 1 x Zyl. stehend! € 250,00; Bilder können angefordert werden! Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

**Neu: Ducati Anlasser  
Monster 999 1098 ab 99€  
www.used-italian-parts.de**

Motor aus Ducati 750 SS, Trockenkupplung, Bj. 1991, also für die dicke Schwingengachse, passend auch für die Pantah-Modelle. Der Motor lief in meinem Motorrad bis zum Ausbau einwandfrei. Die Pick Ups und der Primärtrieb fehlen, habe ich für meinen Rennmotor gebraucht. Seitendeckel und Zylinder sind demontiert zur besseren Begutachtung, zu verkaufen für 680,- €, kein Versand! Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

Tausche Zylinderköpfe von 750 SS (liegend), 900 cm<sup>3</sup> Elefant (Cagiva - stehend) gegen 500 cm<sup>3</sup> Pantah (liegend), Tel. 0173-3211302

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

Biete gebrauchte Ducati 900 SS KöWe-Teile! Stückpreise in Euro + Porto! 1 x KöWe-Steuerung im Gehäuse, Lagerschild + alle Zahnräder + alle Lager + Flansch unten! € 450,00; 2 x KöWe + Kegelrad! € 160,00; 4 x Ventildeckel! € 35,00; 1 x Zyl.kopf liegend! € 450,00; 1 x Zyl. liegend! € 250,00; 1 x Zyl. stehend! € 250,00; Bilder können angefordert werden! Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

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

Biete Brembo-Bremsleitungsverteiler! Original, kein Nachbau 4 x M10 x 1, gerade! Ersatzteilnr. 0796 54 174, Preis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864



Möchte gern die Elite 200 wieder zum Leben erwecken, benötige noch, wie auf dem Foto ersichtlich, den gesamten vorderen Beleuchtungsteil, Tachometer, Vergaser etc. und weitere Dinge, die sich ergeben werden. Wer hat hierfür noch Teile zu verkaufen oder kennt jemanden, der welche abzugeben hat? Tank ist vorhanden, Sitzbank auch, aber evtl. benötige ich die auch noch, mal sehen, bitte melden unter ruderreimann@yahoo.de oder 0151-12444440

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

2-Pers.-Sitzbank f. 750/900, vorgeschliffen, gut erhalten, Pr. 120 €, Tel. 0157-81034492

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

Lubricants  
www.rockoil.de

**ROCK OIL**

# Motalia Anzeigenmarkt

**DUCATI**  
**aprilia**  
**KAMNA**

## Dein Partner für:



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

# WWW.KAEMNA.COM

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

Biete Fußbremspumpe PS 15, überarbeitet, ab Bj. '77, mit neuem Kolben + neuem Deckel! Ist neu lackiert! Preis € 245,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Biete neuen Pick Up-Kit 400 - 900 SS, SL, Monster, ab 1991, Art.-Nr. 26010011A, Preis € 150,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Suche für eine Ducati Pantah 600 einen Tachoantrieb/Tachoschnecke von Veglia 25/9, E-Mail loepers@web.de oder Tel. 02182-18145

Dichtsatz fast komplett für Ducati 900 Hailwood Replica, Tel. 05622-910090

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

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

**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**

Für KöWe 900 SS: 1 Auspuffkrümmer liegend, schwarz; 1 H-Stück, schwarz; für 450 SCR: 1 Hüllrohr Königswelle, 1 Ölleitung, 2 Kipphebel (mit Einstellschraube); für 350 Vento: Cockpit mit Tacho und DZM; Preise VHS; Tel. 06205-2871057 ab 17:00 Uhr



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



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

# Motalia Anzeigenmarkt



Verkaufe! Ducati Monster 1200 S - Stripe, Sondermodell rot mit weißen Streifen, Bj. 2015, km 11276, 1 Vorbesitzer, sehr gepflegt, die Monster ist vor der Erstzulassung mit hochwertigen Zubehörteilen (Materialwert circa 7000,- €) veredelt worden, Umbau- und Servicearbeiten wurden ausschließlich von Ducati-Fachwerkstätten durchgeführt. Die Monster ist auf Solobetrieb umgebaut, mit einem Dragbar-Lenker, Termignoni Racing kpl. Auspuffanlagen-Kit, sowie einem neuen Fußrastensystem ausgestattet. Da die Auflistung aller umgebauten Teile zu lang wäre, kann ich bei Interesse eine Aufstellung sowie Detailbilder zuschicken. Originalteile werden mitgegeben! Es wurden beim Umbau nur hochwertige Komponenten von namhaften Zulieferern verwendet. Z. B. Rizoma, Carbonworld, Ducabike, DPNS-Racing, Ducstore, Ambi-Bike und viele andere mehr. Letzte große Inspektion am 13.08.2020 mit Zahnriemenwechsel, VB 11.000 €, weitere Infos E-Mail andoma57gmx.de, Standort 83278 Traunstein/Chiemgau

Monster S4R-Teile, Bj. 05: 996-Motor komplett, 41000 km; Brembo-Felge hinten; Ölleitungen; Schlosssatz komplett; Bremszangen; Schalter; Zündspulen; Regler; Gasgriff; Diodenrücklicht; Relais; Bremsleitung hinten; Batteriehalter usw.; VHS; Tel. 0170-1213596

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

**[www.ducati-kaemna.de](http://www.ducati-kaemna.de)**

Biete 2 x Bremsscheiben, ungelocht, sehr guter Zustand, für alle KöWe mit 4-Loch-Aufnahme mit Fenster! Preis € 450,00, Ernst Remagen, 06483-3864

Suche Tank für Ducati Panthah (kann leicht verbeult sein, aber möglichst rostfrei), Tel. 09546-6257, [bubi.bernd@t-online.de](mailto:bubi.bernd@t-online.de)

**[www.JAKO-Motorsport.de](http://www.JAKO-Motorsport.de)**  
**DUC.2V-Zündanlagen**

996 Bip.-Restteile, Bj. 2000: Schwinge komplett; Biposto-Sitzbankunterteil, rot; Bremszangen v. + h.; Regler; Zündspulen + Kerzenstecker; Alutrichter; verstellbarer Lenkkopf; Relais; Lüfter; Felge hinten, 5 Sp., schwarz; Anlasser; Krümmerflansch; Spritzschutz unterm Heck; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6940075

