

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Fahrbericht: Aprilia Tuono 660

75 Jahre MV Agusta - Die ersten Vierzylinder

Reisebericht - Schottland mit Hindernissen

Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

STEIN DINSE



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

Mach *dich* BEREIT für die nächste SAISON!

MOTUL

MOTORRADPFLEGE

Öle & Schmierstoffe



Wartungs- & Pflegeprodukte



Das komplette MOTUL-
Sortiment findest du online:

www.stein-dinse.com/motca

Ducati

Zubehör

Brembo

Moto Guzzi

Dellorto

Aprilia

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

Tel.: 06628-8687

Fax: 06628-915397

Herausgeber und Anzeigenleitung:
Felix Hasselbrink

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Felix Hasselbrink, Susanne Hasselbrink,
Ingo Gach, Birgit Pohl-Lüdecke

Gültige Anzeigenpreisliste:
Nr. 2018, bitte anfordern

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

Redaktionsschluss:
jeweils der 10te des Vormonats

Druck:
Printec Offset, 34123 Kassel

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

Bezugspreise:
Inland:

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel und
Leserbriefe geben nicht unbedingt die
Meinung der Redaktion wieder.

Veranstaltungshinweise, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Für unverlangt eingesandte Texte und
Bilder übernehmen wir keine Haftung.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche kön-
nen in solchem Fall nicht anerkannt wer-
den. Nachdruck einzelner Artikel oder Aus-
züge sind nur mit schriftlicher Genehmi-
gung gestattet.

Hallo ItaloFreunde und -freundinnen!

32 Jahre ist es nun her, dass die allererste Aus-
gabe der Motalia erschien. Damals war das Heft
noch ein reines Hobby neben dem Maschinen-
baustudium.

1989 gab es noch kein Internet und wenige
Motorradzeitungen. Motorräder und/oder Ersatz-
teile kostenlos zu inserieren, war nur begrenzt
möglich, und von Italo-Veranstaltungen erfuhr
man meist erst, nachdem sie bereits schon pas-
siert waren. Diese beiden Gründe führten zu der
Idee der Motalia. Es dauerte nicht lange, und wir
konnten einen gut gefüllten Terminkalender und
einen umfangreichen Kleinanzeigenmarkt mit
kostenlosen Privatinserten abdrucken. Dazu be-
richteten wir viel über die Italo-Szene mit ihren
Treffen und anderen Veranstaltungen.

Die Auflage steigerte sich jeden Monat, und aus
dem Hobby wurde ein Vollzeitberuf für bis zu drei
Personen. Der Aufwärtstrend schien kontinuier-
lich weiter zu gehen, doch dann kamen das
Internet, der Euro und die Bankenkrise. Die
Krise und den Euro haben wir recht gut überstan-
den. Das Internet ist heute eine mächtige Infor-
mationsplattform, auf der man Termine und Klein-
anzeigen viel schneller veröffentlichen kann,
als in einer monatlich erscheinenden Zeitung.
So ist unser Kleinanzeigenmarkt stetig ge-
schrunpft. Anstatt wie früher 800 bis 900 Text-
anzeigen, haben wir pro Heft heutzutage nur
noch etwa 200 private Inserate. Und hierbei sind
es leider oft auch noch Anzeigen, die sich monat-
lich wiederholen.

In Corona-Zeiten ist auch der Terminkalender
deutlich kleiner geworden, und es gibt keine
Veranstaltungen, über die man berichten kann.
So ist es im Moment deutlich schwieriger, die
Seiten zu füllen. Zum Glück haben wir Leser, die
uns dabei helfen. Es stellt sich aber ein wenig die
Sinnfrage, wie zeitgemäß so eine Zeitung wie die
Motalia noch ist, zumal die Unterstützung durch
die Industrie und gewerbliche Anzeigen ebenfalls
stetig nachlässt.

Euer Motalia-Team

Donner in der Mittelklasse

Erste Fahrt mit der Aprilia Tuono 660

Nach der Einführung der RS 660 im Spätherbst 2020 schiebt Aprilia jetzt mit der Tuono 660 das zweite Modell mit dem neuen Zweizylindermotor auf den Markt.

Die RS 660 hat zwar mit den über der oberen Gabelbrücke montierten Lenkerstummeln schon eine nicht so extrem sportliche Sitzposition, aber die Tuono verspricht mit einem etwas breiteren und um 9,4 Zentimeter höheren, konifzierten Aluminiumlenker doch eine wesentlich bequemere Sitzposition. Zudem hat man die Fahrerfußrasten ein wenig tiefer und minimal nach vorne verdreht platziert. Bei der Tuono sind alle vier Fußrasten mit Gummiauflagen versehen, um den Fahrkomfort zu erhöhen.

So will man mit der Tuono 660 einen größeren Kundenkreis ansprechen. Zudem hat man sich in Noale entschieden, das Motorrad 500 Euro billiger als die RS 660

anzubieten. Um das zu ermöglichen, machte man einige Abstriche bei der Ausstattung. So fehlt der Tuono die IMU (Inertial Measurement Unit). Ohne diese sind kein Kurven-ABS und kein Kurvenlicht möglich und die Traktionskontrolle und andere Assistenzsysteme arbeiten nicht so feinfühlig wie in der RS 660. Die Tuono verzichtet auch auf den in beide Richtungen arbeitenden Schaltassistenten. Anstelle der leichten Lithiumbatterie verbaut man bei der Tuono eine Bleibatterie, und auch die Vorderradgabel ist eine andere als in der RS 660: Bei der Tuono befinden sich nur am rechten Gabelholm Verstellmöglichkeiten für die Federvorspannung und Zugstufe. Auch am

direkt angelenkten Stoßdämpfer sind diese beiden Parameter anpassbar. Beide Federelemente stammen aus dem Hause Kayaba. Die Brembo-Bremsanlage entspricht in der Hardware der RS 660 mit radialen Monoblocksätteln und radialer Handpumpe.

Mit RS-Genen ist die Tuono nicht zum Bummeln gebaut. Jede Tuono ist sehr fahraktiv ausgelegt.



Die Tuono ist jetzt aber nicht nur eine RS mit höherem Lenker und anderer Ausstattung. Bei der Tuono gibt es ein paar Änderungen am Fahrwerk. So ist der Lenkkopfwinkel um 0,2 Grad flacher (66,1 Grad), das Offset der Gabelbrücken ist von 28 auf 26 Millimeter reduziert und der Radstand beträgt 1.378 anstatt 1.383 Millimeter. Während bei der RS 660 der Motor an drei Punkten mit dem Rahmen verschraubt ist, sind es bei der Tuono deren nur zwei.

Die dadurch verringerte Steifigkeit soll unter anderem das Einlenkverhalten optimieren. Aprilia verspricht, ein sehr handliches Motorrad mit verbesserter Alltagstauglichkeit auf die Räder gestellt zu haben.

Auch bei der Tuono setzen die Entwickler auf eine doppelwandige Verkleidung, um die Luftströme gezielt zu lenken und um die Wärme vom Motor so um den Fahrer herum abzuleiten. An der Verkleidung befinden sich rechts und links unter den äußeren Abdeckungen je zwei kleine Flügel, um bei hohem Tempo den Anpressdruck am Vorderrad zu erhöhen. Zudem sollen die so gezielt geführten Luftströme für eine bessere Kühlung und Wärmeabfuhr des Motors



Die mittlere Motorhalterung, hinten am Zylinderkopf, ist bei der Tuono nicht mit dem Rahmen verschraubt. Bei der RS 660 sorgt dort ein Blech für die Verbindung. Hier verschleißt ein Gummistopfen die Bohrung im Zylinderkopf.

sorgen. Mit den immer strengeren Grenzwerten werden die Motoren magerer abgestimmt, was zu höheren Temperaturen führt.

Zur Vorstellung der Maschine lud Aprilia Mitte Februar in die Nähe von Rom ein.



Der Schaltautomat am oberen Ende des Gestänges gehört nicht zur Serienausstattung. Die Tuono hat Fußrasten mit vibrationsdämpfenden Gummis.

Dort hatten internationale Motorradjournalisten die Gelegenheit, erste Fahreindrücke mit der neuen Tuono zu sammeln. Zu unserem Erstaunen waren die dortigen Maschinen als nachträgliches Zubehör mit dem Schaltautomaten und der IMU ausgestattet. Die Motorräder entsprachen also nicht ganz der Serie. Der Quickshifter mit Blipper, also für das Hoch- und Runterschalten ohne Kupplungsbetätigung, kostet mit allen Anbauteilen als Nachrüstset 219 Euro.

Für die IMU steht noch kein Preis fest. Der soll angeblich so bei etwa 350 bis 400 Euro liegen. In beiden Fällen kommen noch die Kosten für die Montage und das Freischalten in der Elektronik dazu. Die IMU sorgt dafür, dass die Assistenzsysteme schräglagenabhängig arbeiten und steuert das Kurvenlicht.



Aprilia hat nun einen stabilen Schwingenschutz konstruiert, damit man mit dem Stiefelabsatz nicht mehr den Lack verkratzt. Die bisherige Schutzfolie hat sich als unzureichend erwiesen.

Der höhere Lenker ermöglicht eine aufrechtere Sitzposition, der Oberkörper ist nur noch leicht vorgebeugt. Zudem ist der Rohrlenker breiter als die Stummel. Zusammen mit der anderen Verkleidung erlaubt er einen größeren Lenkeinschlag. Rangieren allgemein sowie das Wenden auf einer zweispurigen Straße sind so easy zu bewältigen. Und die Maschine kommt einem gleich noch handlicher als die eh schon wieselige RS 660 vor. Nur 183 Kilogramm vollgetankt versprechen ebenfalls ein einfaches Fahrverhalten.

Wir hatten leider nicht die optimalen Voraussetzungen, um das Potential der Maschine auszuloten. Die Straßen, welche die Guides für diesen Tag herausgesucht hatten, waren nach dem Winter in einem teilweise desolaten Zustand. Dazu kamen Dreck und viel Salz. Wenige Tage vorher waren hier noch minus sieben Grad gemessen worden. Wir hatten bei unserer

Die Tuono begeistert mit einem handlichen Fahrwerk, agilem Motor und wenig Gewicht.

Tour Werte zwischen 6 und 16 Grad, was halt noch nicht die idealen Wohlfühltemperaturen für Reifen und Fahrwerk sind. Die Pirellis hatten Mühe, auf Betriebstemperatur zu kommen. So konnten wir zwar schon erfahren und erahnen, dass Aprilia mal wieder ein tolles Fahrwerk gelungen ist. Aber Grenzen auszuloten war unter diesen Umständen nicht möglich. So durfte die Traktionskontrolle mehrfach ihr Können zeigen und zwei kräftige Hinterradrutscher wären ohne Traktionskontrolle vielleicht nicht so harmlos verlaufen. Damit haben die Assistenzsysteme schon einmal ihre Daseinsberechtigung und Qualität bewiesen.

Wir hatten teilweise das Gefühl, dass die Fahrwerke für diese Verhältnisse schon vorsorglich in Richtung weich eingestellt waren. Aber um sich intensiver mit der Fahrwerksabstimmung zu befassen, fehlt bei solchen Presseterminen die Zeit. Jedenfalls sollen die Federelemente der Tuono etwas anders als bei der RS 660 abgestimmt sein.

Unterhalb der Scheinwerfer hat die Tuono rechts und links Winglets, um die Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten zu verbessern. Auf der Außenseite befinden sich Abdeckungen, dadurch baut die Verkleidung recht breit.



Bei der Tuono sind der Lenker höher und die Fußrasten ein klein wenig tiefer als bei der RS 660.

Der Motor der Tuono hat zwar laut den technischen Daten fünf PS weniger als in der RS 660, aber die Hardware dürfte identisch sein. Der Wert entspricht ja fast schon der Serienstreuung und sollte durch ein leicht geändertes Kennfeld möglich





Die Tuono taugt für den normalen Alltagsbetrieb und das sehr flotte Kurvenrübern. Vermutlich wird sie sich auch auf nicht so schnellen Rennstrecken wohl fühlen.

sein. Mehr als 95 PS sind ja nicht erlaubt, wenn man eine 48-PS-Version anbieten will.

Der Twin hängt sauber am Gas, wie direkt er auf die Gasgriffbefehle reagiert, kann man durch die fünf verschiedenen Fahrmodi beeinflussen. Schon bei niedrigen Drehzahlen fährt die Tuono ruckelfrei. Je schneller die Kurbelwelle rotiert, desto drehfreudiger und agiler stürmt die Aprilia nach vorne. Man kann aber auch schaltfaul fahren, so deckt der vierte Gang eigentlich alle Bereiche des normalen Überlandfahrens ab. Es gibt aber keinen Grund, das Schalten bewusst zu vermeiden. Das Getriebe arbei-

Relativ gerader Lenker, buntes TFT-Cockpit und eine Gabel, welche nur auf der rechten Seite einstellbar ist (Feder Vorspannung und Zugstufe).



tet präzise, die Kupplung ist leichtgängig, und mit dem Schaltautomaten als Zubehör kann man außer zum Anfahren und Anhalten auf die Kupplung verzichten. Nur der Leerlauf ließ sich manchmal nicht auf Anhieb finden.

Von den Genen her ist die Tuono ein drehzahlfreudiges Motorrad, welches sportlich gefahren in seinem Element ist. Zwischen

5.000 bis 10.500 U/min ist der Zweizylinder ein reiner Quell der Freude.

Gerade kurvige Strecken sind das richtige Revier. Hier kann die kleine Tuono ihre Stärken und Leichtfüßigkeit ausspielen. Der Guide, welcher uns anführte, hatte hier mit seiner Tuono V4 keine nennswerten Vorteile außer auf den Geraden.

Die Charakteristik des Motorrads kann man sich in gewissen Bereichen anpassen. Von den fünf Fahrmodi (drei für Road und zwei für Race) sind drei fest

programmiert. Die anderen Beiden kann man individuell einstellen.

In den drei Road-Modi bietet die Tuono einen Tempomaten, dessen Geschwindigkeit man mit einem kleinen Joystick an der linken Lenkerarmatur verändern kann. In den Race-Modi dient der Freudenstab dazu, die Traktionskontrolle während der Fahrt - falls gewünscht Kurve für Kurve - anzupassen.

Die Tuono 660 ist kein leises Motorrad: Der Auspuffsound ist kernig, und mit anwachsender Drehzahl steigert sich das Ansaugeräusch zu einem heiseren Röhren. Dementsprechend sind auf der Plakette 99 dB als Standgeräusch für die offene Version vermerkt. Bei der 35-kW-Variante sind es immer noch 94 dB. Der Unterschied erklärt sich daraus, dass das Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl ermittelt wird. Also einmal bei 5.250 U/min und einmal bei nur 3.000 U/min.

Die Aprilia Tuono 660 leistet 95 PS bei 10.500 U/min und kann so aufpreispflichtig auf 48 PS gedrosselt werden. 67 Nm stehen bei 8.500 U/min in den technischen Daten, und das Werk gibt als Gewicht vollgetankt 183 Kilogramm an.

Bei der Präsentation der RS 660 wurde an den Vorserienmotorrädern unter anderem der fehlende Schwingenschutz auf der rechten Seite bemängelt. Zuerst gab es dort gar keinen Schutz. Die später ausgelieferten Motorräder waren dann an der entsprechenden Stelle mit einer Klarsichtfolie versehen. Die Motorräder bei dieser Präsentation hatten auf dem rech-



Kleines Staufach unter dem Fahrersitz. Unter dem Beifahrersitz befindet sich eine Adapterplatte. Man kann aber nicht einfach so ohne Beifahrerpolster fahren, weil dieses den Fahrersitz fixiert.

ten Schwingenholm jetzt eine stabile Abdeckung aus schwarzem Kunststoff. Ob diese nun zur Serienausstattung gehört oder ein Zubehörteil ist, wurde uns nicht gesagt. Die bisher an den Handel ausgelieferten Tuonos haben diese Abdeckung jedenfalls nicht.

Ein weiterer Kritikpunkt an der RS 660 war, dass man beim Kuppeln oft ungewollt das Fernlicht einschaltet. Dieses war bei der Tuono trotz dicker Handschuhe nur noch selten der Fall. Es konnte aber nicht geklärt werden, ob der Lichtschalter nun kürzer ist, oder ob das Problem nur seltener auftritt, weil hier der Kupplungshebel und der Lichtschalter in einem anderen Winkel zueinander stehen.

Die kritisierte Verlegung eines Entlüftungsschlauchs hatte Aprilia bereits bei der RS 660 vor dem Start der Serienproduktion geändert. Man reagiert also in Noale schnell auf Anregungen.

Bisher ignoriert wird hingegen der Wunsch nach einen verstellbaren Kupplungshe-



Der Entlüftungsschlauch ist jetzt um die Öleinfüllschraube herum geführt.

Die Tuono 660 soll im Segment der unverkleideten Motorräder auf Kundenfang gehen, auch wenn sie kein wirkliches Naked-Bike ist. Aber immerhin kann man viel vom Motor sehen.

Aprilia bietet das neue

Modell in drei Farbvarianten an: schwarz/rot, silber/rot und gold acid mit roten Felgen. Auch bei den anderen Farben sind beide Räder rot lackiert. Mit 10.550 Euro inklusive Nebenkosten steht das Objekt der Begierde ab sofort bei den Händlern. Damit ist die kleine Tuono, die optisch der großen Tuono jetzt schon sehr ähnelt, knapp 7.000 Euro günstiger als das große Donnerbike. Für viele Fahrer wird sie mehr Fahrspaß bieten, weil sie einfacher zu beherrschen und nicht immer so fordernd ist.

ben. Serienmäßig sind aber Winkelventile in den Felgen verschraubt. So nützliche Kleinigkeiten wie Montaggeständeraufnahmen an der Schwinge und eine USB-Steckdose fehlen, sind aber als Zubehör lieferbar. Daneben hat Aprilia einen Komfortsitz, Seitentaschen, verstellbare Fußrasten, eine Multimedia Plattform, zwei andere Auspuffanlagen und vieles mehr im Programm. Fast alles Zubehör, welches es für die RS 660 gibt, passt auch an die Tuono 660, die beiden Maschinen sind größtenteils identisch (Die RS 660 haben wir in dem Heft Nr. 138 gefahren.).

Modell in drei Farbvarianten an: schwarz/rot, silber/rot und gold acid mit roten Felgen. Auch bei den anderen Farben sind beide Räder rot lackiert.

Mit 10.550 Euro inklusive Nebenkosten steht das Objekt der Begierde ab sofort bei den Händlern.

Damit ist die kleine Tuono, die optisch der großen Tuono jetzt schon sehr ähnelt, knapp 7.000 Euro günstiger als das große Donnerbike. Für viele Fahrer wird sie mehr Fahrspaß bieten, weil sie einfacher zu beherrschen und nicht immer so fordernd ist.

Technische Daten: Aprilia Tuono 660

Motor:	zwei Zylinder Reihe	Reifen vorne:	120/70 ZR17
Bohrung x Hub:	81,0 x 63,9 mm	Reifen hinten:	180/55 ZR17
Hubraum:	659 cm ³	Bremse vorne:	2 x 320 mm Ø
Leistung:	95 PS bei 10.500 U/min	Bremse hinten:	2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	67 Nm bei 8.500 U/min		1 x 220 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Zweikolbenfestsattel
Sekundärtrieb:	Kette	Tankinhalt:	15,0 Liter
Federung vorne:	USD-Telegabel, Ø 41 mm	Radstand:	1.370 mm
Federweg vorne:	110 mm	Sitzhöhe:	820 mm
Federung hinten:	Monofederbein	Gewicht getankt:	183 kg
Federweg hinten:	130 mm	Preis:	10.550 Euro

MV Agusta

In einem Interview sagte der Chef von MV Agusta, Timur Sardarov, dass die Marke dabei ist, zwei Adventure-Bikes zu entwickeln. Die eine Maschine erhält vermutlich einen auf 950 Kubikzentimeter vergrößerten Dreizylindermotor. Das andere Motorrad wird mit einem neuen Zweizylindermotor mit 500 Kubikzentimetern in der Mittelklasse positioniert.

Die Styling- und Engineering-Center in San Marino sind neu strukturiert und nun für effizientere Zusammenarbeit vereint worden. Im CRC (Castiglioni Research Centre) sind ca. 30 Personen beschäftigt. Nach dem Weggang von Adrian Morton, der in Zukunft selbstständig arbeiten will, konnte Stephane Zache als neuer Chefdesigner engagiert werden. Der Franzose hat zuvor für zwei große japanische Hersteller gearbeitet. Aus seiner Feder stammen unter anderem die Honda NC 750 X und die Yamaha XJR 1300.

Gerüchte, dass MV Agusta verkauft werden könnte, dementierte Sardarov.

Ducati umgezogen

Die Werksniederlassung von Ducati ist von Köln nach Ingolstadt umgezogen. Damit befindet sich die Deutschlandzentrale des zum VW-Konzern gehörenden Motorradherstellers jetzt in direkter Nähe zur Mutterfirma Audi.