Rarität: NOS Tank MHR, neu! VB 900,-, Tel. 02359-2597

Echte Rarität: verkaufte schweren Herzens meine Ducati 900 Supersport, aus dem Jahr 1989, in liebevollgepflegtem Originalzustand, von diesem Modell wurden m. W. lediglich ca. 2000 Exemplare gebaut, ich bin der zweite Besitzer seit 2006, das Motorrad hat mittlerweile 40122 km auf dem Tacho. Der TÜV wurde im September 2020 erneuert, aber die Maschine wurde in den letzten Jahren nur sehr wenig bewegt, eine große Inspektion wäre sinnvoll, natürlich sind Spuren der Benutzung von über 30 Jahren nicht völlig ausgeblieben (z. B. kleine Beule im Tank, Risse in der Verkleidung oberhalb des linken Blinkers etc., siehe Bilder). Außerdem wurde die Seitenständeraufnahme aufgrund eines ausgerissenen Gewindes mit einer Platte verstärkt. Während meiner Zeit war das Motorrad unfallfrei, beim Erstbesitzer hat es mal einen Rutscher gegeben, insgesamt befindet sich die Ducati aber in einem gepflegten Zustand, wie man auf den Bildern erkennen kann. Sie ist noch angemeldet und kann jederzeit (nach Absprache und Wetterlage) probefahren werden, es ist kein Notverkauf, also bitte keine unverschämten Anfragen nach dem letzten Preis oder meiner Schmerzgrenze, der Verkauf erfolgt unter Ausschluss jeglicher Sachmängelhaftung, Bilder im Internet auf [eBay-Kleinanzeigen, k.d.fietz@icloud.com](mailto:eBay-Kleinanzeigen,k.d.fietz@icloud.com)

**[www.motalia.de](http://www.motalia.de)**



# Motalia Anzeigenmarkt

Suche für Ducati 998, Bj. 2002, Kabelbaum mit Kontaktsteckern für die ECU, Tel. 0151-11448111



Touratech-Tankrucksack Exp, inkl. Haltesatz und Regenhaube, für Multistrada Modell 2010 - 2014, 60 €, Raum Koblenz, E-Mail heuer.werner@t-

Tank für Ducati 907 i.e., gebraucht, gelb lackiert, mit Pumpe, Bilder auf Wunsch, Versand möglich, VB 110,-, 015115146256

**Neu: Ducati Kupplungen Monster 999 1098 Toppreis**  
[www.used-italian-parts.de](http://www.used-italian-parts.de)

Für KöWe 750 + 860 + 900 Rund- + Eckmotor, bis Bj. '77! Biete Getriebe 6-Klauen, sehr guter Zustand + Schaltklauen neu + Schaltwelle + Kickstarterwelle neu! Teile werden nur zusammen, also kpl., verkauft! Bilder können angefordert werden! Nur Abholung kein Versand! Bei Nachfragen anrufen! Tel. 06483-3864, Preis € 3.250,00, Ernst Remagen, 06483-3864

1 x Rücklicht CEV, NOS, rechteckig, mit Alugehäuse, z. B. für 250/350/450 Scrambler, 85 € + Versand, auf Wunsch schicke ich Fotos, 040-3904074, ew\_krueger@alice-dsl.net

Biete für Königswelle Eckmotor Kurbelwelle! Neu gelagert und gewuchtet (nach Kolbengewicht) für Eckmotor mit Ducati-Zündung! Wahlweise mit 860 GTS- oder 900 SS-Pleuel! Bei Nachfragen anrufen! Tel. 06483-3864, nur Abholung kein Versand! Bilder können angefordert werden! Preis € 2.650,00, Ernst Remagen

Biete gebrauchte Fußbremspumpe (Zustand gut) mit neuem Kolben! Behälter + Deckel aus Aluguss! Für Moto Guzzi, Ducati, Laverda oder andere Italo-Motos! Bilder können zugesandt werden! Preis € 210,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Feder 88 Nm, 15 cm, Preis VHS, Tel. 07462-9470900 AB

Ersatzteile Hyperstrada 821/939: suche Ersatzteile für die Hyperstrada, insbes. Kofferhalter, Angebote an E-Mail e.gauger@web.de od. 0171-1732426

online.de

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

Suche für 900 SS, Bj. 91 - 97: Marvic-Felge 2-teilig, für vorne 3.50 x 17 oder tausche gegen hintere; Puretec- oder Metmachex-Exzenteraluschwinge; Tangentialkrümmer von BAS specialparts Fa. Ahnendorp; Tel. 015789038011

**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**

Suche für Ducati Monster 750, Bj. 1998, Tank, Tacho und Handbremspumpe, freue mich über jedes Angebot unter 06152-961776

Verkaufe eine Ducati 750 SS, Bj. 1994, 15124 km, komplett oder in Teilen, stand die letzten 10 - 12 Jahre, Zustand nicht fahrbereit, Halbverkleidung + Vollverkleidung, w.fleisch@t-online.de



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

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER  
[www.desmo-ducatti.de](http://www.desmo-ducatti.de) [info@desmo.net](mailto:info@desmo.net)  
Andreas Nienhagen Esslingerstraße 20a 70736 Fellbach  
Tel. 0711-588096 Mo - Fr 9 - 12.30 + 15 - 18 Uhr Sa. 9 - 12 Uhr

# Motalia Anzeigenmarkt

Suche überholungsbedürftige Bremszangen Brembo 08, ausschließlich mit 2 Entlüfternippeln, bevorzugt mit altem Logo, mit und ohne Gewinde in den Befestigungsbohrungen, auch Material wie Dichtungs-, Kolben- und Stiftsätze, Entlüfternippel, 040-3904074, ew\_krueger@alice-dsl.net

Suche eine Ducati S2R, auch mit Stand- oder leichtem Unfallschaden, E-Mail steini999@web.de

Biete für KöWe Desmo 2 x Einlassventil D = 44 x 84 lang, neu! Preis € 100,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

[www.motalia.de](http://www.motalia.de)

Biete für 750 GT/S Rundmotor Ventilsatz neu! 2 x Einlassventil D = 40 x 82 lang! 2 x Auslassventil D = 36 x 81 lang! Preis € 190,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Suche für 900 SS KöWe 2 St. Speichenradnaben, 75 breit, 40-Loch, Tel. 015789038011

## Gilera

Ersatzteilliste Gilera Nordwest/Nordcap, 15 €; Werkstatt-handbuch Gilera Einzylindermodelle (Dakota, Saturno Bialbero, RC 600, Nordwest), 25 €; 0171-2000744 oder bellamacchina@gmx.de

Gilera 600 Nordwest (1992 - 1994) Prospekt 1 x DIN A4 (orig. englisch), sehr selten, 8,-, Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

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

Suche für Regularita 125: Kopien von Papieren/Kfz-Brief für Regularita 125, Baujahr Ende 60/Anfang 70. Ich wäre auch an einer kompletten Regularita 125 oder 175 interessiert, Tel. 0170-9129260

## Guzzi

Verkaufe für kleine V2 Moto Guzzi: V 35 - V 50 (1982 - 1988) Werkstatthandbuch, original von Moto Guzzi/Italien, sehr selten! 55,-; Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

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

Motor 940 cm<sup>3</sup> aus Mille GT, Bj. 1991, mit erleichterter und feingewuchteter Schwungscheibe und Drehmomentnocke durch Latscha Konstanz in 2009 überarbeitet, Beleg vorhanden; originale Vergaser 36 PHF mit polierten Aludeckeln, extrem leichtgängiges Gaszugsystem 2-zugig von Moto Spezial überarbeitet, daher seit Jahren mit einwandfreier Funktion evtl. mit Tommaselli-Gasgriff; überarbeiteter, originaler Bosch-Anlasser, schwarz lackiert; originaler Tank; Sitzbank neu gepolstert mit Metallunterbau ohne originale Laschen, mit angeschweißten Röhrchen zum Klappen nach rechts; Seitendeckel re. u. li.; Heck mit Rücklicht, 2. Rücklicht in Teilen; alles in Fiat Bluepatrol lackiert mit goldenen Aufschriften und Zierstreifen; Heckschutzblech; neue Exide-Säurebatterie 12 V/30 AH 1 x benutzt; Batteriegrundplatte original; 2 Cockpitedelstahlbleche, 3 Instrumentenbecher in Alu; 2 Rundspiegel; 2 Federn von Wilbers-Federbeinen progressiv, schwarz, 20 cm lang, 6 cm Durchmesser; Magura-Superbikelenker Alu Silber mit ABE; fast alles wurde bis diesen Sommer benutzt und funktionierte einwandfrei; Preise VHS; Tel. 07462-9470900 AB



**Achtung !! Neue Homepage -  
jetzt auch Smartphone kompatibel -  
schaut doch mal rein... [www.smotos.de](http://www.smotos.de)**

# Motalia Anzeigenmarkt

## MTS-Ricambi

Motor - Getriebe - Kardan  
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

### MOTO GUZZI

Ersatzteile - Zubehör - Versand  
Erfahrung - Ideen - KnowHow

MTS-Ricambi

Inhaber: Ludger Schöngart  
Diedrich-Dannemann-Str. 94  
26203 Wardenberg  
Tel.: 0441-36 16 55 94  
[www.mts-ricambi.de](http://www.mts-ricambi.de)

Verkaufe: V7 Sport (1971 - 1974) Fahrerhandbuch Manuale, von 1972 (orig., italienisch), Zustand 3, 65,-; V7 Sport (1971 - 1974) Parti di Ricambio Ersatzteilkatalog, von 1972 (orig., italienisch), Zustand 3, 45,-; V7 Sport-Tankaufkleber 1 Satz: links, rechts, 35,-; V7 Sport-Instrumentenaufkleber Topqualität, 8,-; Tel. 07156-179253, E-Mail [kfzinfo@arcor.de](mailto:kfzinfo@arcor.de)

## [www.guzzi piu.de](http://www.guzzi piu.de)

**Euer Spezialist für die kleinen Guzzis V35 - V75, ständig über 1.500 Neu- & Gebrauchtteile auf Lager. Tel. 07255-39744**

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](mailto:bella-macchina@gmx.de)

Stelvio 1200, Baujahr 2010/ Zulassung 03/2011, zu verkaufen, bereits umgerüstet auf Rollenstößel, VB 5500 €, mit Originalkoffern, technisch okay, unfall- und umfallfrei, Näheres Tel. 01701192712

Le Mans 2-Motor mit Doppelzündung inklusive Lichtmaschine, VB 1500,- €, E-Mail [thnimbler@web.de](mailto:thnimbler@web.de), Fotos werden bei Interesse verschickt

Ich suche eine Le Mans 1, frühes Baujahr und eine 1000 S der ersten Serie, evtl. auch als Gespann, H. Maurer, Wiesbaden, Tel. 0174-3062459

HSM-Guzzi, 1 von 4, Bj. 9/1990, Zentralrohrfahrwerk mit geänderter LM 4-Cantilever-Schwinge, WP-Federbein, 5,5 x 17 PVM-Hinterrad für 180er - 190er-Reifen, 5-Gang-Getriebe 1-2-3-4 gradverzahnt - 5. Gang schräg, 8/33 Endantrieb, V11-Motor ca. 20000 km, etwas überarbeitet, neue Mikuni-Flachschieber-Vergaser, Kurzhubgasgriff, Showa 1098-Gabel mit 320er-Bremscheiben, Monobremsattel, Brembo-Felge 3,5 x 17, Carbonkotflügel, CNC-Gabelbrücken, DÄS-Halbschale, HSM-Alutank, Harris-Sitzbank, KVT-Fußrasten, Akrapovic konische Krümmer, BOS-Endschalldämpfer, z. Zt. kein TÜV, Kabelbaum und Zündung fehlen, mehr am Telefon, 01702724556, VB 15000 €. Wer die HSM kauft, kann noch für VB 2000 € div. Teile bekommen: 5-Gang-Getriebe, Endantrieb 7/33-8/35, Quad-D-Auspuff, HSM-Höcker, RSV Mille-Gabel mit Brücken, Bremscheiben, Bremsattel, Zündspulen und was noch da ist

**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**

Für Moto Guzzi 250 TS/Benelli 250 2C: Hinterrad, neu aufgebaut mit neuwertiger Borrani-Hochschulterfelge 2.15 x 18 und neuen Kleeblatt-Edelstahlspeichen, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.50 x 18, einbaufertig! Wegen Projektaufgabe für 320,- zu verk., Tel. 06447-8860130 [wolfgang.tt2@t-online.de](mailto:wolfgang.tt2@t-online.de)

## GUZZI-JAKOB

|  |         |
|--|---------|
| MG 1100 V11 Balabio .....  | 4.900,- |
| MG V7 750 Breva i.e. ....  | 2.700,- |
| MG 1200 Sport, super Zustand   | 4.900,- |
| MG 1000 Sportumbau, Wechselhöcker, Speiche, Motogaget-Tacho, 1A-Zustand .... | 5.200,- |
| MG 1100 V11-Gespann, wahlweise Eintrag, im Auftrag .....                     | 7.500,- |
| MG 1000 Le Mans Café Racer, Speiche, im Aufbau befindlich                    |         |
| MG Borrani-Hinterrad, komplett Bj. 70 .....                                  | 400,-   |
| Aussenliegender Ölfiltersatz/Ölwanne .....                                   | 150,-   |
| MG 850 T3 Tank .....   | 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](mailto:guzzi-jakob@t-online.de)



# Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe für kleine Moto Guzzi: V 50 u. V 65 (1985) 5 x Pressefotos (orig. Moto Guzzi), V 75 (1986) Lario, NTX 2 x Pressefotos (orig.) u. Poster 750 Nevada, V 50 u. V 65 (1985) Prospekt (orig., italienisch, 4 Seiten farbig), Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

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

850 T5-Motor (sehr guter Zustand), Besonderheiten: Öleinfülldeckel Alu (am oberen Zyl.kopf) + Zündungsdeckel Plexiglas, VB 1200 €; Teile T5: doppeltes KreuzgeLenk + 2 x Tank - kein Rost! alles VS; Tel. 05622-910090