Zulassungen in 2020

In Italien belegt die Benelli TRK 502 mit 3.569 Einheiten Platz eins in der Zulassungsstatistik für das Jahr 2020. Die Maschine hat zwar einen italienischen Na-

men, wird aber im fernen China produziert. Das meistverkaufte Motorrad aus heimischer Produktion ist die Moto Guzzi V7, welche auf der zehnten Position in der Tabelle mit 1.409 Zulassungen zu finden ist.

In Frankreich überzeugte die Moto Guzzi V85 TT als das meistverkaufteste Motorrad aus Italien 879 Käufer.

Bei unseren Eidgenossen in der Schweiz ist die Ducati Streetfighter V4 das beliebteste Motorrad aus dem Nachbarland Italien. Dort kauften 291 Motorradfans die nicht gerade leise Maschine aus Bologna. Auch bei uns in Deutschland steht die Streetfighter ganz oben in der Gunst der Italo-Fans. 1.007 dieser Naked Bikes aus Bologna bekamen in Deutschland im letzten Jahr erstmalig ein Kennzeichen. Die Moto Guzzi V85 TT folgt mit 982 Neuzulassungen der Ducati aber dicht auf den Fersen.

**MANIAC
MOTORS**
Motorradtechnik

Benelli

MVAGUSTA
Fachhändler

bimota

VYRUS

www.maniacmotors.de

EICMA verschoben

Normalerweise findet die EICMA, die größte Motorradausstellung der Welt, jedes Jahr in der ersten Novemberhälfte in Mailand statt. Weil aber viele Veranstaltungen, die ursprünglich für das erste Halbjahr 2021 geplant waren, wegen Corona vorsorglich in die zweite Jahreshälfte verschoben wurden und es dadurch viele Terminüberschneidungen gibt, ist nun der Zeitraum für die EICMA auf den 23. bis 28. November verlegt. Die ersten beiden Tage sind wie immer der Presse und Fachbesuchern vorbehalten.

Guzzi-Treffen in Mandello

Endlich ist der Termin für das Moto Guzzi-Treffen in Mandello del Lario offiziell bestätigt. Das Comitato Motoraduno Internazionale, welches in den letzten Jahren die Organisation des Treffens übernommen hat, gibt als Veranstaltungszeitraum den 6. bis 12. September an, falls es die Corona-Situation zu dem Zeitpunkt zulässt.

Das Moto Guzzi-Werk möchte vom 9. bis 12. September in Mandello del Lario am Comer See den 100-jährigen Geburtstag feiern. Anlässlich des Jubiläums



will man nach zehn Jahren Pause das GMG - Giornate Mondiali Guzzi - wieder aufleben lassen. Details hierzu sind noch nicht bekannt.

Für das selbe Wochenende ist der Formel Eins Grand Prix im nahegelegenen Monza geplant. Man kann davon ausgehen, dass jetzt schon die meisten Hotels und andere Übernachtungsmöglichkeiten in der Umgebung ausgebucht sind.

Carbonfelgen für die Ducati Panigale V4

Die Firma ThyssenKrupp erweitert ihr Sortiment an Carbonfelgen. Ab Mitte des Jahres sollen die aus dem leichten Verbundstoff geflochtenen Räder für die Ducati Panigale V4 mit Straßenzulassung lieferbar sein. Der Satz Carbonräder kostet 3.799 Euro.



gehört - gesehen - gelesen

Aprilia V4 2021

Aprilia hat zwar eine Überarbeitung der V4-Modelle angekündigt, aber bisher von der RSV4 und der Tuono V4 je nur ein Bild veröffentlicht. Hierbei handelt es sich wohl noch um Vorserienfahrzeuge.

Im Design orientieren sich die 2021er-Modelle an der RS 660 und Tuono 660. Neu beim Fahrwerk sind Hinterradschwingen mit Unterzügen anstatt wie bisher Überzüge.

Beide Motorräder bekommen eine neue Auspuffanlage. Ebenfalls neu sind die Lenkerarmaturen und ein sechster Leistungsmodus. Bei der RSV4 wächst der Hubraum von 1.077 auf 1.099 Kubikzentimeter. Die Maximalleistungen bleiben unverändert.

Die RSV4 soll 21.690 Euro kosten, die Factory-Variante des Superbikes mit semiaktivem Öhlins-Fahrwerk und Schmiederädern verlangt 4.000 Euro Zuschlag. Die Tuono steht in der Standardversion mit 17.400 Euro in der Preisliste. Für 3.500 Euro Aufpreis bekommt man die Tuono Factory. Diese hat auch das elektronische Fahrwerk, aber keine Schmiederäder.

Abgesagt oder verschoben

Verschiedene Veranstalter haben sich frühzeitig entschlossen, auf Grund der Corona-Situation ihre traditionellen Events in diesem Jahr ausfallen zu lassen.

So ist das größte Italo-Treffen Deutschlands in diesem Jahr bereits gecancelt: Die Kupferpaste hat frühzeitig mitgeteilt, dass das Guzzi-Fest in Collenberg im August nicht statt findet. Bei einem Zelttreffen dieser Größe ist es wohl kaum möglich, Hygienekonzepte und Abstandsregeln durchzusetzen.

Auch das Italo-Frühstück in Petershagen bei Minden wird in diesem Jahr nicht in unserem Veranstaltungskalender zu finden sein. Normalerweise lockt dieses im April viele Italo-Biker zum Saisonanfang in das Gewerbegebiet gegenüber dem Kraftwerk an der B482.

Die größte deutsche Frühjahrsmesse, die Motorräder Dortmund, ist zwar noch nicht abgesagt, aber erst einmal auf den 29. April bis zum 2. Mai verschoben. Die Veranstalter hoffen, die Ausstellung, die eine überregionale Bedeutung hat, trotz der aktuellen Situation durchführen zu können.

DEUTSCHLANDS GRÖSSTE MOTORRAD-WELT ÜBER 2000 BIKES VOR ORT

DUCATI Kawasaki HONDA YAMAHA MOTO GUZZI Husqvarna

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

LIMBACHER

Das Supermodel

MV Agusta Superveloce 800

Die MV Agusta Superveloce 800 gehört ohne Frage zu den schönsten Motorrädern auf dem Markt. Doch mit ihr ist es wie mit einem Supermodel: Sie ist attraktiv, schlank, auffallend und hat leider ihre Zicken.

Die Design-Abteilung in Varese wollte eine Verbindung zu ihrer großen Vergangenheit schlagen, als Giacomo Agostini auf den Rennstrecken noch reihenweise WM-Titel für MV Agusta einfuhr. Auf Basis der F3 800 entstand deshalb die Superveloce 800. Sie entfernt sich bewusst vom aggressiv-kantigen Stil der aktuellen MV Agusta-Modelle und erhielt eine etwas voluminösere Verkleidung mit einem Rundscheinwerfer, der aber mit LED-Licht einen klaren Kontrapunkt setzt. Auch am anderen Ende des Motorrads löst man sich von der angesagten Optik



Das Heck mit dem runden LED-Rücklicht ist komplett neu gestaltet.



des extrem spitz zulaufenden Hecks und gönnt der Superveloce etwas mehr Hintern. Einen pffiffigen Eye-catcher platzierten die Designer in Form ei-

Der runde Scheinwerfer vorne ist kaum größer als das Rücklicht. Die zweifarbige Lackierung erinnert an die erfolgreichen Rennmaschinen aus Varghera.

nes großen, runden Rücklichts, natürlich auch mit LED-Technik. Um die Heckansicht nicht zu verbauen, schraubten die Entwickler den Kennzeichenträger samt Blinkern an einen Kunststoffausleger, der an der Schwinge befestigt ist. Eine Lösung, die sicher nicht jeder als ästhetisch empfindet. Um den Retro-Gedanken zu unterstreichen, spannt MV Agusta zwei Lederriemen über den Tank zum Aluminiumring des Einfüllstutzens. Sie besitzen keinerlei Funktion und haben nur schön auszusehen. Jetzt noch ein Satz Lenkerendenspiegel an die Stummellenker und fertig ist die Superveloce 800.



Der Dreizylindermotor stammt genauso wie das Fahrwerk aus der F3 800.

Richtig gelesen: Ansonsten unterscheidet sie sich nicht von der F3 800. Der Verbundrahmen aus Gitterrohr und Alugussteilen, Motor, Auspuff, Federelemente, Einarmschwinge, Bremsen, Tank und Fußrasten stammen vom bekannten Dreizylinder-Sportler. Verblüffend mit wie we-



nigen Teilen man den Auftritt eines Motorrads komplett ändern kann! Das bedeutet, die Superveloce 800 holt 148 PS aus 798 cm³ Hubraum. Dass der F3 800-Dreizylinder die versprochene Höchstleistung auf dem Prüfstand bislang in keinem Test der einschlägigen Zeitschriften erreichen konnte - geschenkt! Er ist kräftig genug, die vollgetankt 207 Kilogramm schwere MV Agusta auf beeindruckende Geschwindigkeiten zu beschleunigen.

Der Tacho zeigt auf einem der selten freien Autobahnstücke 265 km/h im farbigen, fünf Zoll großen TFT-Display. Auch wenn die Angabe vielleicht etwas optimistisch ist, wird sich wohl niemand auf der 800er über Leistungsmangel beschweren. Der Spoiler vor dem Windschild ist übrigens nicht nur ein optischer Gag, sondern sorgt bei hohen Geschwindigkeiten dafür, dass der Fahrtwind besser über den Helm des Fahrers geleitet wird.



Auch Retro-Bikes haben digitale Cockpits und modernste Technik.

Eher Grund zur Kritik liefert der sehr lang übersetzte erste Gang, der in Verbindung mit der geringen Schwungmasse der Kurbelwelle viel Schleiferei mit der Kupplung erfordert, um die Superveloce 800 nicht ganz peinlich an der Ampel abzuwürgen. In der Stadt kann frühestens bei Tempo 30 der zweite Gang eingelegt werden, sonst bockt die Fuhre wie ein Mustang beim Rodeo. Die F3 800 wurde eben für die Rennstrecke konzipiert, warum aber



MV Agusta seinem Retro-Bike Superveloce 800 nicht einfach eine kürzere Übersetzung spendierte, bleibt unverständlich. Auch dass sich der Kupplungshebel nicht einstellen lässt, verbuchen wir auf dem Minus-Konto.

Vorsicht ist beim Rangieren geboten: Der Abstand des eingeschlagenen Lenkers zum Tank beträgt auf beiden Seiten ungefähr einen Millimeter, eingequetschte Daumen sind hier vorprogrammiert. Langsame Kurven mag die Superveloce überhaupt nicht. Ihre Fahrwerksgeometrie mit 1.380 mm Radstand und 66 Grad Lenkkopfwinkel ist ganz auf Handlichkeit getrimmt. Eigentlich ist dagegen nichts einzuwenden, aber die Superveloce torkelt kippelig um enge Kehren und nötigt zu häufigen Korrekturen; erst wenn sie mit angetippter Hinterradbremse auf Zug durch die Kurve gefahren wird, bessert sich das Verhalten.

Ernüchternd ist der Sound aus den drei hübschen, übereinander angeordneten Auspuffrohren. Wir wollen hier nicht die Diskussion über zu laute Motorräder anfachen, aber eine MV Agusta, die sich im Stand anhört wie ein Sack rostiger Nägel, ist ihres legendären Namens einfach unwürdig. Die Tonlage verändert sich zum Glück mit steigender Drehzahl. Der Dreizylinder zieht linear durch und dreht willig bis zur Maximalleistung bei 13.000 U/min. Erst bei zügiger Fahrweise zeigt die Superveloce 800, welches Potenzial in ihr schlummert. Je schneller sie fährt, desto besser funktioniert das Fahrwerk.

Vorne federt eine 43 mm dicke Marzocchi-Upside-Down-Gabel, an der radial angeschlagene Brembo-Bremszangen hängen, hinten arbeitet ein Federbein von ZF.



**Flott bewegt ist die Superveloce
in ihrem Element.**

Das voll einstellbare Fahrwerk ist zwar in der Grundabstimmung straff, aber erstaunlicherweise nicht unkomfortabel. Holprige Strecken mag die MV Agusta naturge-

Lust[®]

Motorrad GmbH

**Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln**



april



MOTO MORINI



PIAGGIO



CAGIVA



GILERA



Benelli

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



Die Lackierung verstärkt den Eindruck der langgestreckten Linie.

mäß nicht sonderlich, aber bei ebener Asphaltdecke wandelt sich die Superveloce 800 vom etwas störrischen Esel zum Rennpferd. Langgezogene Kurven durch-eilt die MV Agusta wie auf Schienen, angepeilte Linien trifft sie jetzt wie ein Präzisionsgewehr, fällt wie von selbst in Schräglage, sprintet vehement aus der Kurve und bleibt auch bei heftigen Bremsmanövern völlig unbeeindruckt.

Die Gänge werden per Quickshifter in beide Richtungen einfach durchgerissen. Drei fixe Motor-Mappings und ein frei konfigurierbares Custom-Mapping stehen zur Verfügung, eine achtstufige Trakti-

onskontrolle sorgt für Grip. Ganz Mutige können die Traktionskontrolle auch deaktivieren, aber wer die Ersatzteilpreise von MV Agusta kennt, wird davon Abstand nehmen.

Damit wären wir bei dem Punkt Kosten und hier werden einige Schnappatmung bekommen: Die Superveloce 800 kann im traditionsreichen Rot/Silber oder im eleganten

Schwarz mit goldenen Felgen geordert werden und kostet in beiden Fällen 20.275 Euro. Da hilft es auch nicht, dass sie mit dem Sprit erstaunlich sparsam umgeht: Sie genehmigt sich auf 100 Kilometer im Schnitt nur 5,1 Liter der teuren Flüssigkeit und kommt mit 16,5 Liter Tankinhalt beachtliche 323 Kilometer weit.

Ist sie ihren Preis wert? Für MV Agusta-Fans stellt sich diese Frage nicht, alle anderen werden die Superveloce 800 sicher für ihre herrliche Optik bewundern und sich nach einem günstigeren Retro-Bike umsehen.

Ingo Gach

Technische Daten: MV Agusta Superveloce 800

Motor:	Drei Zylinder, Reihe	Reifen vorne:	120/70 R 17
Bohrung x Hub:	79,0 x 54,3 mm	Reifen hinten:	180/55 R 17
Hubraum:	798 cm ³	Bremse vorne:	2 x 320 mm Ø
Leistung:	148 PS bei 13.000 U/min		2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	88 Nm bei 10.600 U/min	Bremse hinten:	1 x 220 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Zweikolbenfestsattel
Sekundärtrieb:	Kette	Tankinhalt:	16,5 Liter
Federung vorne:	USD-Telegabel, Ø 43 mm	Radstand:	1.380 mm
Federweg vorne:	125 mm	Sitzhöhe:	830 mm
Federung hinten:	Monofederbein	Gewicht getankt:	207 kg
Federweg hinten:	123 mm	Preis:	20.275 Euro

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

05.03. - 07.03.2021

Wintertreffen des Moto Guzzi Clubs Dänemark im Pommeccentret, Bromme Gade 28, DK-4190 Malmø, Dänemark.
Info: **abgesagt** Mette, Tel.: 0045-40578768, Dänemark.

06.03. - 07.03.2021

Veteranen-Teilemarkt in Busto Arsizio (VA) bei Mailand in Malpensa Fiere, Via XI Settembre, Italien.
verschoben

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, Italien.

26.03. - 28.03.2021

Veteranen-Teilemarkt im Parco Esposizioni Novegro bei Mailand, Italien.

Info: COMIS Lombardia, Tel.: 0039-02-70200022, Fax: 0039-02-7561050, E-Mail: mostrascambio@parcoesposizioninovegro.it, Internet: www.parcosposizioninovegro.it, Italien.

April

02.04.2021

Italo-Frühstück des Moto Guzzi Clubs Paderborn in 33129 Bentfeld/Heddinghausen ab 10:00 Uhr.
Info: Tel.: 05250-7194 oder 0170-2743632 oder Internet: www.moto-guzzi-club.de.

02.04. - 05.04.2021

Motor Bike Expo Show in Verona, Italien.
Info: Tel.: 0039-041-5010188, Internet: www.motorbikeexpo.it, Italien.

09.04.2021

Openingstreffen des Moto Guzzi Clubs Niederlande im Camping Vinkenhof, Engwegen 2a, Schin op Geu, Niederlande.

Info: Moto Guzzi Club Niederlande, Internet: www.mgcn.nl, Niederlande.



10.04. - 11.04.2021

23. Veteranen-Teilemarkt im Centro Affari, Via Spallanzani in Arezzo, Italien.
Info: Arezzo Classic Motors, Tel.: 0039-030-3755901, Internet: www.arezoclassicmotors.com, Italien.

23.04. - 25.04.2021

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

29.04. - 02.05.2021

15. Moto Morini-Treffen des Moto Morini Clubs Dänemark in Skræppedalsvej 38, Hygind, DK-5592 Ejby, Dänemark.
Info: Søren Høyer Hansen, Tel.: 0045-66103144, E-Mail: sir1@morinist.dk, Internet: www.morinist.dk, Dänemark.

Mai

14.05. - 16.05.2021

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

15.05. - 16.05.2021

Veteranen-Teilemarkt in Busto Arsizio (VA) bei Mailand in Malpensa Fiere, Via XI Settembre, Italien.

Info: Moto Club Anni 70, Tel.: 0039-0338-2016966, Internet: www.automotoepoca.eu, Italien.

25.05. - 27.05.2021

Ducati-Clubrennen in Assen, Niederlande.
Info: Ducati Club Nederland, Internet: www.ducaticlub.nl, Niederlande.

Juni

03.06. - 06.06.2021

4-Tages-Ausfahrt ins Trentino.
Info: Ducati Club Schweiz, E-Mail: info@ducati-club.ch, Internet: www.ducati-club.ch, Schweiz.

05.06.2021

Italian Bike-Meet beim Ace Cafe Luzern, Sonnmatthof 2, CH-6023 Rothenburg, Schweiz.
Info: Ace Cafe Schweiz AG, Sonnmatthof 2, CH-6023 Rothenburg, Tel.: 0041-(0)415300044, Internet: www.acecafeluzern.ch, Schweiz.

Vor 100 Jahren

Moto Guzzi: Die Firmengründung und der Werdegang

Am 15. März 1921 wurde die Firma Moto Guzzi offiziell gegründet - nicht in Mandello del Lario sondern in Genua, aber dazu kommen wir später. Vorher war schon einiges passiert, um die Weichen für ein erfolgreiches Unternehmen zu stellen.

Carlo Guzzi hatte den Traum, ein Motorrad zu bauen, welches besser als andere Motorräder sein sollte. Aber bevor er seine Ideen irgendwie in die Tat umsetzen konnte, kam der Erste Weltkrieg. In diesem lernte er jemanden kennen, ohne den es die Firma Moto Guzzi vielleicht nie gegeben hätte oder zumindest wäre der Firmenstart deutlich schwieriger gewesen. Aber blenden wir erst einmal weit zurück.

1889 wurde Carlo Guzzi am 4. November in Mailand als zweiter Sohn des Ingenieurs und Professors Palamede Guzzi und seiner Frau Elisa Cressini geboren. Es gab bereits eine Schwester, eine zweite Schwester kam sieben Jahre später zur Welt. Die Familie lebte in Mailand, besaß aber auch ein Haus in Mandello-Tonzanico, heute heißt die Stadt Mandello del

Lario. Dort, am Ufer des Comer Sees, verbrachte die Familie die Ferien und manches Wochenende.

Nach der Grundschule besuchte Carlo die „Königliche Technische Schule Barnaba Oriani“ in Mailand. Aber im Gegensatz zu seinem fleißigen Bruder war Carlo ein schlechter Schüler und musste die Schule bald verlassen, er kam nicht über das zweite Jahr hinaus. Sein Vater schickte ihn daraufhin auf die „Alessandro Rossi National Technik Schule“ in Vicenza. Aber auch in diesem strengen Internat erfüllte Guzzi nicht die Ansprüche und verließ die Schule, als sein Vater 1906 starb. Die Mutter verkaufte die Wohnung in Mailand und zog mit drei Kindern nach Mandello-Tonzanico. Eine Tochter war bereits verheiratet und lebte in Vicenza. Um die Familie zu unterstützen, fand Carlo

eine Arbeitsstelle beim Nähmaschinenhersteller Singer in Monza.

In der Schmiede von Giorgio Ripamonti in Mandello verbrachte Carlo Guzzi viel Freizeit in seiner Jugend.



Vor dem Ersten Weltkrieg hatten viele Motorräder noch eine starke Ähnlichkeit zu Fahrrädern.

Ripamonti wartete und reparierte unter anderem die Motoren der Boote, welche auf dem Comer See fuhren, aber auch Autos und Motorräder. 1909 fand Carlo eine neue Anstellung in der Motorenprüfabteilung bei Isotta Fraschini in Mailand. Die Firma baute damals luxuriöse Autos und war auch im Rennsport vertreten. Im selben Jahr heiratete er Francesca Gatti, die Tochter eines Bauern aus Mandello.

Guzzi interessierte sich für Motoren und besonders für Motorräder, die nach dem Jahrtausendwechsel so langsam an Akzeptanz in der Bevölkerung gewannen. Gerade in der Lombardei, rund um Mailand, entstanden die ersten größeren italienischen Motorradfirmen wie Frera und Gilera. Aber Motorräder waren damals oft noch anfällige Konstruktionen, die meist von einzelnen oder wenigen Personen unter schwierigen Bedingungen gebaut wurden. Oft musste man Zugeständnisse machen, weil die Mittel und Möglichkeiten fehlten. Eine industrielle Produktion gab es nur in seltenen Fällen.

Die damaligen Motorräder waren fast alle individuelle Handarbeit mit entsprechenden Mängeln. Und viele Motorräder waren noch mehr oder weniger Fahrräder mit Zusatzmotoren. Carlo Guzzi träumte davon, ein zuverlässiges, besonders gutes Motorrad zu bauen. In seinem Kopf entstanden viele Pläne, wie diese Maschine aussehen sollte. Aber ein Motorrad bauen zu wollen, und die Möglichkeit zu haben, diesen Traum zu verwirklichen, sind zwei völlig unterschiedliche Sachen.



Mit Thunfisch und der Konservierung von Fischprodukten und anderem baute die Familie Parodi ein Firmenimperium auf.

Dann kam der Erste Weltkrieg. Guzzi wurde zuerst zur Infanterie eingezogen. Aber es gelang ihm, zur Luftwaffe zu wechseln, wo er in der Werkstatt einer Wasserflugzeugstaffel bei Venedig für die Wartung der Motoren zuständig war. Hier konnte er sich intensiv mit der Konstruktion von Flugzeugmotoren vertraut machen.

Unter den Piloten der Staffel befanden sich zwei Offiziere, die sich wie Guzzi für Motorräder interessierten. Giovanni Ravelli hatte vor dem Krieg bereits mehrere Motorradrennen bestritten und Siege erzielt. Ravelli war genauso wie Giorgio Parodi von den Plänen, die Guzzi ihnen erläuterte, überzeugt, und zu dritt wollten sie nach dem Krieg dieses Motorrad, welches in Carlos Kopf schon existierte, verwirklichen. Guzzi als Konstrukteur, Ravelli als Test- und Rennfahrer, um die Marke bekannt zu machen, und Parodi sollte sich um die finanziellen Angelegenheiten kümmern, denn er stammte aus einer sehr, sehr reichen Handelsfamilie. Der Reichtum der Familie Parodi geht

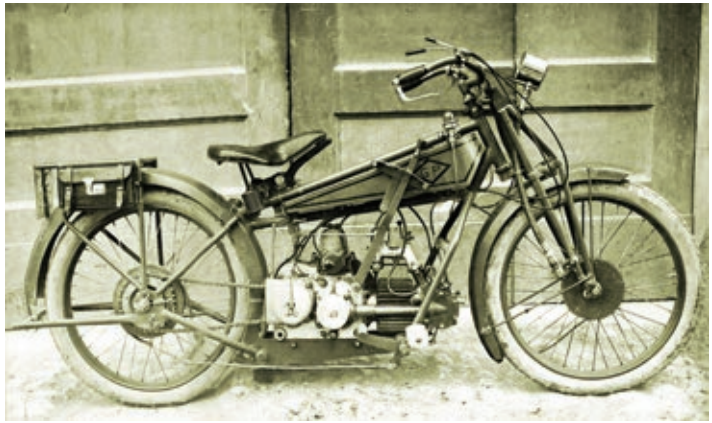
zurück auf Angelo Parodi, den Großvater von Giorgio Parodi, der 1888 eine Thunfischfabrik gründete und eine Methode zur Fischkonservierung erfand. Zusammen mit seinem Sohn Emanuele Vittorio schuf er die größte italienische Schiffsflotte der damaligen Zeit. Noch heute gibt es den Ponte Parodi in Genua, und Thunfisch von Angelo Parodi wird

auch noch verkauft. Als Logo für seine Firma wählte der Italiener damals einen Adler mit gespreizten Flügeln.

Der Erste Weltkrieg ging zu Ende, und die drei Freunde sahen nun die Möglichkeit, ihre Pläne zu verwirklichen.

Parodi bat seinen Vater um Geld, um den Start der Firma finanzieren zu können. Emanuele Vittorio Parodi, Oberhaupt der genuesischen Reeder-Familie, war der Idee nicht abgeneigt, aber bevor er bereit war, das Portemonnaie weit zu öffnen, wollte er als vorsichtiger und erfahrener Kaufmann zum einen erst einmal ein fertiges Motorrad sehen und sich zudem umfassend über das Thema Motorräder, mögliche Marktentwicklung und vieles mehr informieren. So stellte er den drei Motorradfans genug Geld zur Verfügung, dass es möglich war, einen ersten Prototyp zu fertigen. Und während diese Maschine in Handarbeit in Mandello-Tonzanico entstand, plante die Familie Parodi die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Etablierung einer neuen Motorradmarke.

Mit dem nun zur Verfügung stehenden Geld konnte Guzzi seine Träume verwirk-



Die G.P. entstand als erster Prototyp und konnte Emanuele Vittorio Parodi überzeugen, eine Motorradfirma zu gründen.

lichen, so wie er sich das in seinen kühnsten Phantasien vorgestellt hatte. Es entstand der allererste Prototyp. Aber Guzzi schoss etwas über das Ziel hinaus. Er kombinierte sozusagen die besten Ideen mancher Konstrukteure in seinem Motorrad. Er hat die Techniken nicht neu erfunden, aber er hat sie gut zusammengefügt. So entschied sich Carlo für manche Lösung, welche für die Serienfertigung einfach zu teuer gewesen wäre. Er konstruierte einen Ventiltrieb mit einer obenliegenden Nockenwelle, welche von einer Königswelle angetrieben wurde. Dazu setzte er auf eine aufwändige Vierventiltechnik, zwei Zündkerzen (aber nur ein Zündmagnet)... Das war High Tech abgeleitet von den ihm bekannten Flugzeugmotoren.

Das Motorrad entstand anfangs zu Hause bei Carlo Guzzi und dann in der Schmiede von Giorgio Ripamonti. Neben den beiden halfen von Zeit zu Zeit auch andere Personen, den Traum zu verwirklichen. Darunter selbstverständlich auch Parodi und Ravelli. Aber noch vor der Fertigstellung der Maschine kam Ravelli ums Leben, so dass er sie nie fahren konnte.



Die Moto Guzzi Normale unterscheidet sich in vielen Punkten von der G.P. Da wurde nicht nur der Motor geändert.

Ravelli stürzte am 11. August 1919 bei einem Testflug mit defektem Motor ab. Guzzi verwendete nicht nur Komponenten aus Italien. So stammten Vergaser, Sattel und Reifen aus Großbritannien. Nach mehr als einem Jahr Bauzeit war das Motorrad fertig. Man nannte die Maschine G.P. für Guzzi und Parodi.

Die Maschine zeigte das Können von Guzzi und überzeugte Vater Parodi, dass der Mann fähig war, seine Pläne zu verwirklichen. Aber der wirtschaftlich denkende Parodi setzte wohl durch, dass die künftigen Serienmaschinen eine einfachere Technik haben müssten - billiger zu produzieren und einfacher zu warten. Parodi hatte mittlerweile den Motorradmarkt genau studiert und sah hier ein großes Potential für die Massenmobilisierung, doch zur Zeit nur mit einfachen, preiswerten Maschinen.

Wichtig war aber: Vater Parodi war überzeugt von dem Projekt und bereit, von Anfang an viel Geld zur Verfügung zu stellen. So wurde am 15. März 1921 die „Società Anonima Moto Guzzi“ als Aktiengesellschaft gegründet. Das Startkapital betrug 500.000 Lire, aufgeteilt in 5.000 Aktien zu je 100 Lire.

4.600 Aktien hielt Emanuele Vittorio Parodi als Präsident der Aktiengesellschaft und größter Geldgeber. 100 Aktien zeichneten je Carlo Guzzi und Giorgio Parodi. An Angelo Parodi, einem Cousin von Giorgio, der später Geschäftsführer werden sollte, gingen 100 Aktien. Gaetano Belviglieri,

welcher den Gesellschaftsvertrag erstellte und sich zukünftig um die Firmenpapiere kümmerte, bekam 100 Aktien. Der Firmensitz befand sich in Genua, dem Stammsitz der Parodis, die Produktionsanlage entstand aber in Mandello-Tonzanico in der Nähe des Bahnhofs.

Auf einem großen Grundstück, welches genug Ausbaureserven für die Zukunft haben sollte (so dachte man damals), entstanden ein zweistöckiges Haus für Büro, Lager und Wohnraum, und direkt daran eine Stahlbetonhalle für die Produktion. Diese war von Anfang an gut ausgestattet. So gehörten zu der Startausrüstung neun Drehbänke, zwei Fräsmaschinen, eine Schleifmaschine, eine Feilmaschine, eine Bohrmaschine, eine Schermaschine, ein Elektroofen, Tischwerkzeuge, Präzisionsinstrumente und verschiedene Lagerbestände an Rohstoffen und Halbfertigprodukten.

Das waren paradiesische Umstände für Guzzi. Viele andere Motorradpioniere der damaligen Zeit mühten sich in kleinen Schmieden oder Scheunen ab, bauten wenige Motorräder und mussten von dem Verkaufserlös leben, Material kaufen und das nächste Motorrad fertigen, um so

langsam etwas aufzubauen. Guzzi konnte sofort mit sieben Angestellten beginnen, eine geordnete Produktion auf die Beine zu stellen.

Carlo Guzzi holte seinen sieben Jahre älteren Bruder Giuseppe, einen Ingenieur, mit in die Firma, und man machte sich daran, auf der Basis der G.P. eine neue Maschine, welche den Namen Moto Guzzi Normale bekommen sollte, zu entwickeln.

Die Grundkonzeption des Motors mit einem liegenden, nach vorne zeigenden Zylinder wurde beibehalten. Hiervon versprach sich Guzzi einen tiefen Schwerpunkt und die Möglichkeit, ein niedriges Motorrad zu bauen. Das sollte besser beherrschbar sein als manche andere Motorräder, die zu der Zeit teilweise sehr hochbeinig waren.

Anstelle des aufwendigen Ventiltriebs mit Königswelle und vier Ventilen entstand ein einfacherer, wechselgesteuerter Motor mit einem stehenden und einem liegenden Ventil. Damals gab es wegen der schlechten Materialqualität oft Probleme mit abgerissenen Ventilen bei fast allen Motorradherstellern. Guzzi positionierte darum das heiße Auslassventil an der

Motorvorderseite, damit es durch den Fahrtwind gut gekühlt wird, während das Einlassventil seitlich angeordnet ist. So ganz klappte das mit der Kühlung aber nicht, befand sich doch das Vorderrad direkt vor dem Motor und dem Auslassventil. So konstruierte Guzzi Fangstifte, um abgerissene Ventilteller davon abzuhalten, Kolben, Zylinder und Brennraum zu zertrümmern. Im Laufe der Jahre gab es hiervon unterschiedliche Ausführungen. Bei den letzten Modellen mit Wechselsteuerung waren es drei im Winkel von 120 Grad zueinander angeordnete Fangfinger.

Auch beim Fahrwerk gab es einige Änderungen, so war das Rahmenheck anders gestaltet. Anstelle der rechtsseitig betätigten Riemenbremse am Hinterrad verbaut Guzzi in der Normale eine ungewöhnliche Trommelbremse mit zwei Betätigungsmöglichkeiten (Hand- und Fußbremse). Und er entwickelte einen praktischen Mittelständer, welcher viel einfacher zu bedienen ist als die damals üblichen Heckständer.

1921 entstanden 17 Motorräder in dem 300 Quadratmeter großen Werk. Die Zahl der Angestellten betrug zu Jahresende

bereits 25 Arbeiter. Im folgenden Jahr produzierten 52 Personen aber schon 139 Maschinen. 1925 sorgten sogar 340 Mitarbeiter dafür, dass 1.290 Fahrzeuge ausgeliefert werden konnten. Das Werk war



1921 war das Werk 300 Quadratmeter groß.

von den anfänglichen 300 Quadratmetern auf ungefähr 11.000 Quadratmeter vergrößert worden. Damit war die Firma schnell zu einem erfolgreichen Unternehmen aufgestiegen und ein wichtiger Arbeitgeber in der Region. Rundherum



Innerhalb von nur vier Jahren wuchs das Werk auf 11.000 Quadratmeter an.

gründeten sich Firmen, welche Moto Guzzi mit Komponenten belieferten. Zum Vergleich: Bianchi konnte sogar 4.000 Motorräder pro Jahr produzieren und Frera 2.500 Fahrzeuge.

Ab 1928 begann Moto Guzzi, das Militär und Behörden zu beliefern und gewann hier Aufträge, welche früher von Bianchi und Frera erfüllt wurden. 1929 betrug das Kapital der Firma 4.500.000 Lire, also fast das zehnfache gegenüber der Gründung. Der durchschnittliche Gewinn für den Zeitraum 1921 - 1939 betrug 242.208 Lire pro Jahr.

In der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre hatte Guzzi Bianchi und Frera bereits überflügelt. So produzierte Moto Guzzi dann 5.000 Einheiten, während Bianchi und Frera 2.000 bzw. 3.000 Motorräder pro Jahr bauten. Das Bianchi-Werk wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, und auch Frera baute nach dem Krieg keine Motorräder mehr. Hiervon profitierte Moto Guzzi.

Die Firma hieß zwar „Società Anonima Moto Guzzi“, aber Carlo Guzzi gehörte nur ein Fünfzigstel des Aktienkapitals. Haupteigentümer war die Familie Parodi, auch wenn diese sich teilweise im Hintergrund hielt. Die Familien Guzzi und Parodi ergänzten sich gut und sorgten für einen

schnellen Aufstieg der Marke. Carlo Guzzi hatte die technische Leitung, Angelo Parodi kümmerte sich um die Verwaltung in Mandello del Lario. Giorgio Parodi leitete den Firmensitz in Genua. Zwischen Genua und Mandello del Lario gab es eine spezielle Funkverbindung. Hierfür baute man einen Funkturm auf dem Werksgebäude.

Ohne die finanziellen Möglichkeiten, welche die Familie Parodi zur Verfügung stellte, wäre die Entwicklung nicht in diesem Tempo möglich gewesen.

Die Aufgaben verteilten sich bald so, dass Carlo Guzzi seinen Schwerpunkt in der Motorenentwicklung hatte. Er hatte sich einen Grundmotorblock gebaut, auf dem er die verschiedensten Ideen ausprobierete. Sein Bruder kümmerte sich mehr um die restliche Technik und als Ingenieur um die Berechnungen.

Moto Guzzi nutzte den Rennsport geschickt, um die Qualität der Motorräder und die Marke populär zu machen. Und dazu kamen die Erfahrungen der Handelsfamilie Parodi, die genau wusste, wie man Waren verkauft. Viele geniale Motorradkonstrukteure sind an diesem Punkt gescheitert. Aber die Marke Guzzi baute ein Vertriebsnetz auf, wie es zu dieser Zeit in der Motorradbranche noch nicht

üblich war. Vertragshändler mussten verschiedene Auflagen erfüllen und einen gewissen Bestand an Ersatzteilen vorrätig halten. Das war damals noch absolut unüblich. Halfaber dem schnellen Wachstum der Marke.

Für die Straßenmaschinen vertraute Guzzi lange auf einen Halblitermotor mit einem liegenden Zylinder und wechselgesteuerten Ventilen. (Diese Modelle haben wir in der letzten Ausgabe der Motalia bereits vorgestellt.) Dieser Motor war günstig und zuverlässig.

Es war immer genug Geld verfügbar, um neue Pläne zu verwirklichen, davon konnten damals viele andere Firmen nur träumen. So war es Guzzi von Anfang an möglich, spezielle Motorräder für den Rennsport zu bauen, während mancher Konkurrent nur die begrenzten Möglichkeiten hatte, vorhandene Serienmaschinen etwas zu modifizieren.

So entstand schon 1923 die Corsa due Valvole (C 2V) mit zwei hängenden Ventilen, während die Straßenmaschinen ja ein hängendes und ein stehendes Ventil hatten. Mit dem besser gestalteten Brennraum und einigen anderen Änderungen bedeutete das 17 statt 8 PS.

Guzzi nutzte den Rennsport konsequent für die Erprobung von neuen Ideen, und so manches, was sich hier bewährte, fand sich kurze Zeit später in der Serienproduktion wieder. Die Moto Guzzi Normale, das erste Straßenmotorrad der Firma, wurde von 1921 bis 1924 gebaut. Dann folgte die Sport. Diese hat den Rahmen der C 2V und den Werkzeugkasten mit den beiden seitlichen Kniekissen, damit der Fahrer einen besseren Halt auf der Maschine hat.

Im Rennsport folgte auf die C 2V mit zwei hängenden über Stößelstangen und Kipphebel betätigte Ventile sehr schnell die C 4V. Hier griff Carlo auf Merkmale der G. P. zurück. Also Motorbau vom Feinsten mit einer obenliegenden Nockenwelle, die von einer Königswelle auf der rechten Motorseite angetrieben wird. Für den Gaswechsel im Zylinder sorgen vier Ventile. Gleich im ersten Jahr gewann die Maschine die neu geschaffene Europameisterschaft. Guido Mentasi war der erfolgreiche Fahrer, der damit Moto Guzzi spätestens jetzt auch über die Grenzen Italiens hinaus bekannt machte.

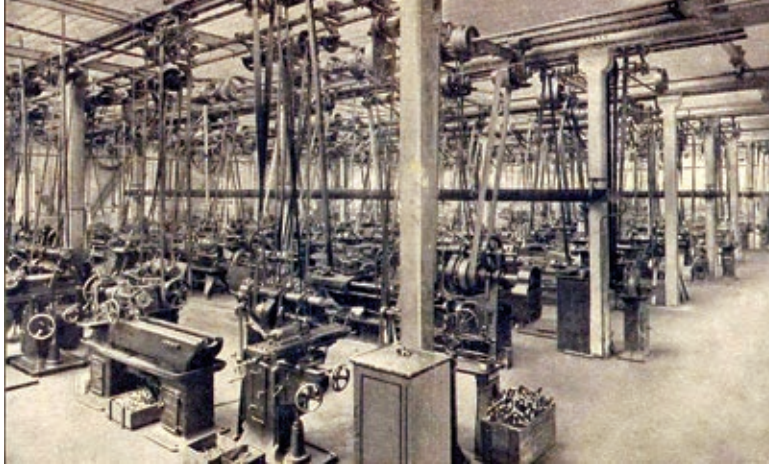
1932 stellte Moto Guzzi die ersten Straßenmotorräder vor, bei denen sich

beide Ventile oben im Kopf befanden. Im Gegensatz zur C 2V besitzt die P175 einen teilweise gekapselten und damit sauberen, wartungsärmeren und besser geschmierten Ventiltrieb mit außenliegenden Haarnadelventilen. Der Langhuber (63,7 Millimeter



*Für das Rennmotorrad
Corsa 4 Valvole griff
Carlo Guzzi auf die
Motorkonstruktion
der G.P. zurück.*

mit einem Kolben mit einem Durchmesser von 59 Millimeter) erreicht mit seinen 174 Kubikzentimetern bei 4.200 U/min 7,0 PS. Damit ist der Motor beinahe so stark wie die Normale, die ja fast den dreifachen Hubraum hat. Die Renn-technik war im Serienmaschinenbau angekommen.



Der Maschinensaal im Jahr 1927.

Als die gesetzlichen Vergünstigungen für die 175er-Klasse wegfielen, vergrößerte Moto Guzzi den Hubraum der Maschine auf 238 Kubikzentimeter. Beim Hub konnte man nicht viel ändern, so wuchs dieser nur minimal von 63,7 auf 64 Millimeter. Aber der Kolben legte im Durchmesser von 59 auf 68 Millimeter zu. So wurde aus dem Langhuber ein Kurzhuber.

Als Firmenzeichen wählte man für Moto Guzzi einen Adler im Flug mit gespreizten Schwingen. Dieser sah dem Wappen der italienischen Luftwaffe, bei der sich Guzzi, Parodi und Ravelli kennen gelernt haben, sehr ähnlich. Damit wollte man wohl auch an den verstorbenen Freund erinnern, und ein Adler war ja schon bereits das Logo der Parodi-Familie. Der Adler setzte von der Firmengründung an sofort zu einem Höhenflug an. Mit etwa zehn Angestellten begann die Geschichte von Moto Guzzi. In den fünfziger Jahren arbeiteten mehr als 2.000 Menschen für die Marke. Dann kam aber die große Motorradkrise.

Carlo Guzzi war nicht der Chef von Moto Guzzi. Er besaß bei der Firmengründung nur zwei Prozent der Aktien. Er war aber als Firmenmitgründer am Gewinn beteiligt. Manche bezeichneten ihn als „Luxus-Angestellten.“ Bis 1953 leitete

Giorgio Parodi die Firma. Unterstützt wurde er dabei von seinem Cousin Angelo bis zu dessen Tod. Enrico Parodi, der Bruder von Giorgio, trat 1926 in die Firma ein. Er war unter anderem für den Auf- und Ausbau des Händlernetzwerkes zuständig. 1942 übernahm Enrico nach dem Tod von Angelo den Posten des Vize-Präsidenten. Mitte der fünfziger Jahre zog sich Giorgio aus der Firma zurück und Enrico übernahm seine Position. Emanuele Vittorio Parodi war bereits während des zweiten Weltkriegs gestorben.