Verkaufe: V7 750 Special (1969 - 1974) Parti di Ricambio Ersatzteilkatalog (orig., italienisch), 35,-; V7 850 GT (1971 - 1974) Fahrerhandbuch Manuale (orig., italienisch), 45,-; V7 850 GT (1971 - 1974) Parti di Ricambio Ersatzteilkatalog (rot) (orig., italienisch), 45,-; Aufkleber: V7 850 GT (1971 - 1974) 1 Satz für den Tank (li., re.) und 2 Stück Aufkleber für die Werkzeugkästen (orig., weiß), 19,-; Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

Suche für V 65 Kardanwelle 290 mm mit 12 und 16 Zähnen, guten Kabelbaum, Lenkerschalter links, Tel. 0176-47119281



Gussfelgen (Knickspeiche) gebr., 2.15 x 18, v. + h., 99 €/St.; Bremsscheiben v. Ø 300, gelocht mit Korb (LM 1/2) gebr., 2 x 6,5 mm Stärke, 133 €/St.; Kofferträger Denfeld Chrom, ca. 35 J. alt, war an V 35 mont., 19 €; E-Mail guzzi9@web.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



**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 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

Suche für Moto Guzzi 49 cm<sup>3</sup> Dingo Sport, Bj. 1964, einen Tank (Teile-Nr. 43100225), Tel. 0173-3211302

# Motalia Anzeigenmarkt

California-Originalteile von Cali 3/1100, ab Bj. 1993: Auspuffe li. + re., Zustand fast neu, 155,- €/Stück, auch einzeln; 2 x Lenkerschalter li. + re., schwarz, mit Choke, 35,- €/Paar; 2 x Lenkerblinker Kellermann BL1000, 60,- €/Paar; orig. Lenker, wie neu, 30,- €; 2 x Chrombügel für Fender vorne, 50,- €; Doppelhorn/hupe, Chrom sehr gut, 35,- €; Seitenständer

Chrom mit Feder, 60 €; Schaltwippe Chrom wie neu, 60 €; Fussbremshebel Chrom wie neu, 50 €; Koffersturzbugel hinten, Chrom wie neu, 40,- €; Original-Guzzi-Koffersatz, Halterersatz und Schlüssel inklusive, ohne Sturzschäden, 150,- €; Preise paarweise, wenn nicht anders angegeben; alle Teile gereinigt und im guten Zustand; Preise VB; Bilder auf Anfrage; E-Mail ducfan19@gmx.de, Tel. 0761-6129337

Suche für Benelli 250 cm<sup>3</sup> TS (Moto Guzzi) vordere Radnabe mit Trommelbremse, Tel. 0173-3211302



**DER GUZZI-SPEZIALIST**

**WORLD BEST GUZZI DEALER 2009 2007**

**BÄCKER**

Am Bült 4  
48366 Laer  
02554 6475

**Vertragshändler - Umbauten - Gebrauchte - Restaurationen**

Motorrad-Tachometer von MMB, mechanisch, 80 mm, beleuchtet, Rarität, Sonderanfertigung, 240 km/h, Kilometerzähler, Tageskilometer (rückstellbar), Wegdrehzahl K=1, Tachostand 4956 km, weißes Zifferblatt, schwarzer Zeiger, Gehäuse Chrom, Ring schwarz, passend z. B. für Moto Guzzi und Veglia-Drehzahlmesser, ohne Welle und Befestigungsmaterial, Originalwelle sollte passen, voll funktionsfähig, der Rücksteller liegt separat bei (Achtung Linksgewinde), Bilder gibt es gerne per E-Mail, VB 50 €, guzzi@alefelder.de, 0221-8008227

Verkaufe 2 Seitendeckel (1 x links, 1 x rechts) Moto Guzzi V 65 GT, schwarz, guter Zustand, passend auch für V 35 GT, Preis VHB 90 € für beide Seitendeckel, Versandkosten 7 €, keine Garantie und Rücknahme, Björn Fischborn, 01522-1902756

**WWW.DYNOTEC.DE**  
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

Für Moto Guzzi 250 TS/Benelli 250 2C: Vorderrad für Scheibenbremse, neu aufgebaut mit neuer Borrani-Hochschulterfelge 1.85 x 18 und Kleeblatt-Edelstahlspeichen, Nabe glasperlgestrahlt und mit neuen Radlagern bestückt, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.00 x 18, für 420,- zu verkaufen, Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

1 x Rücklicht CEV, NOS, rechteckig, mit Alugehäuse, für V7 700/750, 85 € + Versand, auf Wunsch schicke ich Fotos, Tel. 040-3904074, ew\_krueger@alice-dsl.net



**CONNIS-GUZZI- & MO. TEILE SHOP**

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

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

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage

Guzzi SP1-Umbau, Bj. 83, ca. 55000 km, runder Motor, Upside-Down-Gabel und Bremse von Kawa ZXR 750, Zündung und Regler von SH, kurzes Heck, vorne 18er-, hinten 17er-Speiche, Tank 1100 Cali, 1er-Sitzbank, Superbikelenker, 2in1, rote 07er-Nr., Inzahlungnahme von Aprilia Shiver oder ähnliches, VB 3900,- €, Tel. 02449-7873

# Motalia Anzeigenmarkt



Verk.: Cali 2-Teile: Gabelbrücken, 150,- €; Auspuffanlage, H-Stück u. Krümmer V2A, 450,-€; Kabelbaum, 45,-€; Lichtschalter links u. Gasgriff, 90,- €; Bosch-Anlasser, 80,- €; Lampenhalter, 25,- €; für NF Rep.buch, in italienisch, 15,- €; Le Mans 5-Teile: Tank, 250,- €; Satz Zyl. + Kolb., 380,- €; Cali 1100-Rücklicht + Blinker, 40,- €; Protar Modell Cagiva Lucky Explorer (Enduro), 30,- €; original Krümmer, H-St. Lafranco 12505S, zusam. 80,- € (ideal f. Winterf.); Tel. 07244-5204 AB; alles + Porto

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

California 1100-Rahmen, ohne Papiere, ehemalige lybische Polizeimaschine, VB 220 €, knoblos@online.de

Suche für Kombiinstrument Willis Moto Design WMD (Drehzahlmesser und Fahrradacho SIGMA 800) eine Einbauanleitung gegen Kostenersatz. Kann mir jemand den Anschluss Schaltplan als Kopie zur Verfügung stellen? Welche Übersetzung hat der Drehzahlmesser? Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

Biete: Ansaugstutzen MS für 30er-Dell'Ortos; Krümmerhalter; Krümmerflansche; Starterknopf; Gasgriff und Verteilerdeckel für V7 Sport; Benzinähne und Soziusrasten für LM 3; Blinkerschalter Cali Stone; Ikon-Federn 260 mm, schwarz, für T3, LM 1 usw.; Fotos und Info unter vk12771@web.de