Giorgio Parodi hatte in drei Kriegen als Pilot gekämpft, einige Orden erhalten, war aber auch mehrfach verletzt worden. Als Folge hiervon war er auf einem Auge blind, trug viele Narben im Gesicht und hatte einen teilweise gelähmten Arm. 1955 starb Giorgio Parodi mit Herzversagen.

Zum Zeitpunkt des Todes von Giorgio Parodi hatte Moto Guzzi etwa 1.500 Beschäftigte. Die Fabrik war auf mehr als 24.000 Quadratmeter angewachsen. Zwei eigene Kraftwerke (zusammen mehr als 1.000 PS) übernahmen die Stromversorgung, und man war der einzige Motorradhersteller auf der Welt mit einem eigenen Windkanal.

Als Erbe der Parodi-Familie kümmerte



Von links nach rechts: Carlo Guzzi, der Rennfahrer Stanley Woods und Giorgio Parodi.

sich Enrico nicht nur um die Motorradmarke sondern auch um andere Geschäftszweige des großen Parodi-Imperiums. Aber Enrico traf viele falsche Entscheidungen. Es kam auch zum Streit zwischen der neuen Geschäftsleitung und Carlo Guzzi, welcher daraufhin aus der Firma ausschied. Die Lodola war 1961 das letzte Modell, welches Guzzi entworfen hatte, danach verließ er die Firma.

In den fünfziger Jahren brachen die Absatzzahlen der Motorradfirmen ein. Die Bevölkerung konnte sich nun kleine Autos leisten. Als eine Konsequenz der rückläufigen Verkaufszahlen zogen sich fast alle italienischen Motorradhersteller 1957 aus dem kostspieligen, internationalen Rennsport zurück. Trotz der Bemühungen von Enrico wurde Moto Guzzi im Februar 1966 unter gerichtliche Verwaltung der IMI (Istituto Mobiliare Italiano) gestellt.

Da war Carlo Guzzi bereits tot.

Der Mitgründer der Firma starb am 3. November 1964, einen Tag vor seinem 75sten Geburtstag. Die IMI übergab Moto Guzzi in die neu gegründete SEIMM (Società Esercizio Industrie Moto Meccanice), welcher es gelang, die Firma aus den roten Zahlen herauszuführen. 1973 übernahm der Argentinier Alejandro De Tomaso die Firma. Später gab es weitere Besitzerwechsel. Heute gehört Moto Guzzi zum Piaggio-Konzern.

Moto Guzzi will den 100-jährigen Geburtstag bei dem traditionellen Motorradtreffen in Mandello del Lario im Herbst feiern, falls dieses dann möglich sein wird, was im Moment ungewiss ist. Der tatsächliche Geburtstag der Marke ist aber jetzt am 15. März. Eine gute Gelegenheit, an diesem Tag mit einem Glas italienischen Weines auf die Leistungen von Guzzi und Parodi anzustoßen.



„Sala Spedizione“ - das Auslieferungslager - im Jahr 1927.

Ducati in Zahlen

Sinkende Verkaufszahlen bei Ducati

Die Verkaufszahlen von Ducati sind im Jahr 2020 um fast 10 Prozent zurück gegangen. Hatten sich im Jahr 2019 noch 53.183 Menschen für eine Neumaschine aus Bologna interessiert, so waren es im letzten Jahr nur noch 48.042 gewesen.

Die Scrambler-Baureihe ist mit 9.265 ausgelieferten Einheiten die meistverkaufte Familie im Jahr 2020. Das bedeutet in diesem Sektor aber ein Minus von etwa 22 Prozent. Die neue Streetfighter V4 ist mit 5.730 Motorrädern das am meisten produzierte Modell aus Bologna in 2020 gewesen.

Mit 7.100 Einheiten bleibt Italien der wichtigste Markt für Ducati. Dort sind die Zahlen in 2020 für den Hersteller aus Bologna aber um 27 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken. Der Motorradmarkt in Italien schloss das Jahr 2020 mit einem Rückgang von 5,7 Prozent. Da hat Ducati überproportional verloren. In Deutschland entschieden sich 5.490 Personen für ein Desmobike. Das bedeutet zwar ein Plus von 6,7 Prozent, aber der Gesamtmarkt verbesserte sich um fast 17 Prozent. Anders gesagt sank der Marktanteil von Ducati in unserer Republik von 4,55 Prozent auf 4,14 Prozent.

China ist mit 4.041 Einheiten zum viertgrößten Verkaufsort für Ducati geworden. Dort konnte die Marke um 26 Prozent zulegen. Es wird wohl nur wenige Jahre dauern, bis China zum wichtigsten Markt für Ducati aufsteigt.

Insgesamt betrachtet sind die Verkaufszahlen von Ducati seit 2016 (55.451) stetig
März 2021



Die leistungsstarke Streetfighter V4 S fand in 2020 fast 6.000 Käufer. 1.000 Straßenkämpfer wurden in Deutschland zugelassen.

leicht am Sinken, auch wenn der Hersteller in einer Pressemeldung darauf verweist, dass das zweite Halbjahr 2020 das erfolgreichste in der Firmengeschichte gewesen sei. Dabei darf man aber nicht vergessen, dass 2020 ein schwieriges Jahr war und im ersten Halbjahr für sieben Wochen die Produktion in der italienischen Motorradindustrie still stand. So wurde manches auf das zweite Halbjahr verschoben und hat dort die Zahlen gegenüber dem Vorjahr verbessert

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

Presseschau

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

Moto Guzzi Le Mans III

Ein Artikel über das Sportmotorrad aus Mandello del Lario befindet sich in dem Heft Nr. 02/2021 der Zeitung „Klassik Motorrad“. Zwölf Seiten und neunzehn Bilder sind die Eckdaten dieses Berichtes.

Piaggio Beverly 300/400

Eine Vorstellung der neuen Versionen des Beverly-Rollers von Piaggio nimmt in der Ausgabe Nr. 01/2021 der Zeitung „Motorrad Magazin“ eine Seite ein. Sechs Fotos sorgen für die Bebilderung.

Moto Guzzi V7

Das „Motorrad Magazin“ hat der für Euro 5 überarbeiteten Moto Guzzi V7 in den Versionen Special und Stone eine Seite gewidmet. Fünf Bilder garnieren in der Ausgabe Nr. 01/2021 den Text.

Moto Guzzi Gespann

Auf vier Seiten beschäftigt sich „Motorrad Gespanne“ mit einer zum Gespann umgebauten Moto Guzzi V7 850. Zwölf Fotos zeigen das Dreirad und einige seiner Details. Zu finden ist der Artikel in der aktuellen Ausgabe.

Umgezogen?

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

**Postvertriebsstücke sind vom Nach-
sendeantrag ausgenommen und werden
nicht an den Absender zurückgeschickt.**

Aprilia V4 2021

„PS“ veröffentlicht auf zwei Seiten in dem Heft Nr. 03/2021 eine Vorschau auf die zukünftigen Ausführungen der Aprilia RSV4 und Tuono 1100. Zwei Fotos, welche vermutlich Vorserienversionen zeigen, schmücken den Text.

Die Zeitung „Motorrad News“ hat einer Vorstellung der für die nächste Saison überarbeiteten V4-Bikes eine Seite eingeräumt. Zwei Fotos übernehmen in dem Heft Nr. 03/2021 die Darstellung der Maschinen.

Ducati 750 GT

„Motorrad Classic“ widmet viel Platz der Ducati 750 GT und der Entwicklungsgeschichte dieses V2-Modells. Zwei Artikel belegen zusammen achtzehn Seiten in der Ausgabe Nr. 03/2021. Sechsenddreißig Abbildungen bereichern den Text.

Ducati Scrambler 1100

Vier Seiten war dem „Motorrad Magazin“ ein Test der Scrambler in der Version Sport Pro wert. Elf Abbildungen bringen das Motorrad und einige seiner Details den Lesern näher. Veröffentlicht ist der Artikel in dem Heft Nr. 01/2021.

Benelli 750 Sei

Die Zeitung „PS“ beschreibt eine zum Café Racer umgebaute Benelli 750 Sei auf sechs Seiten. Acht Bilder garnieren in der Ausgabe Nr. 03/2021 den Text.

Presseschau

Moto Guzzi Sport 15

In der Zeitung „Motorrad Classic“ kann man einen Bericht über die Restauration einer Moto Guzzi Sport 15 und deren Modellgeschichte lesen. Hier verteilen sich vierzig Fotos auf vierzehn Seiten in der Ausgabe Nr. 03/2021.

Ducati Multistrada V4 S

In einem Vergleichstest der Zeitung „PS“ heißen die beiden Konkurrenten Ducati Multistrada V4 S und BMW S 1000 XR. Zwölf Fotos verstreuen sich auf acht Seiten in der Ausgabe Nr. 03/2021.

Ein Fahrbericht der neuen Multistrada mit Vierzylinder-Motor ist in der aktuellen Ausgabe vom „Motorrad Magazin“ zu entdecken. Zehn Fotos sorgen auf fünf Seiten für die Auflockerung des Textes.

Fantic TX 220

Acht Seiten belegt der erste Teil eines Vergleichstests von Kleinkraftädern, der als Nachdruck aus dem Jahr 1978 in „Motorrad Classic“ zu finden ist. Der Artikel beinhaltet sechsundreißig Abbildungen in der Ausgabe Nr. 03/2021.

Aprilia RSV4

„PS“ lässt eine Aprilia RSV4 1100 Factory gegen eine Aprilia RSV4 1000 RF antreten. Beide Maschinen sind für die Rennstrecke umfangreich umgebaut und getuned. Auf zehn Seiten wird den zwei Superbikes auf den Zahn gefühlt. Siebzehn Fotos füllen den Text in der Ausgabe Nr. 03/2021.

Aermacchi Chimera

Auf etwas mehr als einer halben Seite befasst sich „Motorrad Magazin“ in dem Heft Nr. 01/2021 mit der raren Aermacchi. Eine Zeichnung begleitet den Text.

Aprilia Tuono 660

In der Ausgabe Nr. 03/2021 hat „PS“ eine Vorstellung der zweizylindrigen Aprilia mit halbhochem Lenker abgedruckt. Dieser Artikel erstreckt sich über zwei Seiten mit drei Fotos.

Auch „Motorrad News“ hat schon vor der eigentlichen Pressepräsentation eine Vorstellung der kleinen Tuono auf einer Seite mit vier Bildern in dem Heft Nr. 03/2021 zu Papier gebracht.



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

Jetzt die neuen Modelle testen!

MOTO GUZZI

Aprilia
2018
1. Platz
MotoGP

75 Jahre MV Agusta

Teil sieben, die ersten Vierzylinder-Motorräder

Zwanzig Jahre dauerte es, bis MV Agusta das erste Serienmotorrad mit mehr als einem Zylinder für den Straßenverkehr anbot. Noch länger musste man sich gedulden, bis man ein Vierzylinder-Motorrad dieser Marke kaufen konnte.

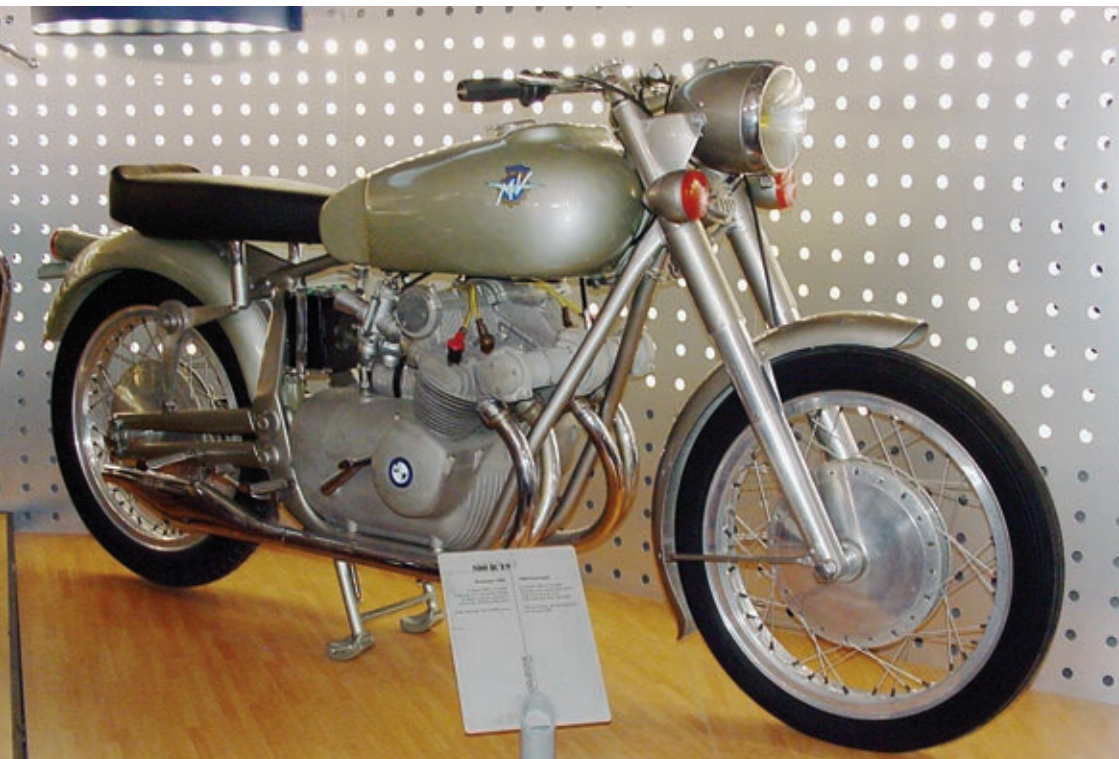
Von 1946 bis 1950 nahm MV Agusta mit kleinen Zweitakt-Maschinen an Motorradrennen teil. Aufgrund der schwindenden Konkurrenzfähigkeit gegenüber den viertaktenden Gegnern engagierte MV Agusta Pietro Remor, der bis dahin bei Gilera gearbeitet hatte. Der Ingenieur sollte neue Viertaktmotoren für die Klassen 125 und 500 konstruieren. Mit Remor wechselten noch ein paar andere Personen von der einen zur anderen Marke.

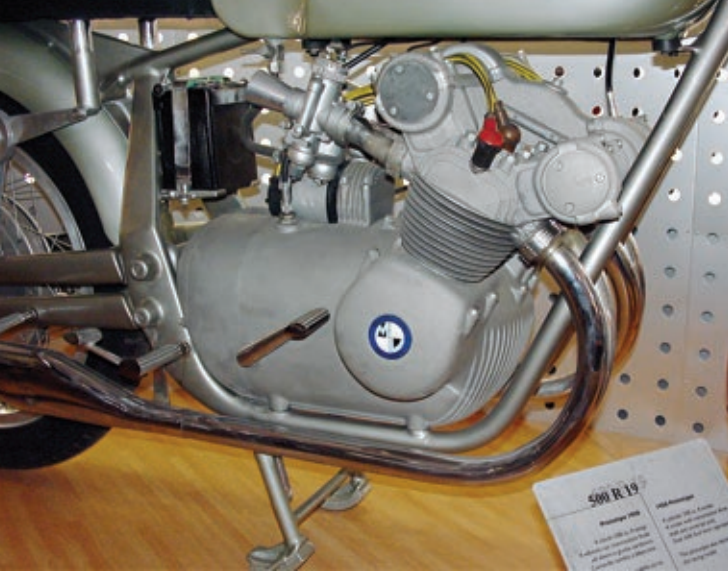
Die erste 500er-Rennmaschine

Remor war federführend an der Entwicklung der Gilera 500 Quattro beteiligt gewesen und hatte von Gilera alle Konstrukti-

onszeichnungen mitgenommen. So konnte er in kürzester Zeit eine Halbblitermaschine entwickeln, deren Motor viele Gemeinsamkeiten mit der Gilera hatte. Aber im Gegensatz zu dem Motor aus Arcore waren die Zylinderköpfe separat gegossen.

Und ungewöhnlicherweise entschied sich der eigenwillige Remor für einen Kardanantrieb. Um dessen Lastwechselreaktionen zu reduzieren, entwickelte er eine Parallelogrammschwinge als Hinterradführung. Bei der Gabel bestand Remor auf eine Girder-Konstruktion aus Chrom-Molybdän-Stahl. Sowohl vorne als auch





Turismo 500

Parallel zum Rennmotorrad entstand zeitgleich eine MV Agusta 500 Turismo als Prototyp. Den luftgekühlten Vierzylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, die in Motormitte von einer Zahnradkaskade angetrieben werden, hatte man von 50 auf 40 PS bei 8.500 U/min gedrosselt. Pro Zylinder stehen zwei Ventile im Winkel von 90 Grad zueinander, deren Betätigung erfolgt direkt über Tassenstößel. Hub und Bohrung betragen jeweils 54 Millimeter. Zusammen ergibt das 494,4 Kubikzentimeter.

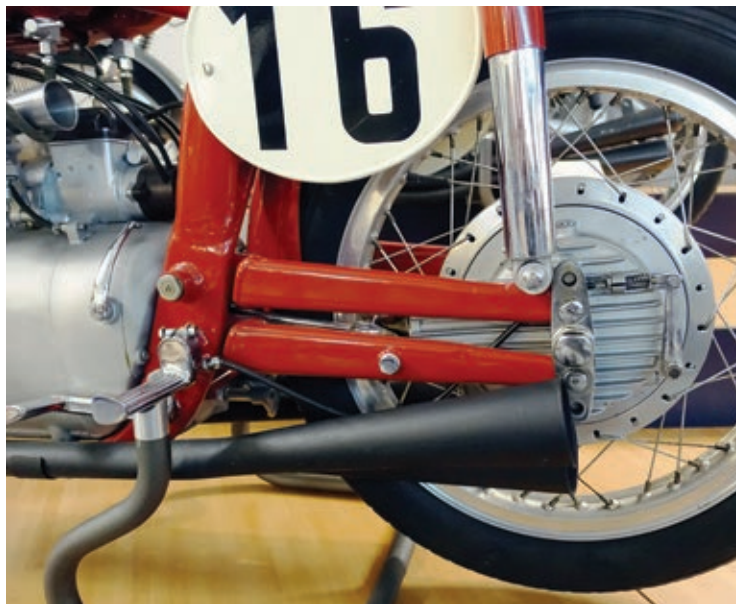
Was man im ersten Moment für den Schalthebel halten könnte, ist wohl der Kickstarter. Sowohl auf der rechten wie der linken Fahrzeugseite befinden sich hinter den Fahrerfußrasten die Enden einer quer zur Fahrtrichtung montierten Schaltwippe.

hinten vertraute der Ingenieur auf eine außergewöhnliche Drehstabfederung und altertümliche Reibdämpfer. Vorne ersetzen die Drehstäbe die Lagerbolzen, hinten waren sie in die Reibdämpfer integriert. Die Maschine erwies sich auf Antrieb als schnell, aber das Fahrverhalten stellte sich als problematisch heraus.

Zwei Dell'Orto-Vergaser vom Typ SSI mit einem Durchmesser von 27 Millimetern lassen den Vierling durch offene Trichter einatmen. Das Ausstoßen der Abgase erfolgt durch eine Vier-in-zwei-Auspuffanlage mit eng anliegenden Schalldämpfern. Die Silhouette der Maschine

Links: 1950 war diese direkt von der Rennmaschine abgeleitete Turismo 500 eine Sensation, die leider ein Traum blieb.

Rechts: Parallelogrammschwinge und Kardanwelle mit zwei Kreuzgelenken.





Die Turismo 500 war ein fahrfertiges Motorrad.

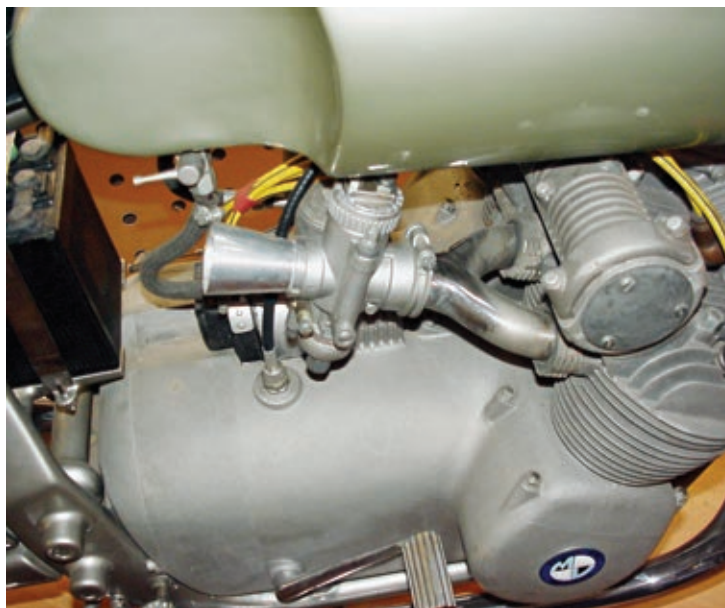
ist sehr schmal, weil man darauf verzichtete, an dem von der Rennmaschine abgeleiteten Motor nachträglich rechts und links Aggregate wie Lichtmaschine und E-Starter anzuflanschen. Der Verteiler für die Spulenzündung ist waagrecht über dem Getriebe angeordnet. Wie bei der Werksmaschine überträgt auf der linken Seite eine Kardanwelle mit zwei Kreuzgelenken die

Zwei Zylinder teilen sich mit einem gegabelten Ansaugstutzen einen Vergaser.