**www.buerger-motorrad.de**

Kpl. Umbausatz auf Breitreifen für Cali 2: breite Langschwinge, Nabenflansch, Steckachse lang, Kardanwelle mit Hülse, Bremszange Brembo Typ 08, Bremsanker unten, div. Kleinteile, alle Teile gereinigt, Bremszange überholt, einbaufertig für Speichenfelge bis 3.50" für Reifen bis 140/70 od. 140/80, Bilder und Infos auf Anfrage, VB 295,- €, E-Mail ducfan19@gmx.de oder Tel. 0761-6129337

Verkaufe wegen Todesfall folgende total umgebaute Guzzi VD Rundmotor, Bj. 74 (wahrscheinlich ehemalgig T3), Rahmen gelb, Alutank und Höcker schwarz, 80 PS, 948 cm<sup>3</sup>, bleifrei, größere Ventile, Konis, Rahmendreieck frei, Akront-Speichenräder, 40er-Dell'Ortos offen, Lafranco Comp., Stahlflex, LM 1-Lampenverkleidung ..., alles eingetragene, Winterpreis VHB 6200,- €, guzzialex@gmx.de oder Tel. 0171-3161825

**www.motalia.de**

Verkaufe/tausche: Le Mans I (1976) Prospekt, ungelocht, 4 Seiten farbig, 2 x DIN A4, französisch; 1000 SP (1979 - 1982) Prospekt, 4 Seiten, farbig, 2 x DIN A4, englisch; 1000 Cali II (1983 - 1986) und 1000 G5 Prospekt, 4 Seiten, farbig, 2 x DIN A4, deutsch; Tel. 07156-179253, E-Mail kfzinfo@arcor.de

Verk. Kurbelwellenlager/Lagerschild gr. Modelle gebraucht, Standardmaß vorne, 40 €, hinten, 60 €; Ölpumpe Cali 1100, V11 etc., gebraucht (Teile-Nr. 30146400), 65 €; 1100 Sport-Kolben, 92 mm mit Ringen, gebraucht, 110 €; Privatverkauf ohne Gewährleistung; Raum HH, Tel. 0152-22728185

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



# Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe/tausche: V 750 S (1974 -1976) Ersatzteilliste, ca. 24 Tavolo (Seiten) (orig., italienisch), selten, 25,-; 850 T (1975 - 1976) Ersatzteilliste, ca. 25 Tavolo (Seiten) (orig., italienisch), selten, 22,-; 850 T3 (1976 -1982) Ersatzteilliste, ca. 24 Tavolo (Seiten) (orig., italienisch) mit Ergänzung zur Ersatzteilliste 850 T3 Polizia (1976 - 1982), ca. 8 Tavolo (Seiten) (orig., italienisch), 15,-; Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

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

Suche von V7 Sport (1971 - 1974): 1.) 5-Gang-Getriebe mit glattem, nicht verripptem Gehäuse (Schaltautomat innen) für große Modelle; 2.) klare, transparente Lampenverkleidung mit 2 x Halterung am Lenker für V7 Sport oder 750 S; 3.) Pressefotos, Poster und allgemeines Infomaterial; 4.) Fußrastenanlage links/rechts bzw. Träger, auch nur Einzelteile; Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de



**escher**

**NEU**

**Einzelstücke & Gebrauchtteile**

**JETZT!  
Zugreifen!**

[www.escher.de](http://www.escher.de)



**Umbau • Restauration • Instandsetzung**

41849 Wassenberg-Effeld  
info@motoschmitz.de

**Moto SCHMITZ**  
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179  
oder +49 177 356 3871

[www.motoschmitz.de](http://www.motoschmitz.de)

20 Jahre Erfahrung!

1 H-Stück neu, original für Cali II oder Mille GT oder SP II; 1 Schalthebel neu, für Le Mans II; Preise VHS; Tel. 06205-2871057 ab 17:00 Uhr

Verkaufe/tausche: Poster bzw. Prospekt 1100 Cali III (1990) und ges. Produktion Moto Guzzi 1990, farbig, 8 x DIN A4, deutsch, 10,-; California 1100i EV (1997 - 2003) Fahrerhandbuch (orig., I - Eng. - F - Deutsch), 29,- Tel. 07156-179253, E-Mail kfzinfo@arcor.de

Lodola 235, Italo-Import, komplett, Motor dreht, seit den 90ern in unserem Besitz, Restaurationsobjekt, VB 1.500,-, Tel. 05864-1217

Valpolini-Verkleidung f. Le Mans I u. II, 180,- €, helmut.markl@web.de

Motogadget-Tacho Classic mit allem Zubehör, Preis VHS, Tel. 07462-9470900 AB

Superalce gesucht. Fahrbarkeit, mit deutscher Zulassung und in der Farbe Oliv, 017639824229 oder E-Mail marcohansmann@gmx.de

Suche für Werkstattprojekt ein defektes Moto Guzzi-Rundmotorengehäuse - je kaputter desto besser, gerne mit Loch z. B. durch Pleuelabrisse od. ä., ebenso defekten Stirndeckel und verbogene oder abgerissene Pleuel, freue mich über jedes Angebot, dr.guzzi@t-online.de

**Fotoanzeigen  
kosten 5,- €**

Suche Schalter mit Hebel komplett linke Seite für 850 T5, Danke im Voraus, Hugo Honold, Tel. 08395-2234

# Motalia Anzeigenmarkt

## Italjet

Verschenke gegen Rückporto Aufnäher für Italjet Grifon 650, Maße 90 mm x 60 mm, Bild kann gerne gesendet werden, roland.wendel@stb-vbp-wendel.de

## Laverda

Verk. 1000-Motorteile: Kurbelwelle 180°, im guten Zustand; Nockenwellen A11; Getriebe und Getriebewellen neu; Zylinderkopf etc.; 0172-2548896

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

Verk. Motor 750 GT, Nr. 26., komplett und sofort einbaufertig, der Motor wurde in Breganze mit vielen Neuteilen aufwendig revidiert, alles korrekt: von 29 VHB bis Schaltautomat, asymmetrische Ventildeckel, gewinkelter Schalthebel etc., 0172-2548896

## - LAVERDA -

Orange Cycle Team

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

Unterlagen und Fahrerhandbücher Laverda 750, orig. Laverda Breganze, keine Kopien: 750 SF3 (1976 - 1978), Parti di Ricambio, orig. Ersatzteilliste f. Händler, groß, aufgeklappt quer ca. 2 x DIN A4, gelocht, Vorderseite beschädigt, 29,-; 750 SF (1971/72) Fahrerhandbuch 750 SF/GT (ital.), Zustand 3, 45,-; Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de