Kraft zum Hinterrad. Das Getriebe ist im Motorblock längs angeordnet, und die Einscheibentrockenkupplung befindet sich auf der Rückseite des Motors. Das heißt, die Kraftübertragung um 90 Grad findet bereits zwischen Kurbelwelle und Getriebe statt.

Die Betätigung des Getriebes ist etwas ungewöhnlich: Hinter dem Motor befindet sich eine quer angeordnete Schaltwippe, welche mit beiden Füßen mit der Hacke betätigt wird. Links schaltet man hoch und rechts schaltet man runter. (Die Rennmaschinen wurden schnell auf eine Schaltwippe auf der rechten Seite umgerüstet.) Der Hebel, der auf der rechten Seite wie der eigentliche Schalthebel aussieht, dürfte der Kickstarter sein.

Auch die Parallelogrammschwinge mit der Drehstabfederung besitzt der Prototyp. Anstelle der Reibdämpfer ist hier aber eine hydraulische Dämpfung verbaut, welche sich senkrecht unter der Sitzbank befindet, und



über Hebel, welche den Reibdämpfern der Rennmaschine ähneln, mit der Schwinge verbunden sind. Aber vorne ist eine moderne Telegabel verbaut. In den Drahtspeichenrädern mit einem Durchmesser von 19 Zoll befinden sich vorne und hinten Aluminiumfelgenreife in stabiler Hochschulterbauweise. (Die Rennmaschine hatte 20-Zoll-Räder.) Für die Verzögerung sorgen in beiden Rädern einseitige Simplex-Trommelbremsen.

Deren Durchmesser beträgt vorne 230 und hinten 220 Millimeter. Die Bremse hinten sitzt auf der selben Seite wie der Kardantrieb.

Tacho und Drehzahlmesser sind in dem Tank integriert. Vorne befinden sich tropfenförmige Blinker, hinten hat man auf Fahrtrichtungsanzeiger verzichtet. Es gibt ein Rücklicht aber noch kein Bremslicht. Das komplette Motorrad ist silberfarben lackiert.

Das Werk gab Dank der Verwendung leichter Materialien ein Gewicht von nur 155 Kilogramm trocken an. Damit wäre das Motorrad leichter als so manche Einzylinder-Maschine der damaligen Zeit mit gleichem Hubraum, was kaum zu glauben ist. Man sprach von einer Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Das war ein Rennmotorrad für die Straße - ein echtes Superbike. Bei der Präsentation im Herbst 1950 war die MV Agusta 500 Turismo der Star der EICMA. Trotz des hohen Preises von fast einer Millionen Lire, den man bei der Vorstellung nannte, gab es einige Kaufinteressenten, aber das Werk konnte sich doch nicht zu einer Serienproduktion ent-



Das erste serienmäßige Vierzylindermotorrad von MV Agusta.

scheiden. So platzten die Träume der Fans, welche sich einen Ableger der Rennmaschine für die eigene Garage wünschten.

600 Quattro Cilindri

Es sollte aber 15 lange Jahre dauern, bis MV Agusta wieder ein Vierzylinder-Motorrad für den Straßenverkehr vorstellte. Als sich das Ende der Motorradkrise abzeichnete, wagte man einen neuen Anlauf: Die MV Agusta 600 Quattro Cilindri war aber so gar nicht das, was man sich von der Marke, die den Rennsport dominierte, gewünscht hatte.

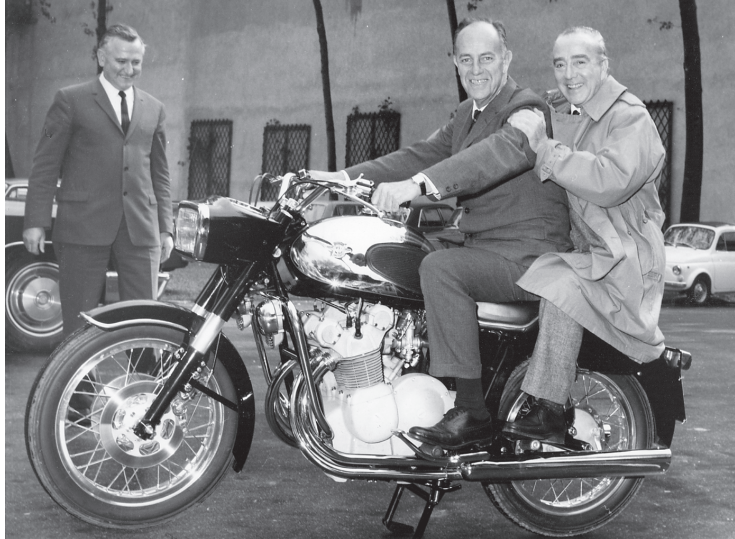
Mit klobigem Scheinwerfer, halbhoher Lenker, buckeligem Tank und Stufensitzbank ist das eine schwere Tourenmaschine, welche trocken 221 Kilogramm auf die Waage wuchtet. Da tröstete es auch wenig, dass der Motor nun 50 PS leistete. Das Mischen von Luft und Benzin übernehmen zwei Vergaser vom Typ SSI 25 aus dem Hause Dell'Orto. Ein Zündverteiler wie aus dem Automobilbau von Bosch befindet sich über dem Getriebe zwischen den Vergasern. Die Getriebewellen (nun fünf Gänge) sind jetzt parallel

zur Kurbelwelle angeordnet, und eine Naßkupplung mit sechs Scheiben sorgt für die Kraftübertragung. Die Umlenkung zum Kardanantrieb erfolgt nun am Getriebeausgang. Die 600er hat eine gewöhnliche Schaltwippe auf der rechten Seite zum Wechseln der Gänge.

Eine Besonderheit des Motors ist, dass man nach dem Lösen der Bankette die Zylindereinheit samt Kopf, Kurbelwelle inklusive Lagerung und Nockenwellenantrieb aus dem Motorgehäuse heraus nehmen kann. So konnte man an der Rennstrecke Schäden schnell durch Austauschen reparieren.

Angeblich wählte man für das Straßemotorrad extra einen Hubraum von 600 Kubikzentimeter, um damit auszuschießen, dass Privatfahrer mit dem Motorrad in der Halbliter-Klasse starten können.

Der erste Prototyp hatte 590 Kubikzentimeter mit 56er-Kolben und einem langen Hub von 60 Millimetern. Aber bei dem



Graf Agusta und ein Repräsentant des Hubschrauberherstellers Bell beim Probesitzen.

Serienmotorrad verkürzte man den Arbeitsweg der Kolben auf 56 Millimeter und erhöhte den Durchmesser der Zylinderbohrung auf 58 Millimeter. Das ergab dann 572 cm³.

Zum Tourencharakter passt nun der Kardanantrieb, der sich jetzt aber auf der rechten Seite befindet. (Die Rennmaschinen hatte man längst auf Kettenantrieb umkonstruiert.) Eine normale U-Schwinge stützt sich über zwei Stoßdämpfer gegen den Rahmen ab. Eine Telegabel führt das Vorderrad. Als Novum besitzt

die 600er vorne eine Doppelscheibenbremse. Das ist eine mechanisch betätigte Konstruktion der Firma Campagnolo, der Durchmesser der Scheiben beträgt 216 Millimeter. Hinten unterstützt eine Trommelbremse mit 200 Millimetern die Geschwindigkeitsvernichtung.



Werkzeugfächer wie kleine Koffer.

Die Scheibenbremsanlage war zwar hypermodern, sah gut aus und war auch leichter einzustellen als eine Doppelduplexbremse mit ihren vier auflaufenden Backen, aber eine besonders wirkungsvolle Verzögerung konnte sie nicht bieten: 60 Meter Bremsweg aus 100 km/h. Die letzten beiden 600er, welche in 1971 und 1973 das Werk verließen, sind wohl mit einer Grimeca-Trommelbremse ausgestattet.

Im Gegensatz zum Prototyp mit verchromten Stahlfelgen rollen alle käuflichen 600er auf Borrani-Hochschulterfelgen aus Aluminium. Deren Durchmesser beträgt 18 Zoll.

Auch der E-Starter war damals genauso wie die Scheibenbremse und der Kardantrieb etwas seltenes im Motorradbau. Einen Kickstarter gab es nicht. Der Motor war ja von den Rennmaschinen abgeleitet, und die hatten weder einen elektri-



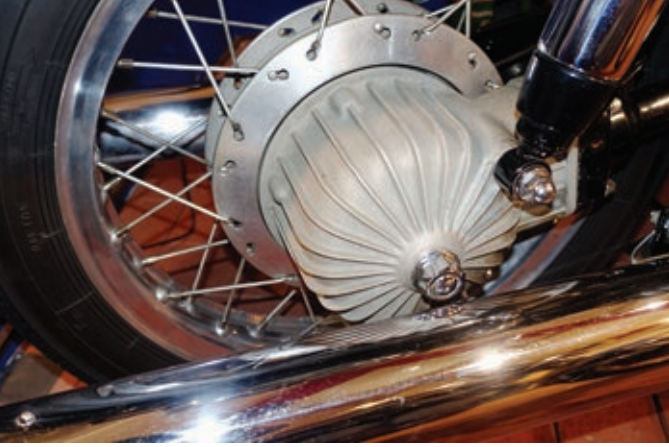
Die erste Scheibenbremse an einem Serienmotorrad.

schen Anlasser noch einen Kickstarter - damals gab es ja noch Schiebstarts. Während man wie gesagt auf den Kickstarter verzichtete - den nachträglich zu integrieren, wäre wohl zu aufwändig gewesen - platzierte man unter dem Motor eine Kombination von Anlasser und

Lichtmaschine, denn auch diese hatten die Rennmotorräder mit Magnetzündung nicht. So konnte man die schmale Silhouette erhalten. Dieser Dynastarter von Bosch ist mit zwei Keilriemen mit dem Motor verbunden.

Zwei Vergaser für vier Zylinder. Auf einen Luftfilter verzichtete man noch.





Breites Endantriebsgehäuse, weil das Tellerrad nicht innen sondern außen platziert ist.

Im Herbst 1965 hatte die 600er auf der Ausstellung in Mailand ihren ersten öffentlichen Auftritt. (Auf dieser Messe waren die Ducati Apollo 1260, die Moto Guzzi V7 700 und weitere Neuheiten ausgestellt.) Im Sommer 1967 entstanden die ersten zwanzig Maschinen. Im Vergleich zum Prototyp gab es einige Änderungen, man hat noch viel getestet. Unter anderem ersetzten nun UBF 24 BS-Vergaser die 25er SSI des Prototyps. Die zwei Vergaser waren eigentlich viel zu klein für diesen Motor, bei dem die Einlassventile einen Durchmesser von 30 Millimeter haben. Die Vergaser sorgten wohl für die „geringe“ Höchstgeschwindigkeit von nur etwa 160 km/h. So mancher Besitzer rüstete nachträglich auf vier Vergaser um.

Auf die 600 Quattro folgte später die 750 Sport.

Es wurden von der 600er je nach Quelle nur 127 bzw. 135 Exemplare gebaut. Zum einen lag das sicherlich am Styling und an der Grundauslegung der Maschine und zum anderen am Preis. Aufgrund des Aufbaus des Motors - Renntechnik aus den Fünffzigrern mit vielen Zahnrädern und einer Konstruktion, die zeitaufwändig ausdistanziert werden musste - war dessen Produktion sehr teuer. In Motor, Getriebe und Endantrieb be-

finden sich insgesamt 43 Lager! Obwohl nur so wenige Maschinen entstanden, gab es im Produktionszeitraum diverse technische Änderungen. So wechselte der Primärtrieb von gerade- auf schrägverzahnt, und es wurden drei unterschiedliche Zündverteiler verwendet. Um nur zwei der vielen Modifikationen zu nennen. 1969 erhörte MV Agusta endlich die Wünsche der Fans und bot mit der 750 Sport ein Motorrad an, welches mehr Bezug zu den Rennmaschinen hatte.



Moto Guzzi-Neuheiten

Euro-5- und Jubiläumsmodelle

Moto Guzzi hat nun auch die Modelle V85 TT und V9 für die Norm Euro 5 fit gemacht und den Motorrädern ein paar Modifikationen für die neue Saison spendiert. Und anlässlich des 100jährigen Firmenjubiläums bietet Moto Guzzi drei Modelle in diesem Jahr mit einer speziellen Lackierung an.

V85 TT

Die wichtigste Änderung an der Reiseenduro ist ein Satz neue Felgen. Diese Drahtspeichenräder erlauben nun den Verzicht auf die Schläuche in den Reifen. Das bedeutet zum einen viel mehr Sicherheit bei Luftverlust und senkt zudem das Gewicht der Räder um 1,5 Kilogramm. Das bedeutet eine spürbare Verringerung der Kreiselkräfte und somit ein leichtfüßigeres Handling.

Mit einer neuen Nockenwelle und geänderten Kennfeldern soll der V2 nun bei niedrigen und mittleren Drehzahlen ein höheres Drehmoment liefern. Die Leistungsdaten bleiben mit 80 PS und 80 Nm unverändert. Zudem bietet die Bordelek-



Neue Felgen erlauben den Verzicht auf die Schläuche in den Reifen.

tronik jetzt zwei weitere Leistungsmodi. Zu den bisherigen - Straße, Regen und Offroad - gesellen sich nun noch Sport und Custom. Bei letzterem kann man sich die Parameter individuell zusammen stellen.

Jetzt ist die V85 TT auch in der Modelfarbe Schwarz lieferbar.





Die V9 Bobber erhält wie die V7 Stone LED-Beleuchtung rundum.

Die Farbschemen Gelb Mojave und Rot Uluru erhielten eine Überarbeitung gegenüber den bisherigen Lackierungen, neu im Programm ist die Farbe Schwarz Etna.

Bei der V85 TT Travel bleibt die Lackierung unverändert. Sie erhält aber selbstverständlich ebenfalls alle technischen Modifikationen.

Ab Ende Februar 2021 ist die schwarze V85 TT für 12.290 Euro im Handel erhältlich. Für die beiden anderen Farben ist ein



Aufpreis von 300 Euro fällig. Die für die Reise bereits umfangreich ausgestattete Travel steht ebenfalls ab Ende Februar für 13.490 Euro zum Kauf bereit.

Die V9-Modelle

Die V9-Modelle erhalten genauso wie die V7 (siehe letzte Ausgabe der Motalia) einen von der V85 TT abgeleiteten Motor, welcher 65 PS und 73 Nm leistet. Um von der um knapp 20 Prozent gestiegenen Leistung nicht überfordert zu werden, erhält der Rahmen

im Lenkkopfbereich Verstärkungen für mehr Stabilität und Fahrpräzision.

Neue Trägerplatten, in denen die Fahrerfußrasten nun in Gummis gelagert sind, dämpfen die Vibrationen für mehr Komfort.

Die V9 Bobber startet ins Jahr 2021 mit neuer Sitzbank, Seitendeckeln aus Aluminium und einem kürzeren Vorderradkotflügel. Zudem ist das Modell mit den dicken Reifen nun rundum mit LED-Beleuchtung ausgestattet. Dazu gehört in den Scheinwerfer integriert ein Tagfahrlicht im Stil des Moto Guzzi-Adlers.

Die Bobber ist ausschließlich in der Farbe Schwarz erhältlich für 10.750 Euro. Die grau lackierte V9 Roamer steht mit 10.190 Euro in der Preisliste.

Bis auf Motor und Rahmen nahezu unverändert: V9 Roamer.



Andere Farben und fertig sind die Sondermodelle.

Auch für die im letzten Heft vorgestellten V7-Modelle hat Moto Guzzi nun Preise veröffentlicht. Die V7 Stone kostet 9.100 Euro, die V7 Special steht mit 10.100 Euro in der Preisliste.

Centenario-Modelle

Bekanntlich feiert die Marke Moto Guzzi in diesem Jahr ihr 100jähriges Bestehen. Anlässlich dieses Jubiläums bietet die Firma selbstverständlich ein paar Sondermodelle an. Die Unterschiede gegenüber den normalen Serienfahrzeugen beschränken sich aber auf die Farben.

Hier orientiert man sich an der legendären V8-Rennmaschine aus Mandello del La-

rio. Diese hatte einen blanken Alutank, eine grüne Verkleidung und eine rutschsichere Wildledersitzbank. So offeriert Moto Guzzi nun die Modelle V7 Stone, V9 Bobber und V85 TT mit einer Farbgebung, bei welcher die Tanks silber und die restlichen Lackteile in Grün lackiert sind. Die Guzzi-Adler auf den Tanks glänzen guldnen.

Der Aufpreis gegenüber den normalen Serienmodellen hält sich mit 200 Euro pro Maschine in Grenzen.

V7 Stone Centenario	9.300 Euro
V9 Bobber Centenario	10.950 Euro
V85 TT Centenario	12.490 Euro

Diese Centenario-Modelle sind nicht in der Stückzahl limitiert, sollen aber ausschließlich im Jubiläumsjahr offeriert werden.

Moto Guzzi will im September mit einem großen Motorradtreffen in Mandello del Lario den 100-jährigen Geburtstag feiern. Es wird gemunkelt, dass das Werk dort ein komplett neues Modell mit einem 1.100er-Motor präsentieren könnte.



Schottland - eine unvollendete Reise mit zwei Guzzis

Bis auf sehr wenige Ausnahmen verbringen wir (mein Lebensgefährte und ich) unsere Sommerurlaube immer auf dem Motorrad. In den ersten Jahren zu zweit auf einer Moto Guzzi California II, Baujahr 1984. Nachdem deren Sitzbank gefühlt immer kleiner oder unser Umfang immer größer wurde, auf der zusätzlich erworbenen Moto Guzzi Stelvio 1200. Bei besonderen Reisen fahre ich auch selbst mit meiner Moto Guzzi Brevia 750 i.E. Schottland sollte 2016 eine solche, besondere Reise werden. Mit Stelvio und Brevia in den Norden der Britischen Insel!

„Du weißt schon, dass man da mit einer Fähre von Holland aus hinfährt. Das sind gute 600 Kilometer von Zuhause“, gab der beste Lebensgefährte zu bedenken, und ich erlaube mir zu erwähnen, dass er hinzufügte: „600 Kilometer am Stück - das fährst du nie.“ „Muss ich auch gar nicht“, gab ich patzig zurück, „das kann man auch in zwei Etappen fahren. Überhaupt sind 300 Kilometer eine durchaus gefällige Tageskilometerleistung.“ „Dann plan' doch mal was“, Ende der Diskussion.

Das braucht man mir nicht zweimal sagen. Diesmal sollte es keine gemütliche Reise sondern ein Abenteuer werden: Linksverkehr, Single Track Roads, Midges (ganz stechfreudige Bister), vermutlich sehr viel Regen und recht kühle Temperaturen. Das sollten die Zutaten sein.

Mit einer Straßenkarte, die auch die kleinsten Feldwege aufführt, und einer sich weiter und weiter füllenden Exeldatei plante ich nun unsere Reise. Akribisch suchte ich Campingplätze längs unserer Wegstrecke aus und erstellte jede Etappe mit Hilfe von Google Maps.

Grob betrachtet wollten wir von Newcastle zunächst Richtung Edinburgh fahren.

Weiter sollte es durch den Cairngnoms Nationalpark in die Whisky Region Speyside gehen. Von dort aus wollten wir über Inverness bis ganz hoch in den Norden nach Durness fahren. Der Rückweg würde uns über die Westküstenstraße südwärts führen. Bevor wir die Isle of Skye besuchen, wollten wir noch eine Fahrt über den berühmten Appelcrosspass wagen. Nachdem wir die Isle of Skye hinter uns gelassen hätten, wollten wir durch das Glencoetal nach Edinburgh zurückkehren. Ziemlich viel Konjunktiv - man ahnt vielleicht schon, dass der beste Plan nichts taugt, wenn, ja wenn ...



Abfahrbereit - die Motorräder sind gepackt.

„Sehr sportlich, dein Plan“, bemerkte der Liebste, nachdem ich ihm alle detailverliebten Einzelheiten erklärt hatte. Das Tagesprogramm umfasste in der Regel: das Abbauen des Zeltes, das Beladen der Motorräder, die Tagesetappe von 150 bis 250 Kilometer mit Zwischenstopps, wenn’s mal was zu besichtigen gab, den Einkauf der Lebensmittel kurz vor dem Ziel und Zelt wieder aufbauen. Ob ich

denn auch mal so eine zweimalige Übernachtung an einem Ort geplant hätte, damit man mal einen Puffer hat, hakte der beste Reisegefährte von allen nach.

Selbstverständlich hatte ich das, zweimal sogar, fügte ich stolz hinzu. „Außerdem habe ich einen Besichtigungstermin der Glenfiddich Distillery fest gebucht, ohne festen Termin lassen die uns da nämlich nicht rein, das Date ist fix“, unterstrich ich mit Bestimmtheit. „Und hast du mal geschaut, ob es (Vertrags)Werkstätten in Schottland gibt, falls wir die mal brauchen“, wollte der Reisegefährte wissen. Für diesen unwahrscheinlichen Fall war ich ebenfalls vorbereitet: In Falkirk und nur in Falkirk befindet sich nämlich der einzige Vertragshändler und damit auch die einzige Guzzi-Werkstatt in ganz Schottland. Die Adressdaten hatte ich selbstverständlich auf meiner Liste notiert. „Haben wir mit, brauchen wir bestimmt nicht, aber wie heißt es so schön - haben ist besser als brauchen!“

Dann ging das Abenteuer los.

Am Reisen mit dem Motorrad liebe ich besonders die Herausforderung, sich auf das absolut Notwendige zu reduzieren. Ich mag die Herausforderung, die das Wetter so mitbringt und ganz besonders



Warten vor der Fähre.

freue ich mich auf die immer wieder sehr interessanten Begegnungen mit den unterschiedlichsten Menschen.

Die Stelvio wird bei solchen Reisen immer mit dem „Schlafzimmer“ und den wichtigsten Lebensmitteln beladen. Die Brevia wird mit dem Zelt sowie der Küche bestückt, so sind die Lasten gut verteilt. Weil es mal wieder in kühlere Regionen gehen sollte, war bei mir auch wieder eine Wärmflasche dabei. Diese war neben dem klugerweise eingepackten Regenschirm einfach unverzichtbar!

Der Weg nach Ijmuiden führte über die Fähre Glückstadt-Wischhafen nach Meppen zur Jugendherberge. (Wo liegt eigentlich Meppen?) Am nächsten Tag ging es weiter über die Autobahn Richtung Amsterdam. Als Schleswig-Holsteiner stehen einem auf der Autobahn überwiegend nur zwei Fahrspuren zur Verfügung. Neuerdings ist die A7 ab Neumünster Richtung Süden inzwischen dreispurig. Doch als wir uns mit sieben Fahrspuren rund um Amsterdam auseinander setzen sollten, kam bei mir doch Herzklopfen auf. „Fahr’ einfach nur hinterher“, sagte ich mir. Das Navi ist bei der Stelvio angebaut. Daher fahre ich in der Regel in unbekanntem Gefilde immer hinterher. Mit der Wahl der



Fest verzurrt im Bauch der Fähre.

Streckenführung bin ich nicht immer einverstanden, denn ich habe auch Zeit, Schilder zu lesen, was dann IMMER zu Diskussionen führt, doch das ist eine ganz andere Geschichte.

Mit der Fähre setzten wir nach Newcastle über. Die Einreise nach Großbritannien würde als Nochmitglied der EU und Unterzeichner des Schengen-Abkommens doch sicherlich kein Problem sein, dachte ich. Ich hatte mich im Vorwege informiert, dass es nach dem Verlassen der Fähre Kontrollen geben sollte. Kurz Anhalten, den Personalausweis fröhlich schwenken und freundlich nicken, reichten aber doch nicht aus. Unter den gestrengen Augen der Beamtin musste der Ausweis übergeben, der Helm und die Brille abgenommen werden. Gut, war für mich (Zwerg) nicht ganz so leicht, weil ich dazu erst einmal absteigen musste. „Die spinnen die Briten!“ Die üben den Brexit wohl schon mal.

Wenige Kilometer hinter der schottischen Grenze hielten wir zu einer Verschnaufpause an. Mit der Wasserflasche in der Hand fiel mein Blick auf die Stelvio. Unterhalb des linken Zylinders zeigte sich ein kleines Rinnsal. „Was ist das? Ist das

etwa Öl, was da so eine feuchte Spur hinterlässt?“ Die sonst so zuverlässige und perfekt gewartete Stelvio zeigte Schwächen. Schwächen, die man am ersten Urlaubstag in Schottland so überhaupt nicht gebrauchen kann.

„Was sollen wir tun?“ war meine vorsichtige Frage an den Fahrer. „Abwarten und beobachten“, grummelte der Angesprochene - aber ent-

spannt sah anders aus!

Bereits zwei Tage später sollten wir an der Besichtigung der Glenfiddich Distillery teilnehmen. In der Speyside hatten wir ein Nachtlager aufgebaut. Es war ein stürmischer Abend, als der Wind heftig am Zelt zerrte.

Die Stelvio hatte täglich weiter genässt. Die Austrittsstelle ließ sich nicht lokalisieren. „Es gibt zwei Möglichkeiten“, mutmaßte der Eigentümer: „Die Kopfdichtung sifft irgendwo oder einer von den Entlüftungsschläuchen ist undicht.“ Letztes war das Naheliegende. Im Rahmen der letzten Garantieinspektion hatte mein Mann die Schläuche bereits bei der Vertragswerkstatt moniert. „Die sind nur äußerlich porös, die halten. Die tauschen wir nicht auf Garantie.“ Na bitte, die sitzen ja nicht in Schottland im Sturm mit einem ölleckenden Motorrad!

Eigentlich sah der Reiseplan vor, nach der Besichtigung der Distillery weiter in den hohen Norden zu fahren, in den einsamen, ganz einsamen Norden. Uns würden fast nur noch Single Track Roads und Ortschaften mit wenigen Häusern erwarten. Wollten wir wirklich sehenden Auges in eine Servicewüste fahren? Was tun? Es

war offensichtlich, dass die Leckage und der damit einhergehende Ölverlust schlimmer werden würde. „Du hattest doch die Telefonnummer der Vertragswerkstatt in Falkirk dabei“, stellte der Besitzer des schadhaften Motorrads fest. „Wir rufen da mal an, ob die uns helfen können“, gesagt, getan.

Wer glaubt, in all den vielen Schuljahren und unzähligen Englischstunden die Sprache gelernt zu haben, wird spätestens bei einem Telefonat mit einem Schotten enttäuscht. Allen Sprachhürden zum Trotz, die Aussage, dass der einzige Schrauber, der sich an eine Guzzi herantrauen kann, am kommenden Tag um 10:00 Uhr im Flieger nach Mallorca sitzen würde, war unmissverständlich zu verstehen! Bingo, Sommerzeit ist Reisezeit - auch für Schotten! Doch der reisefreudige Schrauber hatte da noch eine Idee. Er nannte uns die Telefonnummer eines Bekannten, der quasi die Koryphäe für Motorräder sei. „Eigentlich schraubt dieser überwiegend an Japanern rum, aber so eine Guzzi, das kann der bestimmt, den ruft mal an“, waren seine tröstenden Worte zum Ende des Telefonates.

So kam dann eine Verabredung am darauffolgenden Montag bei RPM Motorcycles in Falkirk zustande.

Was bedeutete das nun für unseren Reiseplan? Wir befanden uns kurz vor dem Tor zu den nördlichen Highlands. Falkirk lag aber weit südlich unweit von Edinburgh entfernt. Zwischen dem Ter-

min mit dem Starschrauber und dem Anruf lagen noch einige Tage. Weiter in den Norden, das war klar, wollten wir nicht, direkt nach Falkirk zurück war auch nicht reizvoll. Wir entschieden uns also, den Plan umzustricken. Wir wagten eine Tagesetappe in westlicher Richtung mit Ziel Fort William. Von dort würden wir wenigstens durch das Glencoetal fahren können, um nach Falkirk zu gelangen. Wir konnten ja nicht sicher sein, ob die Reparatur Erfolg haben würde. Alles war also möglich - im schlimmsten Fall müsste es die ADAC-Plus-Karte richten.

Wir suchten von Fort Williams aus eine Unterkunft in Falkirk und fanden eine Mischung aus Campingplatz und Übernachtungsfässern: „Spoke'n'Boot“ betrieben von Sandra und Stuart Morrison. Von beiden wurden wir in Falkirk sehr herzlich aufgenommen.

Wir sehnten den Montag herbei. Je nachdem wie das Ergebnis ausfallen würde, könnten wir weitere Pläne schmieden.

Es war 08:00 Uhr als wir an dem verabredeten Tag die Werkstatt von RPM Motorcycles aufsuchten. Werkstatt ist vielleicht nicht die richtige Beschreibung für das, was wir vorfanden.



*Danke an Sandra
für die Herberge.*



Eileen Donan Castle

Die Werkstatt entpuppte sich als eine kleine Garage mit einer geschlossenen, doppelflügeligen Metalltür. Darauf ein Schild: „RPM Motorcycles“. Wir waren offensichtlich am Ziel angekommen. Öffnungszeiten waren nicht zu erkennen. Der Starschrauber war weit und breit nicht zu sehen. Es verging eine Stunde, es war 09:00 Uhr, immer noch keine Bewegung in dem Gewerbegebiet, das einem „lost place“ sehr nahe kam. Gegen 09:30 Uhr machte ich mich auf die Suche nach Menschen. Die fand ich schließlich am Ende der Straße in einer Schlosserei, die ohne weiteres in einem Werner-Film als Kulisse hätte dienen können. Zwei Männer in Arbeitskleidung schienen ins Frühstück und ihre Lektüre vertieft. „Ja, den RPM gibt es, aber der kommt nicht vor 10:00 Uhr“, verrieten die beiden hungrigen Herren.

Als der Retter in der Not schließlich eintraf, bestätigte er unser Date. „Ja, wir hätten telefoniert“, aber eine kleine Sprechpause verbunden mit einem Stirnrunzeln später, erklärte er: „Das Motorrad fasse ich nicht an.“ Na super und jetzt? „Da fahrt ihr mal schön rüber zu Jim Allan, der kann Guzzi. Hier werdet ihr nichts.“ Da-

mit war er mit uns durch und in seiner Höhle schwer beschäftigt. Und wir? Wir fuhren tatsächlich zu Jim Allan, es war ja auch am Ort nicht weit entfernt. Der Verkaufsraum des Vertragshändlers war winzig. Auf den wenigen Quadratmetern Ladenfläche standen Neufahrzeuge, Gebrauchtfahrzeuge, jede Menge Motorradbekleidung, Helme, ein Anmeldetresen einer Fahrschule sowie ein weiterer

Beratungstresen. Hinter diesem befanden sich sage und schreibe vier Mitarbeiter und eine Mitarbeiterin. Sie alle vereinte das Festhalten an ihren Kaffeebechern. Gleichzeitig lauschten sie sehr aufmerksam den vorabendlichen Erlebnissen eines Vertreters.

Als wir endlich unser Anliegen vorbringen konnten, stießen wir zunächst auf eine Mauer von Schweigen gefolgt von Abwehr. „Zylinderkopfdichtung? Entlüftungsschläuche? Unser Guzzi-Schrauber hat Urlaub, der kommt erst in zwei Wochen wieder. Da gehen wir nicht dran!“

„Ok, dann lasst mich wenigstens eure Werkstatt benutzen“, bat mein leidgeplagter Reisegefährte. „Den Tank hab’ ich schnell runter und dann erst können wir weitersehen, wo das Öl herkommt und ob ihr die Ersatzteile vorrätig habt. Ich kann auch Guzzi“, fügte der Mann mit den goldenen Guzzi- Händen hinzu. Um das Problem etwas kleiner zu reden, ergänzte er: „Es sind vermutlich nur die Schläuche, die sind bei der Stelvio gerne porös, wäre nicht das erste Mal ...“

Gefühlte fünf Minuten später wagte der „Werkstattmeister“ die Stille zu unterbrechen: „Aber alleine darfst du da nicht rein,

ich komme mit, und wir schauen zusammen, ob wir die Stelvio reparieren können“, erklärte er, und man spürte sofort, dass er sich mit dieser Entscheidung sehr schwer getan hatte.

Wer die Werkstatt nicht selbst gesehen hat, wird kaum glauben, dass es sich um eine solche handelte. Im schummrigen Deckenlicht breiteten sich links und rechts diverse Nischen aus. Der Bodenbelag glich einer Zeitreise. Von Kopfsteinpflaster wechselte er über zu betonierte oder gefliesten Flächen. Doch was wirklich zählte, waren das Werkzeug und die Möglichkeit, die Stelvio von ihrem Problem zu befreien. Nachdem der Tank entfernt war, bestätigte sich die Vermutung, dass einer der Entlüftungsschläuche oben unter dem Lenkkopf undicht war. Von dort rann das Öl in zarter Beständigkeit der Schwerkraft und dem Fahrtwind folgend an dem Stelvio-Motor herunter.

Die Sache mit den Schläuchen war ja bereits bei der letzten Inspektion Thema gewesen. Die Guzzi-Vertragswerkstatt hatte ja mit dem Kommentar: „Nur von außen porös“ den Tausch rigoros abgelehnt.

Als Ersatzteil war diese Art Gummischlauch gar nicht erst im Portfolio dieser steinzeitlich anmutenden Vertragswerkstatt. Handgeschriebene Ersatzteillisten hatte ich die letzten zwanzig Jahre schon nicht mehr gesehen. Doch die Rettung kam durch ein nahegelegenes Autohaus. Dorthin wurde der Lehrling geschickt. Als wäre er

auf dem Weg zur ungeliebten Berufsschule verließ dieser den Werkstatttraum, um eine Stunde später mit einem Auto-gummischlauch zurück zu kehren. Immerhin, die Stelvio konnte trocken gelegt werden, erleichtert zahlten wir 100 statt der gewünschten 70 Pfund in die Kasse und kehrten zum „Spoke'n'Boot“ zurück. Unsere Reise konnte also weitergehen!

Was tun mit dem angefangenen Urlaub? Alles auf Anfang, dazu fehlte uns die Zeit, denn die Fähre für die Rückfahrt war gebucht.

Wir entschieden uns, den Norden auszulassen und stattdessen Richtung Isle of Skye aufzubrechen.

Einige Highlights (die Insel selbst, den Appelcrosspass und das Eileen Donan Castle) würden wir ja besuchen können. Wir mussten nur wieder über das Glen-coetal in westlicher Richtung fahren. In Balmacara lag direkt hinter dem Balmacara Hotel ein Campingplatz, von dem aus unsere Ziele angesteuert werden konnten.

Leider finde ich jetzt, wo ich über die Reise schreibe, den Campingplatz nicht mehr bei Google oder im Netz aufgelistet. Das Gelände ist noch gut zu erkennen,

Balmacara im Regen.





Im Glencoetal

wohlmöglich hat der Betreiber den Betrieb inzwischen eingestellt? Dieser hatte uns mit seinem Erscheinungsbild sehr beeindruckt. Auf der Brust war ein Namensschild befestigt, das ihn als „Faktotum“ auswies. Er hatte sehr viel Ähnlichkeit mit der Filmgestalt „Catweazle“. Seine Sprache war überaus klar und sehr gut zu verstehen, untypisch für einen Schotten. „Ich spreche auch kein schottisch“, erklärte das selbsternannte Faktotum. „Für die Touristen vom Festland, also für euch, habe ich mir ein ganz einfaches Vokabular zusammengestellt. Das löst unbändige Freude beim Gast aus, weil dieser endlich mal einen Schotten verstanden hat“, fügt er listig schmunzelnd hinzu.

Den zugewiesenen Platz durften wir nur für vier Tage nutzen, wollten wir länger bleiben, müssten wir das Zelt an einer anderen Stelle neu aufbauen. „So bleibt der Rasen gesund und wird nicht braun.“ Freigewordene Parzellen sperrte der Rasenhüter sofort ab, um sicherzustellen, dass niemand diese Grünfläche betritt. Vielleicht war der Betreiber im früheren Leben Greenceeper auf einem Golfplatz? Die Tage von Balmacara und eigentlich die restlichen Reisetage waren sehr von

Regen geprägt. Sintflutarartige Wassermassen ergossen sich über die Landschaft, selbst die Möwen drohten in der Luft zu ertrinken. Auf der Isle of Skye flossen Sturzbäche über die Straßen, die Sichtweite war gleich Null, den Ausflug dorthin brachen wir ab und kehrten in das trockene Zelt zurück.

In diesen Zeiten bewährte sich der von mir in den Seitenkoffergeschmuggelte Regenschirm. Geh'

niemals ohne Schirm zum Sanitärgebäude! Zu dieser Erkenntnis kommt man, wenn man ohne Schirm trocken zum Klo gekommen ist, spätestens beim Verlassen aber feststellt, dass man niemals trocken zum Zelt zurückkehren wird. (Außer man hat die Muße, ein oder zwei Stunden abzuwarten.)

Aufgrund des verworfenen Reiseplans eröffneten sich nun aber auch andere Ziele. Oban zum Beispiel oder Falkirk mit dem „Falkirk Wheel“ hätten wir sonst nie besucht. Wir wären nie dreimal durch das Glencoetal gefahren und hätten dieses bei unterschiedlichem Wetter nicht immer wieder neu erlebt. Die schottische Landschaft ist beeindruckend und nimmt einem gelegentlich den Atem. Was für ein schönes Land!

Würden wir noch einmal dorthin reisen? Vielleicht um den Norden und die Einsamkeit doch noch mal zu erleben?

Das erste Fazit lautete: nein. Doch diese Erkenntnis war wohl doch von manchen Unannehmlichkeiten verursacht. Wenn man die Anreise zur Fähre als Teil der Reise betrachtet, erscheint diese weniger mühsam. Wir hatten die Reise im Juli gewagt, Einheimische belächelten uns mit-

leidsvoll. „Im Juli regnet es viel zu viel, man kommt besser im Mai oder September, dann scheint auch in Schottland mal die Sonne“. Im Juli sind die Straßen und Wege voll mit Wohnmobilen, das mindert die Freude am Fahren doch erheblich.

Den Midges, kleinen, kaum sichtbaren, stechenden Plagegeistern, kann man wohl kaum aus dem Weg gehen. Was hilft ist Gift aus dem örtlichen Supermarkt zum Auftragen auf die Haut. Bei mir hat sich übrigens eine Sturmhaube beim Zeltaufbau sehr bewährt.

Beim nächsten Mal würde ich das Outfit wohl zusätzlich um eine Taucherbrille ergänzen.

Nochmal gefragt, würde ich wieder nach Schottland reisen? Doch grade jetzt, wo ich die Erlebnisse unserer Reise aufschreibe, denke ich, ich würde es wieder tun!



Das Falkirk Wheel ist ein außergewöhnliches Schiffshebewerk.

Noch einmal bis ganz in den Norden, nur diesmal ohne Panne! Dann aber mit einer V7 II Special. Die Brevia habe ich inzwischen ersetzt. Und ob das so eine gute Idee war, das steht auf einem ganz anderen Blatt.

Birgit Pohl-Lüdeke



DUCATI
MELLE

**JETZT TERMIN
VEREINBAREN!**

Inspektion

Kette

Batterie

Reifen

TÜV

Bremsen

Zahnriemen

05422 / 926666

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

Komfortabler als bisher

Für Euro 5 angepaßt

Auch MV Agusta ist nicht umhin gekommen, die aktuellen Modelle, hier Brutale 800 und Dragster 800, etwas zu überarbeiten, um die Vorgaben von Euro 5 zu erfüllen. Weil sich nicht so viel an den Grenzwerten geändert hat, reichen kleine Modifikationen.

Hierzu gehören ein anders programmiertes Motormanagement sowie eine neue Auspuffanlage. Diese ist an neu gestalteten Auslassöffnungen zu erkennen. Die Einspritzdüsen arbeiten nun mit einem höheren Druck von 4,0 anstatt 3,5 bar und das überarbeitete Ride-by-Wire steuert die Drosselklappen präziser als bisher. Verschiedene Motorkomponenten modifizierten die Techniker, um die Reibung zu verringern.

Die Maximalleistung bleibt mit 140 PS unverändert.

Eine neue Kupplung mit verstärktem Korb und ein überarbeiteter Quickshifter sorgen für weichere Schaltvorgänge. Die neuen Modelle (ausser Rosso) sind sowohl mit konventioneller Kupplung als auch mit dem Smart



Die Speichenräder von Kineo hat nur die Dragster RR (SCS), aber die neue Auspuffanlage haben alle Brutale und Dragster.

Clutch System (SCS), eine Fliehkraftkupplung, erhältlich.

MV Agusta vertraut bei der Bordelektronik nun auf eine Inertial Measurement Unit des italienischen Herstellers e-Novia. Somit gehören eine schräglagenabhängige Traktionskontrolle mit Slip Control, Kurven-ABS von Continental und Kurvenlicht genauso zur Grundausstattung wie Launch Control und Tempomat. Die



Die Modelle Reparto Corse haben eine neue Lackierung und weiterhin leichte Schmiederäder.

neue Front Lift Control verhindert keine Wheelies, sie macht sie kontrolliert beherrschbar und soll so den Spaß am sportlichen Fahren nicht beeinträchtigen.

Die Brutale besitzt ab sofort das 5,5 Zoll messende TFT-Display, welches bereits aus der Superveloce 800 bekannt ist. Dieses lässt sich mit dem Smartphone koppeln und zeigt in Verbindung mit der passenden App unter anderem Navigationssymbole im Turn-by-Turn-Modus an. Für die Bedienung verbaut das Werk nun neue Lenkerarmaturen, und die Beleuchtung ist komplett auf LED-Technik umgestellt.