Wegen Modellwechsels biete ich einen kompletten Motordichtsatz für die Laverda 750 SF2 an, VB € 35,-, Tel. 0179-7308878 oder E-Mail gthomas2000@gmx.de

Verk. Motor 1200 cm<sup>3</sup>, 180 Grad, mit JE-Kolben neu, Rumpfmotor von Fa. OCT revidiert, Zylinderkopf ohne Risse, mit allen Teilen, C4, leichtere Tassenstößel etc., kein Notverkauf, 0172-2548896

Vorderrad für 1000er, 150,- €; Hinterrad-Kettenträger, 60,- €; E-Mail helmut.markl@web.de

Suche für 750er-Laverda eine Gabel 38 mm mit Brücken (Scheibenbremse Brembo 08), E-Mail chrisfackler@arcor.de, 01791109890

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

Unterlagen und Fahrerhandbücher: Laverda 1000 (1973 - 1976) Parti di Ricambio, 1000 3C, orig. Laverda-Ersatzteilliste f. Händler, aufgeklappt quer ca. 2 x DIN A4, Vorderseite beschädigt, keine Kopie, 29,-; Laverda 1000 (1973 - 1976) Parti di Ricambio, 1000 3C, orig. Laverda-Ersatzteilliste f. Händler, aufgeklappt quer ca. 2 x DIN A4, guter Zustand, keine Kopie, 35,-; Laverda 1000 (1976 - 1979) Fahrerhandbuch 1000 3CL (deutsch, englisch), orig. Laverda-Importeur - Detlev Louis Hamburg, keine Kopie, Zustand 4, 35,-; Laverda 1000 (1976 - 1979), Ridershandbook bzw. Fahrerhandbuch 1000 3CL (englisch), orig. Laverda Breganze, keine Kopie, Zustand 3, 29,-; Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

## Fotoanzeigen kosten 5,- €



- **Service**
- **Restauration**
- **Motorinstandsetzung**

Moto-Officina Frankenberger  
Telefon: 09360-993958-15  
Internet: [www.moto-officina.de](http://www.moto-officina.de)

# Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe geändertes Skalenblatt (Spezialanfertigung) für Drehzahlmesser Veglia Competizione, unbeleuchtet, Durchmesser 80 mm (vorher U-max 12.000 U/min, geändert auf U-max 9.000 U/min), passende Umrüstung für alle Dreizylinder Laverda 1000 3CL, Laverda 1200 3CL od. ä., 35,-; Tel. 07156-179253, E-Mail kfzinfo@arcor.de

1 x Rücklicht CEV, NOS, rechteckig, mit Alugehäuse, für GT und 750 S, 85 € + Versand, auf Wunsch schicke ich Fotos, 040-3904074, E-Mail ew\_krueger@alice-dsl.net

Suche für Laverda 750 SFC 1 x hintere Bremsscheibe (ungelocht), Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

## Magni

Ich suche eine Sfida, 2/4-Ventiler, Tel. 0174-3062459

Doppelsitzbank, neuwertig, für Magni-Rahmen zu verkaufen, € 140 plus Versandkosten, Tel. 0177-6620441

## Mondial

Suche für Mondial 160 cm<sup>3</sup> Sogno Werkzeugfach, Tel. 0173-3211302

Suche für Mondial 88 cm<sup>3</sup> einen Schaltautomat von der Firma Melior, Mandello del Lario, Tel. 0173-3211302

## Morini

Verkaufe Moto Morini 3½ V Sport, Bj. 78, 29500 km gelaufen, italienische Papiere, Gussräder grau, Marzocchi-Dämpfer hinten, Preis 3200 € VB, Tel. 05021-64364, Mobil 0174-6165152

Moto Morini 3½-Teile: Schwinge mit Schwingenachse, 80 €; Werkzeugkiste, 5 €; Luftfiltergehäuse, 20 €; Rücklicht eckig, 50 €; Rücklichthalter mit Nummernschildtafel, 30 €; Bremsscheibe, 20 €; alles VB; Tel. 0171-2000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.de

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

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

Schöne Leuchtreklame „MOTO MORINI Servizio“ aus Werkstattauflösung, klassisches Logo, Alukasten 60 x 60 cm, gebraucht, Elektrik i. O., Scheibe ohne Riss, VB 260,- €, Bilder auf Anfrage, E-Mail ducfan19@gmx.de, Tel. 0761-6129337

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

## MV Agusta

Verkaufe 4-1-Anlage für 750 S/America komplett, Tel. 0177-6620441

Suche: für MV Agusta 125 cm<sup>3</sup> Sport (SE), Bj. 1975, F u b s c h a l t h e b e l (21820070080); für MV Agusta 150 cm<sup>3</sup> GT, Bj. 1971, Krümmer und Auspufftopf; Tel. 0173-3211302

2 Lafranconi-Doppelauspufftüten von America zu verkaufen, guter Zustand, 600 €, Tel. 0177-6620441

Suche für 125 cm<sup>3</sup> Sport, Bj. 1975, den Tachoantrieb (21824008000), Tel. 0173-3211302

Rahmen von Vierzylinder MV: biete MV-Rahmen telaio speciale, war ursprünglich ein 600er-Rahmen, wurde dann aber modifiziert, wie 750 S. Originale Rahmen-Nr., keine Papiere, aber KBA-Anfrage/Freigabe aus dem Jahr 2005 liegt vor. Kann auch als Starter-Kit mit Schwinge, Kardan, Rädern, Gabel, Tank, Höcker erworben werden, Näheres am Telefon 0177-6620441

**Werbung kostet Geld - nicht werben kostet Kunden**



## Parilla

Suche für Moto Parilla 50 cm<sup>3</sup> „Parillino-Turismo“ Scheinwerfer-

Chromring sowie den Scheinwerferersatz, den Krümmer und den Schalldämpfer, Tel. 0173-3211302



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

## Gespanne

Speichenrad 3.00 x 15, Stahlfelge silber lackiert, 6-Loch-Nabe, m. Gebrauchsspuren, 220 €; 2 Speichenradflansche, 6-Loch, 22 mm Höhe, 60 €; Tel. 05051-7416

Ich suche eine Le Mans 1, frühes Baujahr und eine 1000 S der ersten Serie, evtl. auch als Gespann, H. Maurer, Wiesbaden, Tel. 0174-3062459

## Sonstiges

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

1 x Rücklicht CEV, NOS, rechteckig, mit Alugehäuse, 85 € + Versand, auf Wunsch schicke ich Fotos, 040-3904074, ew\_krueger@alice-dsl.net

**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**

Suche überholungsbedürftige Bremszangen Brembo 08, ausschließlich mit 2 Entlüfternippeln, bevorzugt mit altem Logo, mit und ohne Gewinde in den Befestigungsbohrungen, auch Material wie Dichtungs-, Kolben- und Stiftsätze, Entlüfternippel, ew\_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

Verk. Harro-Tourenkombis Herren 2-teilig: 1 Stck. Kombi rot/weiss/schwarz, Gr. 56/28 Zwischengr., Hose seitl. rechts mit weissem Streifen, € 160,-; 1 Stck. Kombi komplett schwarz, Gr. 58, wenig getragen, € 230,-; 1 Paar Damenstiefel Harro, Gr. 38, schwarz mit Innenreißverschluss, wie neu, € 40,-; 3 Paar Damenhandschuhe Harro, schwarz, 1 x gefüttert, Gr. M, € 15,-, 2 x nicht gefüttert, Harro, Gr. 6 und 7, € 10,- pro Paar; bei Interesse Tel. 0711-7541021

Biete gebrauchte Fußbremspumpe (Zustand gut) mit neuem Kolben! Behälter + Deckel aus Aluguss! Für Moto Guzzi, Ducati, Laverda oder andere Italo-Motos! Bilder können zugesandt werden! Preis € 210,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

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

**Die nächste Ausgabe der Motalia erscheint am 01. März 2021**

# Motalia Anzeigenmarkt

Garmin Zumo 660 (aktuelles Kartenupdate) mit allen Zubehörteilen in Originalverpackung abzugeben. Es besteht ein Lifetime-Kartenupdate-Service, Zubehörteile sind u. a.: Motorrad - und Autohalterung, Europa Navigator DVD, RAM Mounts Befestigungsteile ..., VB 160 € (inkl. Versand), gue-schubert@online.de

Suche Vo.rad mit großer Trommelbremse z. B. Oldani 210 mm, Münch 280 mm oder DoppelDuplex von Ceriani, Fontana mit Durchmesser 230/250 mm, Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

**www.motalia.de**

Motorradkatalog 1971/1972, gebraucht, 40,-; Motorradkatalog 1972/1973, gebraucht, 30,-; Buch Feuerstühle International, von 1971, viele farbige Bilder, ca. DIN A4, 74 Seiten, guter Zustand (Ducati, MV Agusta, Benelli, Laverda, Guzzi, Moto-bi u. v. a.), 10,-; Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

**Polierbock.de**  
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik



Rufen Sie uns an. Wir beraten Sie gern!  
**0171 - 314 89 82**

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 | Fax +49(0)5409-9 06 98 26 | mail.info@elektronik-sachse.de

Suche Ceriani (ev. Arces) Grand Prix-Gabel mit 35 mm oder 38 mm Standrohren, Tel. 07156-179253 (ev. AB), E-Mail kfzinfo@arcor.de

Harro-Kombi gesucht, Modell Assen, Gr. 54, E-Mail j.franz@juergenfranz.com, Tel. 0177-4132020

## In letzter Minute

**Fotoanzeigen kosten 5,- €**

**Morini:** Verkäufe Gebrauchtteile von 350 Kanguro X2: orig. Rahmen ohne Brief, gebraucht, 150,- €; orig. Hinterrad, kpl. gebraucht, 110,- €; orig. Vorderrad, kpl. gebraucht, 90,- €; orig. Schwinge, gebraucht, 80,- €; orig. vorderer Kotflügel, schwarzer Kunststoff, gebraucht, 29,- €; originale Lenkstange, schwarz, gebraucht, 29,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

**Morini:** Verkäufe Gebrauchtteile für 125 H, Bj. 76 - 83: Zündbox, blauer Punkt, mit Zündkabel, 39,- €; Tachometer, Stand 22.765 km, 34,- €; Fußschalthebel, Alu., 16,- €; Krümmermutter, 10,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

# Motalia Anzeigenmarkt

#ford-heck-zerbständer  
 #für-die-gängigen-Motoren  
 #fragen-Sie-uns-ich-beiden-Sie-gern  
 www.move-montagestände.de  
 email@move-montagestände.de  
 tel: 0049 (0) 7563 92316


  
**Montagestände**
  
 ■ ■ ■ Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung




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

**Sonstiges:** Motorradstiefel Alpinstars, Gr. 43, die alten legendären, gut erhalten, Pr. 35 €; Tommaselli-Stummel lenker, Ø 35 mm, Preis 40 €; Tel. 0157-81034492

**Guzzi:** Verkauft 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

**Sonstiges:** Davida-Halbschale, neu, Größe 62 - 64, Farbe Weiß, Pr. 90 € (N.pr. 335,50 €), Tel. 0157-81034492

**Guzzi:** Verkauft Teile für V 65 Lario II, orig. Dekorsatz zum Aufkleben, neu, 19,90 €; orig. UFI-Luftfilter mit Dichtungsgummis, neu, 11,90 €; 5 Stck. Spannfedern für Luftfilterkasten, neu, 9,90 €; 3 Stck. orig. Zündkerzen Champion N6YC, neu, 7,90 €; 4 Stck. orig. Ölbleassschrauben für Getriebe/Kardan mit Dichtscheiben, neu, 7,90 €; orig. UFI-Ölfilter, neu, 4,90 €; orig. Tankhaltgummi hinten, neu, 3,90 €; 4 Stck. orig. Benzinschlauchklemmen, neu, 3,- €; 4 Stck. orig. Dichtring für Kardankontrollschraube oder Getriebe, neu, 2,- €; Dicht ring für Ölmesstab, neu, 0,50 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

**Die nächste Ausgabe der Motalia erscheint am 01. März 2021**



# Motalia Anzeigenmarkt



**Morini:** Verkauft Gebrauchtteile von 250 Bicilindrica, Bj. 79 - 86: Kettenschutzoberteil, schwarzer Kunststoff, 15,- €; orig. Kunststoffemblem „250“, schwarz mit Goldrand, für Seitendeckel, 9,90 €; Aufnahmhülsen für hintere Tankauflagegummi, 5,- €; Tel. 0171-6156471

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

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

**Benelli:** Verkauft Gebrauchtteile für 250 2C: orig. Motorgehäusedeckel mit Benelli-Schild, gebraucht, verkratzt, 19,- €; Tel. 0171-6156471

**Sonstiges:** Daytona-Motorradstiefel, Gr. 42/43, Sohlen neu, Einlagen neu, relativ gut erhalten, gut für auch mal zu Fuss unterwegs zu sein, Pr. 45 €, Tel. 0157-81034492

**Vespa:** Vespa P80x-Rahmen mit Betriebserlaubnis und Abmeldebestätigung, Bj. 1991, Rahmen ist am Beinschild schmaler gemacht, Raum Frankfurt, Versand? VB 200,-, Tel. 015115146256

**Sonstiges:** Erbo-Latzhose, Gr. 50/52, super dickes Leder, gut erhalten, Pr. 40 €, Tel. 0157-81034492

[www.motalia.de](http://www.motalia.de)

## Spielregeln für Kleinanzeigen

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos.