Neben diesen Elektronikänderungen nahm man sich auch der Hardware des Fahrwerks an. Neue Rahmenseitenplatten er-



Die SCS-Modelle haben nicht mehr den durchsichtigen Kupplungsdeckel.



Die 2021er-Modelle sollen komfortabler als bisher abgestimmt sein.

höhen die Steifigkeit. Eine geänderte Umlenkung für die Hinterradfederung erhöht die Progression und den Komfort, zudem erhielten der Stoßdämpfer und die Gabel eine neue Abstimmung. Die letzte Ausführung der Brutale war ja recht straff gefedert. Für mehr Bequemlichkeit soll nun auch eine neue Sitzbankpolsterung zuständig sein.

MV Agusta bietet die Brutale in den Varianten Rosso, RR und RR SCS an.

Die Dragster 800 kommt für 2021 mit den gleichen Verbesserungen, welche die Brutale erhält, in den Handel. Hier hat der Kunde die Auswahl zwischen den Varianten Rosso, RR, RR SCS und schließlich RR SCS Reparto Corse.

Von der Reparto Corse mit leichten Schmiederädern, zusätzlichen Carbonkomponenten und neuem Farbdesign werden nur 200 Exemplare gebaut.

MV Agusta Brutale Rosso	13.265 Euro
MV Agusta Brutale RR	16.765 Euro
MV Agusta Brutale RR SCS	17.265 Euro
MV Agusta Dragster Rosso	15.265 Euro
MV Agusta Dragster RR	19.265 Euro
MV Agusta Dragster RR SCS	19.765 Euro
MV Agusta Dragster RR SCS RC	22.265 Euro

Leserbrief

Leserbrief zu dem Leserbrief von Karl Sprügel

Hallo Karl, da sprichst du mir aus dem Herzen.

Die „alten Guzzi-Fahrer“ und neu gewonnenen wollen kernige Maschinen und keine verschachtelten PS-Monster, die gibt es woanders und sogar im eigenen Konzern.

Es geht nicht um Leistung, die bei heutigen Gesetzesbeschränkungen sowieso keiner mehr braucht. 1.100 bis 1.200 Kubik und 95 PS wären ein gutes Maß.

Wir brauchen ein neues, großes, sportliches BASIS-Modell mit einem neuen, modernen Motor.

Ja, und wie Karl schon schrieb: Das Gewicht der Motorräder muss runter. Es gibt viele gute Ideen und Beispiele von gewichtsreduzierten Guzzis und auch diverse italienische Tuner, die es vormachen. Aber wer hört schon die Guzzi-Fans und -Interessierten: Guzzi nicht und Piaggio auch nicht!

Was Piaggio wirklich will, weiß wohl keiner: Retro-Motorräder oder Markenerhalt auf kleinem Niveau.

Selber fahre ich mit ungebrochenem Spaß seit 1988 eine umgebaute Milie und seit einem Jahr eine ebenfalls umgebaute Bellagio (Bella RS). Beide Motorräder wiegen jeweils unter 200 kg. Schöne Italo-Grüße
Holger Janssen

*Die umgebaute
Moto Guzzi Bellagio
von Holger Janssen*

Leserbrief zu dem Leserbrief von Karl Sprügel

Mit den ewig Gestrigen, die immer noch von einer Le Mans träumen und nur kalten Kaffee aufwärmen wollen, wird Moto Guzzi sicher nicht überleben können. Es braucht frische Motorräder wie die V85, welche neue Kunden von anderen Marken anziehen. Aber seit der V85 vor zwei Jahren ist ja nix Neues mehr gekommen. Klassikumbauten mögen leichter sein, sind so aber meist für die breite Masse nicht alltagstauglich und erst recht nicht nach Euro 5 zulassungsfähig.

Thomas Meyer

Leserbrief zu den Artikeln von Thomas Hentschel

Ich möchte mich auf diesem Weg mal - unbekannterweise - bei dem Thomas bedanken, dass er zwei so informative und kurzweilige Beiträge zu den letzten Motalias beigesteuert hat. Ich finde, diese Lektüre lebt auch von den Lesern, die noch selbst ihre Motorräder pflegen, verändern und fahren.



Leserbrief

Insbesondere der Reisebericht hat mich selbst mit den Gedanken auf einen kleinen Ausflug mitgenommen. Es gehört ja wirklich nicht viel zu einer schönen Rundreise: etwas Zeit, die Straßen in der näheren und weiteren Umgebung, vielleicht eine aufschlussreiche Landkarte und die Suche nach einer angemessenen Beherbergung. Ich wäre gar nicht darauf gekommen, auch Jugendherbergen in die nähere Betrachtung zu ziehen. Doch die Idee finde ich verfolgenswert.

Da dachte ich direkt an die letztjährige Fahrradtour mit meinem Enkel, wo wir auf einem Campingplatz in einem „Wein-fass“ übernachteten. Im Moment stehen meine Mitfahrer eher auf Luxusherberge mit Wellness und Vollverpflegung. Das ist auch ganz nett, doch der abendliche Abschlussstrunk neben meinem Moped wäre wieder mal schön.

Noch eine kleine Bemerkung zur Navigation: Auch ich könnte mir keine Vorbereitung ohne Landkarte vorstellen. Mittlerweile gebe ich aber die gefundene Route in mein Navi ein und lasse mich dann über Tag davon leiten. Dann gehören die nervigen Karte raus / umblättern / Karte rein / Übungen, die besonders bei schlechtem Wetter mir zumindest aufs Gemüt schlagen, der Vergangenheit an, und man fährt auch nachmittags noch mit der nötigen Konzentration auch an der ein oder anderen Umleitung vorbei und wird wieder auf die gewählte Route gelenkt. Übrigens: Mein bevorzugtes Spaßgerät lebt nun seit gut 40 Jahren und erfreut mich nunmehr über etwa 250.000 km! Und nach der letzten Durchsicht schnurrte sie so zufrieden ums Eck, dass aus der kleinen Inspektionsrunde 300 Kilometer in der Eifel wurden.

Bis dahin; vielleicht sieht man sich mal auf den Straßen dieser Welt.

Uwe Hasler

Leserbrief zu dem Artikel „Verdammt lang her“

Hallo Felix,

da hast Du ja gut recherchiert! Auch solche Sachen wie z. B. der zentrale Hauptständer, so etwas weiß heute kaum noch jemand. Aber ein paar Kleinigkeiten habe ich doch noch gefunden.

Zum Thema Verlustschmierung: Da bin ich mir gar nicht sicher, ob das Öl alles verbrennt. Normalerweise kommt ja kaum Öl in den Brennraum, zumindest, wenn der Ölabstreifring in Ordnung ist. Das Öl kommt hauptsächlich an Kurbelwellen- und Pleuellager und wird von dort unterhalb des Kolbens in den Zylinder geschleudert. Wahrscheinlich geht das meiste durch die Entlüftung verloren. Ein kleiner Teil tropft sicher auch aus dem Motor. Bei den Typen Normale und Sport war zwischen Kurbelgehäuse und Getriebe eine Trennwand. Das Getriebe hatte eine vom Motor unabhängige Ölfüllung. Es gab zwar eine Einfüllschraube aber keine Ablassschraube! Laut Handbuch sollte man „alle 1.000 Kilometer cirka 0,5 Kilogramm Öl“ in das Getriebe nachfüllen. Auf welche Art sich das Öl dann „verbrauchte“ ist auch unklar. Wahrscheinlich ging es auch durch die Filzdichtringe nach draußen.

Ab dem Modell Sport 14 ist zwischen Kurbelgehäuse und Getriebe keine Trennwand mehr, und das Getriebe wird somit auch durch Schleuderöl von der Kurbelwelle geschmiert. Auf diese Art habe ich

Leserbrief

meinen Sport-Motor modifiziert, das funktioniert viel besser.

Am Lenker von der Normale bis zur Sport 15 befanden sich sechs Hebel. Rechts der Handbremshebel und je ein Hebel für Gasschieber und Luftschieber im Vergaser. Links der Kupplungshebel, der Hebel für die Zündverstellung und der Ventilausheber.

Rechnet man noch das Fußbremspedal, den Handschalthebel und den Hebel für die Auspuffklappe dazu, dann ahnt man schon, dass man bei der Fahrt gut beschäftigt ist. Man ist nicht nur Fahrer, sondern auch „Maschinist“. Ich weis genau, wie sich so ein Motorrad fährt.

Der Rahmen vom Modell Sport hat einen Radstand von 1.430 mm. Man könnte auch erwähnen, dass es der Rahmen vom ersten kopfgesteuerten Rennmodell C 2V ist, erweitert um die Seitenwagenanschlüsse, in den der Motor der Normale eingebaut wurde. Wahrscheinlich kommt auch daher die Bezeichnung Sport.

Bei den Reifen könnte man noch darauf hinweisen, dass die 26-Zoll-Reifen (26x3) Wulstreifen waren, bei denen die Maßangabe sich auf den äußeren Reifendurchmesser bezog (wie heute noch bei den Fahrrädern). Bei den 19 Zoll-Rädern hat die Felge 19 Zoll Außendurchmesser der Schulter. Rechnet man einen Reifen 3.00-19 dazu, dann ergibt das einen Außendurchmesser von 25 Zoll.

Mit Aufkommen der elektrischen Beleuchtung Ende der 20er Jahre wurden wahlweise Anlagen von Bosch oder Miller verbaut.

Die Sport 15 war mit 5.979 Exemplaren das meistgebaute Modell bis zum 2. Weltkrieg.

Die Auffanggabel für abgerissene Aus-

lassventile wurde später, meines Wissens ab den Viergang-Modellen, durch drei Bolzen ersetzt, die radial und im Winkel von 120° in den Zylinderkopf eingesetzt waren und bis knapp über den Rand des Ventiltellers reichten.

Die Viergang-Modelle erkennt man sofort an den abgerundeten Kanten des Motorengehäuses. Bei diesen Modellen (S, GTS, Alce, V, GTV...) wurden die Formen allgemein rundlicher und geschwungener.

Zur Kupplung gibt es noch etwas zu sagen, was immer wieder falsch beschrieben wird, so auch kürzlich im Spezial der „Klassik Motorrad“. Es ist KEINE Ölbadkupplung!!! sondern eine Trockenkupplung, die von der Kurbelgehäuseentlüftung mit Ölnebel versorgt wird. Dieser wird durch eine Bohrung auf das Kurbelwellenzahnrad vom Primärtrieb geleitet und dient in erster Linie der Schmierung dieser beiden Zahnräder. Hinter der Kupplung geht eine weitere Bohrung horizontal durch das Gehäuse und mündet neben dem Kettenritzel. Dadurch wird dieses samt der Kette geschmiert, was leidlich gut funktioniert. Die meisten alten Guzzis, die ordentlich bewegt werden, haben zu viel Öl an der Kette und dem hinteren unteren Rahmenrohr. Und das liegt nicht nur an den Filzdichtringen.

Sollte sich in der Kupplung doch zu viel Öl ansammeln, dann rutscht sie. Für diesen Fall gibt es unten eine Ablassschraube. Wenn die Kupplung nach längerer Standzeit klebt, dann kann man durch eine Einfüllschraube oben mit Waschbenzin spülen und den ganzen Schmodder samt Abrieb unten ablassen.

Gruß

Thomas Hentschel

Sport - Sport - Sport

MotoGP

Seit der letzten Ausgabe der Motalia wurde der Terminkalender für diese Saison mehrfach geändert. Die Rennen in Argentinien und den USA sind vorerst aus dem Kalender herausgenommen. Man hofft, für die Überseerennen neue Termine zu finden. Dafür will man zum Saisonbeginn Ende März/Anfang April an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden in Katar starten. Von da aus geht es dann für die nächsten zwei Rennen auf die Iberische Halbinsel. Es ist aber zur Zeit unklar, ob Rennen in Portugal möglich sind. Komplett gestrichen ist der Grand Prix der Tschechischen Republik in Brünn. Laut aktuellem Stand sind folgende Termine geplant:

26.03.-28.03.	Doha/Katar	GP
02.04.-04.04.	Doha/Katar	GP
16.04.-18.04.	Portimao/P	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.	Kymiring/SF	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.	Buriram/THI	GP
22.10.-24.10.	Phillip Island/AUS	GP
29.10.-31.10.	Sepang/MAL	GP
12.11.-14.11.	Valencia/E	GP



Im Jahr 2020 fiel das Flutlichtrennen in Katar für MotoGP aus. Dieses Jahr soll es zwei Rennen in der Wüste geben. Das Bild stammt aus 2019.

Sport - Sport - Sport

Aprilia hat noch nicht offiziell verkündet, wer der zweite Fahrer neben Aleix Espargaro sein wird. Zur Auswahl stehen die beiden Testfahrer Lorenzo Savadori und Bradley Smith.

Ducati tritt als einziger Hersteller in MotoGP wieder mit sechs Fahrern an: Francesco Bagnaia, Enea Bastianini, Luca Marini, Jorge Martin, Jack Miller und Johann Zarco.

Superbike-Weltmeisterschaft

Während MotoGP nach dem aktuellen stand zur Drucklegung dieser Zeitung das erste Rennen dieses Jahres am 28. März in Doha/Katar starten will, ist es noch völlig offen, wann und wo die Superbike-WM in 2021 ihren Anfang nimmt. Ursprünglich wollte man die Saison am letzten April-Wochenende in Assen/Niederlande beginnen lassen. Das hat aufgrund der dort zu erwartenden Wetterlage schon zu Verwunderungen geführt. Aber weil in

der dortigen Provinz Großveranstaltungen bis zum Juni wegen der Corona-Lage verboten sind, hat man nun den Assen-Termin auf Ende Juli verschoben.

Für das Wochenende vom 7. bis 9. Mai stehen im Kalender Rennen in Estoril in Portugal. Aber das Land hat zur Zeit sehr hohe Infektionszahlen, so dass im Moment dortige Rennen eher unwahrscheinlich erscheinen. Es kann also sein, dass die Superbike-WM in diesem Jahr erst Ende Mai in Spanien startet.

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
23.07.-25.07.	Assen/NL	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.	ElVillicum/AR	SB-WM
12.11.-14.11.	Lombok/IN	SB-WM
???????????	Phillip Island/AUS	SB-WM

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-Bestellung

Probeheftanforderung:

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

Abo-Bestellung:

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

Geschenkabo-Bestellung:

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

Bezahlung:

Den Jahresbetrag von 22,- Euro (Ausland 32,- Euro) für ein Jahr (10 Ausgaben)

habe ich auf das Konto DE22 5324 0048 0100 2054 00 bei der Commerzbank Bad Hersfeld (BLZ) überwiesen.

können Sie von meinem Konto abbuchen (nur bei Kreditinstituten innerhalb Deutschlands möglich). Meine Bankverbindung ist:

IBAN-Nr: _____

BIC: _____

Bank: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Motalia Anzeigenmarkt

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!*

Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige* aufgeben:

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

Rubrik: _____

Kleinanzeigentext: _____

Telefon: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

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

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

Italienische Mopeds und Roller, Rainer Bollgruen.de, 075224411

Aprilia

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

RSV Mille: obere und untere Gabelbrücke, hintere Fußrasten, 01702724556



RSV Mille: Hinterradfelge kompl., Stummellenker, Kennzeichenhalter, linker Lenkerschalter, Chochebel mit Zug, 01702724556

Suche Benzinbahn für Aprilia Pegaso 650, Typ GA, Bj. 92 - 96, neu oder gebraucht, alles anbieten, 0171-2237315

www.aprilia-kaemna.de

Verkaufe Werkstatthandbuch und Betriebsanleitung für Aprilia Pegaso 650 (Rotax-Motor), für genaue Infos bitte mailen an yogibaer1957@outlook.de

Suche Lacksatz von Aprilia RSV Mille Colin Edwards Replica, Tel. 06628-8687

Aspes

Aspes-Minarelli - suche das WHB/Rep.anleitung oder Kopie für den Minarelli MAC TP/B (125 cm³, 2-Takt - Kickstarter) Motor einer Aspes Yuma 125 TSB, wer weiß, wo es noch Verschleiß- bzw. Ersatzteile für diesen Motor gibt? Besten Dank, wolfgang-sima@outlook.de

Benelli

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



Verkaufe Gebrauchtteile für 250 2C: orig. Motorgehäuse- deckel mit Benelli-Schild, gebraucht, verkratzt, 19,- €, Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

Doppelsimplex Nabe für 2C oder Moto Guzzi 250 TS, im guten Zustand, zu verkaufen, E-Mail wernerfreudenberg59@gmx.de

Verkaufe Ersatzteillisten, Werkstatthandbuch und Betriebsanleitungen für Benelli Sprite 125/250, 250 Sport Special, 254, 304, 500 Quattro und 750 Sei, für genaue Infos bitte mailen an yogibaer1957@outlook.de

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

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

Für Benelli 250 2C/Moto Guzzi 250 TS: Vorderrad für Scheibenbremse, neu aufgebaut mit neuer Borrani-Hochschulterfelge 1.85-18 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

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

Bimota

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Verkaufe Bimota BB1 Supermono, Neufahrzeug mit Tageszulassung, Nr. 371, für Sammler, absolute Rarität, 9300,- €, E-Mail winnysgym@aol.com

Prospekte gegen Portoerstattung zu verschenken: SB8K Santamonica, DB2, Tesi 20, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Cagiva

Cagiva Navigator, EZ 03, TÜV wird gemacht, 28700 km, 2 neue Reifen, Kofferträger, Reparaturhandbuch, optische Mängel, technisch sehr gut, 1950 €, Tel. 02382-81986, michaelvollmert@gmx.net

Cagiva Raptor 1000, EZ 03, TÜV 8/22, 25000 km, VB 2900 €, Tel. 07334-6530

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

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

Cagiva Gran Canyon 900 i.e., Bj. 2000, 31000 km, Inspektion mit Zahnriemenwechsel und Ventile einstellen erledigt, Kupplung komplett gewechselt, TÜV neu, Sportauspuff und originale Auspuffanlage, beide mit ABE, hohe Scheibe ..., VB 2800 €, carstenmuehlhausen@web.de

Demm

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

Ducati

Für Ducati 900 SS Königswelle, Baujahr 1980, wird angeboten: Gehäuse als defekt, Gehäuse kann vielleicht lasergeschweißt werden, muss der neue Besitzer entscheiden, zu schade zum wegschmeissen, 50 €; 2 Laufbuchsen mit ca. 86,8 cm Bohrung, ideal zur Bestückung mit z. Bsp. 87er-JE Kolben, 50 €; Schaltwalze, 40 €; Nockenwellenpaar, im guten Zustand, 150 €; Lichtmaschinenseitendeckel, guter Zustand, 100 €; originales, neues Batteriehalteteppummi, 10 €; Radlager Distanzhalter Gussfelge, 10 €; für Pantah: originale Schwinge, 40 €; roter Kettenschutz, etwas vermackelt, 10 €; schwarzer Kettenschutz, für breitere Reifen ausgeklinkt, 20 €; schwarzer Kettenschutz original, 30 €; liegender Zylinder ca. 73,8 mm Bohrung, 20 €; für Paralleltwin Seitendeckel inkl. Schaltautomat, 30 €; alle Preise zuzüglich Porto; Uwe Hasler, uhasler@t-online.de, 02462-1858 oder 0151-22540013

Biete Gasgriff Tommaselli für 1-Gaszug neu! Preis € 85,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Motalia Anzeigenmarkt

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

600 SS - 750 Supersport-Teile, Bj. 93/94: top 600 SS-Motor, komplett, nur 28000 km; 750 SS-Rahmen + Brief; Felgen v. + h.; Regler; Stahlschwinge; Showa-Federbein; Showa-Gabel; Gabelbrücken; Scheinwerfer; Sitzbank; Kabelbaum; Instrumente komplett; Zündboxen; Zündspulen; 750 SS-Auspuffkrümmer; 600er-Auspuffendtopf; Bremsscheiben + Bremszangen; Preise VHS; Tel. 0170-6940075

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

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

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

Ducati 750 F1 Santamonica im Neuzustand mit der Unterschrift von Massimo Bordi auf dem Tank, wird zum Verkauf angeboten, 1. Hand, deutsche Papiere, original 50 km gelaufen (belegbar), aus Sammlung, insgesamt wurden nur 204 Stück gebaut. Das Motorrad wurde persönlich im Werk abgeholt und von Massimo Bordi übergeben, Festpreis 22500,- €, bei Interesse 089-18935761 oder scrap@uni.de, es werden keine Bilder verschickt. Wer ernsthaftes Interesse an dem Motorrad hat, weiss wie es aussieht, so wie sie damals im Prospekt abgebildet war, so sieht sie heute auch noch aus!

Suche Ducati Regularita 125, Motorrad sollte techn. und optisch okay sein, 02689-928747, info@econ-wa.de, zahle fairen Preis, bin auch zur Abholung bereit

Ducati Poster: 848, Hypermotard 1100 Evo SP, 1198 von 2007; Maschinenreibahlen bis Ø 14; zu vk., Tel. 07135-15080 abends ab 20:00 Uhr

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

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

Biete Werkstatthandbuch für Ducati Königswelle SS/MHR, Preis 50,00 € zzgl. Versand, Tel. 07805-912201 oder 01716428149, E-Mail privat ifbasler@gmx.de

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



Ihr Ducati Partner
im Rheinland!