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

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

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

**Fotoanzeigen kosten 5,- Euro.**

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

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

**Gewerbliche Anzeigen sind kostenpflichtig.**

# Inserentenverzeichnis

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

|                            |         |                      |                          |                             |       |       |
|----------------------------|---------|----------------------|--------------------------|-----------------------------|-------|-------|
| Bäcker                     | 48366   | Laer                 | Tel.: 02554-6475         | www.motoguzzi-baecker.de    | Seite | 73    |
| Bike Affairs               | 24796   | Bredenbek            | Tel.: 04334-640          |                             | Seite | 28    |
| Conni's-Guzzi-Shop         | 34127   | KS/Rothenditmold     | Tel.: 0561-8615361       | www.connis-guzzi-shop.de    | Seite | 73    |
| Desmo                      | 70736   | Fellbach             | Tel.: 0711-588096        | www.desmo-ducati.de         | Seite | 69    |
| Diopa Kunststofftechnik    | 70180   | Stuttgart            | Tel.: 0711-604504        | www.diopa.com               | Seite | 64    |
| Ducati Kämma               | 28870   | Otterstedt           | Tel.: 04205-8707         | www.kaemna.com              | Seite | 67    |
| Ducati Melle               | 49324   | Melle                | Tel.: 05422-926666       | www.ducati-melle.de         | Seite | 53    |
| Ducati Rhein-Sieg          | 51545   | Waldröhl             | Tel.: 02291-808980       | www.ducati-rheinsieg.de     | Seite | 65    |
| Elektronik-Sachse MHP      | 28213   | Bremen               | Tel.: 0176-56983441      | www.elektronik-sachse.de    | Seite | 79    |
| Escher                     | 59392   | Nordkirchen          | Tel.: 02596-600          | www.escher.de               | Seite | 75    |
| Guzzi Jakob                | 27312   | Beppen-Thedinghausen | Tel.: 0173-9048294       |                             | Seite | 71    |
| Kindermann                 | 31606   | Warmsen              | Tel.: 05767-1915         | www.kms-motorrad.de         | Seite | 74    |
| 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 | 76    |
| Lust                       | 50677   | Köln                 | Tel.: 0221-93707070      | www.motorrad-lust.de        | Seite | 27    |
| Maniac-Motors              | 90427   | Nürnberg             | Tel.: 0911-9694983       | www.maniacmotors.de         | Seite | 55    |
| Moto-Officina              | 97753   | Stetten              | Tel.: 09360-993958-15    | www.moto-officina.de        | Seite | 76    |
| Motowippe                  | 88353   | Kisslegg             |                          | www.motowippe.de            | Seite | 60/81 |
| Move Montageständer        | 88353   | Kisslegg             | Tel.: 07563-9150308      | www.move-montagestaender.de | Seite | 80    |
| MTS-Ricambi                | 26203   | Wardenburg           | Tel.: 0441-36165594      | www.mts-ricambi.de          | Seite | 71    |
| Orange Cycle Team          | 53881   | Dom-Esch             | Tel.: 0225-1970752       | www.octeam.de               | Seite | 76    |
| Rock Oil GmbH              | 55239   | Gau-Odernheim        | Tel.: 06733-2059470      | www.rockoil.de              | Seite | 66    |
| Günther Rupprecht          | 90518   | Aldorf               | Tel.: 09187-7269         | www.GRANSPORT.de            | Seite | 67    |
| Salewski                   | 21357   | Bardowick            | Tel.: 04131-129111       | www.reifen-salewski.de      | Seite | 25    |
| Schleif- und Poliertechnik | 30890   | Barsinghausen        | Tel.: 0171-3148982       | 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 | 70    |
| Motorrad Speer             | 72770   | Reutlingen           | Tel.: 07121-95930        | www.motorrad-speer.de       | Seite | 54    |
| Stein-Dinse                | 38179   | Schwülper            | Tel.: 0531-123300-0      | www.stein-dinse.com         | Seite | 2     |
| Moto Weissmann             | 67716   | Heltersberg          | Tel.: 06333-63070        | www.moto-weissmann.de       | Seite | 72    |
| Wendel Motorräder Berlin   | 10559   | Berlin               | Tel.: 030-3942054        | www.wendelmotorraeder.com   | Seite | 60/72 |
| Motorrad Wieser GbR        | 66999   | Hinterweidenthal     | Tel.: 06396-232          | www.motorrad-wieser.de      | Seite | 74    |
| Witten u. Weber            | 57319   | Bad Berleburg        | Tel.: 02751-6609         | www.wittenuweber.de         | Seite | 22    |

# Hier gibt es Motalia

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

|                                  |                           |         |                    |
|----------------------------------|---------------------------|---------|--------------------|
| Wendel Motorräder GmbH           | Wilsnacker Str. 35        | 10559   | Berlin             |
| Reifen Salewski                  | Hamburger Landstr. 65     | 21357   | Bardowick          |
| Moto Differenza                  | Bahrenfelder Chaussee 140 | 22761   | Hamburg            |
| WIMI                             | Eichkamp 16               | 24116   | Kiel               |
| A. Baumgarten                    | Eisenstr. 6               | 26215   | Wiefelstede        |
| H. Bergel                        | Fritz-Erler-Str. 11       | 27578   | Bremerhaven        |
| Ducati Kämna                     | Brüggerstr. 27            | 28870   | Otterstedt         |
| KMS                              | Messwinkel 44             | 31606   | Warmen             |
| Achim Wittenborn                 | Ackerstr. 8               | 32130   | Enger-Oldinghausen |
| Conni's-Guzzi- & Mo.Teile Shop   | Philippistr. 23           | 34127   | KS/Rothenditmold   |
| Bruno Tuschen                    | Am Bruch 29               | 34431   | Essentho           |
| BenLex-Motorrad GmbH             | Christian-Pommer-Str. 21  | 38112   | Braunschweig       |
| Stein-Dinse GmbH                 | Waller See 11             | 38179   | Schwülper          |
| Italomotos Hertrampf Racing GmbH | Hervester Str. 39         | 46286   | Dorsten-Wulfen     |
| Norbert Dalmühle                 | Dorfstr. 8                | 48268   | Gimfte             |
| Ducati Store Melle               | Industriestr. 24 c        | 49324   | Melle              |
| Lust Motorrad GmbH               | Bonner Wall 124           | 50677   | Köln               |
| Rock Oil Vertriebsges.mBH        | Bahnstr. 90               | 55239   | Gau-Odernheim      |
| Tobias Klar                      | Alter Postweg 2           | 56269   | Dierdorf           |
| Witten u. Weber                  | Herrenwiese 10            | 57319   | Bad Berleburg      |
| 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](http://www.tlm.nl)



DIE BESTE ERFAHRUNG... DAS BESSERE GEFÜHL! [WWW.TLM.NL](http://WWW.TLM.NL)