Ducati Rhein-Sieg
Im Langenbacher Siefen 19
51545 Waldbröl
Telefon 022 91 - 80 89 80
www.ducati-rheinsieg.de

DUCATI
aprilia
KAMA



Dein Partner für:

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

WWW.KAEMNA.COM

Ducati Monster, Bj. 1999, mit 40000 km, neuen Zahnriemen und Spannrollen, Lampenmaske Ducati original, Rahmen neu gepulvert, Tacho/Drehzahlmesser-Kombination mit Tachowelle Acewell ACE-CA085-X51, Superbikelenker schwarz, Auspuff MIVV mit ABE, Gabel einstellbar von 900er-Modell, neue Bereifung, TÜV 07/2022, auf Grund von Zeitmangel zu verkaufen, Preis 3300 €, E-Mail gkoenig60@gmx.de

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

Suche dringend Instrumentenbecher für Ducati Monster, 2000 - 2001, bitte schaut in Keller und Garagen nach, andere Becher als die genannte Baureihe passt nicht, Danke für Eure Mühe, 0171-1942766

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

Ducati S2R 1000 Monster-Restteile: Alufrostverkleidung neu, Dioden-Rücklicht, originale Auspufftöpfe, Bremszangen v. + h. in Gold, Regler, Doppelzündspulen komplett, Relais, Luftsensoren, Starter-/Anlasserrelais, Kill-/Starterschalter, Batteriekasten, Schraubensatz, Anlasser komplett, Kleinteile, VHS, Tel. 0170-6940075

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

Biete für 2-Zyl.-KöWe Mutter für Zyl.kopf, aus Edelstahl! Abmessungen wie Original! Preis für Satz, 8 Stück, € 78,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

Öhlins-Feder 90 Nm aus 1198, 15 cm lang, 8 cm Außendurchmesser; Kombiinstrument von 998 S FE mit Sprung im Glas von Tacho- und Drehzahlmesser; 2 originale Bremsättel von ST4s, Bj. 2006; Preise VHS; Tel. 07462-9470900 AB

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe sehr schöne, seltene Ducati ST3s ABS, Farbe Rot, EZ 6/2007, km 13392, 102 PS, Öhlins-Fahrwerk, Sonderlack, Bremscheiben vorne neu, Bremsbeläge hinten und vorne neu, Inspektion, Zahnriemen neu, Lenkerspiegel, modifiziertes Heck, Reifen 80 %, Gelsitzbank, Batterielader original Ducati mit integriertem Ladekabel, Tankschutz, spezieller Kupplungsnehmer - geringere Bedienkraft, 12 V-Steckdose, Originalteile vorhanden, Preis 6950,00 €, gerne sende ich Bilder per E-Mail zu, Tel. 07805-912201 oder Mobil 01716428149

www.JAKO-Motorsport.de DUCATI-Service

Hilfe, suche für die Wiederzulassung einer Ducati 450 RT die Kopie eines deutschen Fahrzeugbriefs/Zulassungsbescheinigung Teil I und II, auch über Angebote zu Ersatzteilen (bitte alles anbieten, bis hin zum Schlachtfahrzeug) würde ich mich freuen, Angebote und Hilfestellungen bitte an scrap@uni.de oder telefonisch unter 089-18935761

Kombiinstrument von 998 mit Sprung im Glas von Tacho und Drehzahlmesser, Tel. 07462-9470900 AB

Verkaufe Betriebsanleitung, Ersatzteillisten und Werkstattatthandbuch für Ducati 250/350 Mark3, Vento 350, Forza 350, 350/500 GTV, 750 F1 und Paso 906, für genaue Infos bitte mailen an yogibaer1957@outlook.de

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

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

Suche Pantah-Tank: Hallo Schmitt Dieter hab versucht dich zurück zu rufen, aber die Tel.-Nr. passt nicht, hoffe du liest das und meldest dich nochmal bei mir, Tel. 09546-6257, E-Mail bubi.bernd@t-online.de



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

Hat jemand für eine 2003er-Monster 1000 S i.e. eine kaputte Showa-Gabel? Ich brauche die Hülse oben mit 32 mm Sechskant für den rechten Holm, wäre nett, bitte mit Preisvorstellung entweder 0175-6000 274 oder philip.lindenstruth@gmail.com, Danke

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Hallo Ducati-Fans, ein Freund von mir hat seine Garage aufgeräumt und es kamen reichlich gebrauchte Teile zum Verkauf zusammen, bei Interesse sende ich gerne aussagekräftige Fotos zu: 900 SS, Bj. 91 und später: Mikuni (keine Flachschieber) normale Vergaser für die 900 SS (Bj. ca. 1993), 280 €; Sitzbank, sehr guter Zustand, 90 €; Hypermotard 1100 S, Bj. 10/2009: kompl. Gabelinnereien, 280 €; Kupplung mit Druckplatte, ohne Korb (600 km), 150 €; Frontfender, rot, 80 €; Kolben (600 km), 200 €; komplette Auspuffanlage (Endschalldämpfer mit Krümmeranlage und Kat), 600 €; E-Mail olaf-ingar@t-online.de

DUCATI

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

WERKSTATT

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE

WWW.GRANSPORT.DE



Motalia Anzeigenmarkt



Tausche gegen Duc 750 GT - wegen Kniewinkel-Thema biete ich eine bildschöne Königswelle aus meiner Sammlung an: Basis 1979er-SD (Desmo) - auf SS getrimmt: Halbschale, Höcker, Alutank, Contis, offene Vergaser, Konis, schöne Speichenfelgen, Kröber-DZM, stabilere Stachel-Kurbelwelle, länger stillgelegt (TÜV 5/2015), Reifen und TÜV mache ich neu, Preis 14.500,- €, nehme ggf. auch anderes kultiges Bike (wie Benelli Sei etc.) in Zahlung, stein@keystone-mt.de

TT Replica, Basis modifizierter 750 Sport-Rahmen, GSXR-18-Zoll-Räder und -Gabel Ø 43, Wilbers-Federbein, Aluschwinge, neu aufgebaute 750 cm³-Motor, Farbe Rot/Gelb, Preis VS, Tel. 0176-20308605

Biete Ducati 750 cm³ SS, Bj. 91, km 31411, Nuda, luftgekühlt, eine von 600 Stück, mit dabei Termignonis, Preis 2500 € VB, Tel. 0173-3211302

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

Für Ducati 750 Sport, Bj. 88 - 90: Verkleidungsseitenteile, links + rechts, rot/silber; Sitzbankunterteil schwarz; Sitzabdeckung; 13er- + 16er-Brembo-Handbremspumpe; Fußrastenanlage Fahrer; Oscam-Felgen, vorne + hinten, rot/poliert; Bremsscheiben, vorne + hinten; Marzocchi-Federbein undicht; Instrumente komplett; Kabelbaum komplett; Auspuffkrümmer 2-teilig; originale Auspufftöpfe A01 + B01; Weber-Vergaser-ansaugbrücke; Regler; Sitzbankpolster; Zündboxen Kokusan Paar; Zündspulenpaar mit Anschlusskabeln + Kerzensteckern; Starteranlasserrelais; Veglia-Drehzahlmesser; Blinkerrelais; Hupe; Bremsleitungen original; Stop-/Starterschalter; Gasgriff + Gummis; Soziefußrasten; Tank umgeschweißt; Schnorchel für Filterkasten; Zylinderköpfepaar, neu, leer; Schaltwelle; Kurbelwelle; Schaltgestänge; Ölpumpe; Getriebezahnräder; Freilauf komplett mit Schwungscheibe; VHS; Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de

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

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

Neu: Ducati Kupplungen Monster 999 1098 Toppreis
www.used-italian-parts.de

Sehr gepflegte Ducati 900 SL, Bj. 1994 mit Monohöcker abzugeben, Gesamtleistung 35.000 km, bei ca. 28.000 km wurde von Ducati im Rahmen Kulanz ein neuer Rahmen spendiert. Auf- und umgebaut vom Ducati-Händler, alle Inspektionen gem. Vorgabe Ducati, letzter Service bei 32.000 km in Verbindung mit Umbau auf Drehmomentnocken, also gr. Service im Jahr 2017, seitdem nur ca. 3000 km gefahren, AU 05/22, folgende Modifikationen wurden vorgenommen: Fahrwerk vo./hi. von Wilbers modifiziert (Federbein Wilbers, Gabel mit progr. Federn und Öl/Shims von Wilbers), abgestimmt auf 85 - 90 kg, 42"-Keihin FCR Racing-Flachschiebervergaser, Doppelzündung, Pistal-Racingkolben (Verdichtung 10:1), Drehmomentnocken, Einzelabstimmung der Zylinder, wunderbar weicher Motorlauf mit sehr guter Gasannahme, viel Punch von unten, Leistung ca. 85 - 87 PS, neue Termignoni-Carbonendtöpfe, hochgezogen, Radialbremspumpe von Brembo, Kupplungsnehmerzyl. von MPL neu, Anti-Hopping-Kupplung, MR-Racing-Fußrastenanlage, Carbonabdeckung Instrumententafel mit Ölthermometer, Sitzbank neu aufgepolstert in Fachwerkstatt, offener Kupplungsdeckel, 2019 Zahnriemen neu, VB 7500 €, 0160-8101543 oder E-Mail ibanez1500@web.de

Motalia Anzeigenmarkt

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

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

Monster S4R-Teile, Bj. 05: 996-Motor komplett, 43000 km; Brembo-Felge hinten; Ölleitungen; Regler; Bremszangen; Schalter; Zündspulen; Gasgriff; Bremsleitung hinten; Relais; Batteriehalter; Frontverkleidung Alu, neu; Frontverkleidung verkratzt, usw.; VHS; Tel. 0170-1213596

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

996 Bip.-Restteile, Bj. 2000: Biposto-Sitzbank, rot, ohne Sitzkissen; Bremszangen v. + h.; Regler; Alutrichter; Zündspulen + Kerzenstecker; Relais; Lüfter; verstellbarer Lenkkopf; Krümmerflansch; 5 Sp.-Felge hinten; Anlasser komplett; Fußrastenhalteplatte; Fußbremszylinder + Halter; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6940075

Verkaufe komplette Sitzbank Ducati Darmah, Preisvorstellung € 150,00, bei Interesse Bilder anfordern bei E-Mail info@econ-wa.de

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

www.moto-officina.de

Suche originale Vollverkleidung oder originale Verkleidungsteile für MHR Mille oder MHR 900, Tel. 0163-172425

Ducati Monster 600-Teile: Kennzeichenhalter mit Spritzschutz (Kunststoff), 20 €; Auspufftopf re. mit Sturzschaden, 20 €; Auspufftopf li. mit Sturzschaden, 40 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

www.ducati-kaemna.de

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

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

**D
U
C
A
T
I**

esign - Programm

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

60 Seiten Farbkatalog gegen Zusendung von 5,- Euro

DIOPA Kunststofftechnik



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

www.diopa.com

Motalia Anzeigenmarkt

Suche Ducati Königswelle 860 GT oder eine 860/900er GTS, bitte alles anbieten, Tel. 0175-2246206, E-Mail burkard.schramm@schramm-solar.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; Alukupplungskorb, nur 5000 km gelaufen; VHS; Tel. 0170-6710945

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

Suche „interessante“ Felgen für Ducati 900 SS, Monster 900, 851, Tel. 06628-8687

Biete Fußbremspumpe PS15, überarbeitet, ab Bj. '77, mit neuem Kolben + neuem Deckel! Ist neu lackiert! Preis € 245,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

Verkaufe für Ducati KöWe: 1 Titanpleuelsatz, Hubzapfen + Lager, € 1200,00; 1 Kurbelwelle mit Titanpleuel, Preisanfrage; Tacho Nippon Denso neu € 250,00; Drehzahlmesser Nippon Denso, neu, € 250,00; 1 x Speedlinefelge vorne, € 100,00; 1 Speedlinefelge hinten, € 100,00; 1 Rahmen ohne Schwinge, Darmah mit spanischem Fahrzeugbrief, € 100,00; 1 originaler Benzintank Polyerster zu KöWe 750 S, Jg. 71, innen neu versiegelt, Farbe Gelb, € 650,00; 1 Felge original Ducati Brembo 3.5 x 17" vorne, schwarz, € 220,00, + 1 Felge Brembo hinten 5.5 x 17" mit Zahnkranz, schwarz, € 320,00, beide wie neu; bitte alle schon mal angefragte E-Mails nochmals melden, konnte div. Mails nicht öffnen, ugraf.privat@bluewin.ch

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

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

1 Satz Räder, Brembo 3-Speichen, 3.5 x 17" und 4.5 x 17", aus Ducati 750 SS frühe Baujahre, Lackierung goldmetallisch, sehr guter Zustand, zu verkaufen für 380,- €, bei Abholung oder zuzüglich Versand, Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

www.motalia.de

1 Paar Bremszangen Brembo 08, mit den beschichteten Kolben, inkl. neuen M10-Entlüftungsnippeln und Stiftsätze, 180 € + Versand, auf Wunsch schicke ich Fotos, ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

Verk. 750 SS, Bj. 94, in Teilen, Tel. 0176-47119281

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

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

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! Tel. 06483-3864, Preis € 3.250,00, Ernst Remagen



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

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER
www.desmo-ducatti.de info@desmo.net online-shop
Andreas Nienhagen Esslingerstraße 20a 70736 Fellbach
Tel. 0711-588096 Mo - Fr 9 - 12.30 + 15 - 18 Uhr Sa. 9 - 12 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt

Teile für 998 etc.: Akrapovic 60er-Endtöpfe, Carbon, neu, 499 €; Teile für 916-Reihe: Krümmer 916, Auslassanschluss, nur das 1. Bauteil, 2 Stück

35 €; Verkleidungsgeweihe Racing, ähnlich RS, 115 € VB; Fotos gerne per E-Mail; Tel. 04533-4328

Supertwin, Basis 916, 2-Ventiler, ca. 115 PS, 1100 cm³, ca. 160 kg mit Sprit, Ölins-Fahrwerk, rennfertig, 12.900 €, Näheres unter E-Mail desmodue@web.de

Teile für 900 SS i.e./750 i.e.: 45er-Drosselklappen 900 SS i.e. mit Einspritzdüsen, ohne Poti, 75 €; 2 Zündspulen, 50 €; 1 Kolben Ferracci inkl. Ringe, neu, 94 mm, 12:1, 90 €; Racing-Lichtmaschinenwicklung inkl. Stator, 2-polig, 180 €; Bremsbeläge Carbon Lorraine SBK, Sinter für 2 Kolbenzange 40 mm, z. B. 900 SS Vergasermodell, neu, Satz pro Scheibe 30 €; Fotos gerne per E-Mail; Tel. 04533-4328

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

Biete Kröber-Drehzahlmesser! Guter Zustand! Preis € 225,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Verk. v. Unfall-Monster Papiere, TÜV 7/21 und Schlosssatz, 450 €, Info peterpracht@gmx.de oder Tel. 0176-45724470



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

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

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 + Kegellrad! € 160,00; 4 x Ventildeckel! € 35,00; 1 x Zyl.kopf liegend! € 450,00; Bilder können angefordert werden! Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

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

Garelli

Suche Teile für Garelli Rekord und Monza, auch komplette Fahrzeuge, bitte alles anbieten, auch Schrott oder Kleinteile, ronboese@gmx.de

Verkaufe Gebrauchteile für Sport 40 (Mocik): orig. Rahmen, ohne Dokumente, gebraucht, guter Zustand, 29,- €; orig. Kraftstofftank, ge-

braucht, 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

Gilera

Gilera Runner Roller 180, 2T: suche Seitenständer und Spezialwerkzeug und Tuningteile und Gepäckbrücke und Ersatzteilliste, Tel. 06147-7488

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe: für Gilera 125 SP01 Wartungsanleitung, für Gilera XRT 350/600 Betriebsanleitung und für Gilera Strada 150 Ersatzteilliste und Werkstatthandbuch, für genaue Infos bitte mailen an yogibaer1957@outlook.de

Guzzi

Endschalldämpfer für Norge (Bj. 2006 - 2008), Originalteil (Nr. 977665), nur alle 2 Jahre gebraucht, rost- und beulenfrei, VB 150 €, Tel. 040-63977978

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

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

Verkaufe für LM IV: Lampenverkleidung mit Scheibe (weiß/rot), 75,-; Sitzbank, 80,-; 2 x Blinker hinten, 25,-; 2 x Gaszug, zusammen 25,-; Lichtmaschinenabdeckung, 18,-; Vorderrad 16" mit BT45 (für noch ca. 1000 km); Tel. 0151-12303486

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

Verk.: Cali 2-Teile: Gabelbrücken, 150,- €; V2A-Auspuffanlage, Töpfe, H-Stück u. Krümmer, 450,- €; Kabelbaum mit Lichtschalter links u. Gasgriff, 120,- €; Bosch-Anlasser, 60,- €; Lampenhalter, 20,- €; für NF Rep.buch, in italienisch, 15,- €; Le Mans 5-Teile: Tank, 250,- €; Satz Zyl. + Kolb., 410,- €; Cali 1100-Rücklicht + Blinker, 30,- €; original Krümmer, H-St. Lafranco 12505S, zusam. 80,- € (ideal f. Winterf.); Tel. 07244-5204 AB; alles + Porto



Le Mans III Rolling Chassis + Teile, ehemaliges Privatmotorrad der Firma Moto Spezial, als Technologieträger wurde vieles aus dem damaligen Katalog darin verbaut, 2500 €, mehr Infos und Fotos in eBay Kleinanzeigen und unter E-Mail roadrocket@web.de

Lichtmaschine Moto Guzzi Ercole oder Falcone 6 V im Tausch gegen eine 12 V-Lima, mechanisch ist die Lima okay, Lager laufen sauber ohne Geräusche, elektrisch macht sie einen guten Eindruck, soweit ich das beurteilen kann, 0,5 Ohm zwischen den Segmenten und 2 Ohm von Schleifer zu Schleifer, habe auch noch ein 6 V-Kurbelgehäuse, welches

ich gerne gegen ein 12 V-Gehäuse tauschen würde, Tel. 01608097608 oder guzzi-andy@t-online.de

1 Paar Bremszangen Brembo 08, mit den beschichteten Kolben, inkl. neuen M10-Entlüftungsnipeln und Stiftsätzen, 180 € + Versand, auf Wunsch Fotos, Tel. 040-3904074, ew_krueger@alice-dsl.net

S-M-S
SCHUBERT - MOTO - SERVICE
Fahrzeuge · Ersatzteile · Zubehör · Vermittlung von Restaurationsarbeiten
Ingolf Schubert
Ackerweg 7 · 30900 Wedemark/OT Oegenbostel
Tel. 0 51 30 - 58 25 84 · Fax 0 51 30 - 37 93 26
Mobile 0172 - 609 92 06 · eMail: SMS@smotos.de
www.smotos.de

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

Motalia Anzeigenmarkt

DER GUZZI-SPEZIALIST



WORLD BEST GUZZI DEALER 2009 2007

BÄCKER
Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475

Vertragshändler - Umbauten - Gebrauchte - Restaurationen

Verk. Moto Guzzi Stornello Sport, 160 cm³, Bj. 1969, 4-Gang, Rundmotor, restauriert, für 2100 €; Lodola 235, Bj. 1959, mit Brief, restauriert, für 2600 €; California T3, 850 cm³, Bj. 1976, neuer Lack, Chrom, für 5500 €; Tel. 09106-6140

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

Suche 4V-Motoren und (Motor-)Teile für V 35 Imola II, V 65 Lario, V 75-4V, bitte alles anbieten, auch defekte Motoren, 0174-1923242 oder markus_loges@gmx.de

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

Originalteile von Cali 3/1100, ab Bj. 1993: originaler Guzzi-Koffersatz, Haltersatz und Schlüssel inklusive, ohne Sturzschäden, VB 150,- €; Koffersturzbugel hinten, Chrom wie neu, 40,- €; Auspuffe li. + re., Zustand fast neu, 155,- €/Stück, auch einzeln; orig. Lenker, wie neu, 30,- €; 2 x Chrombugel für Fender vorne, 50,- €; Schaltwippe Chrom wie neu, 60,- €; 2 x Lenker-Blinker Kellermann BL1000, 60,- €/Paar; Preise paarweise wenn nicht anders angegeben; alle Teile gereinigt und im guten Zustand; Preise VB, Bilder auf Anfrage; Tel. 0761-6129337 oder ducfan19@gmx.de

In gute Hände abzugeben: Moto Guzzi Le Mans 1 (Rahmennummer VE14...) im technischen und optischen Bestzustand, Stahlflex, Elektrik und Zündung elektronisch, Reifen, Lackierung neu, etc., Standort ist Hamburg, Preisvorstellung 9.500,-, weitere Details und Fotos gerne unter E-Mail guzzi_lemans@web.de oder 0151-53285184

Verk. Verkleidung vorne Polizia, V 75; Rahmen mit Brief, Tachostand 68.000 km; Motor 2-Ventiler, Getriebe, Endantrieb etc., alles voll funktionstüchtig; Tel. 0176-47119281

Nockenwelle Moto Guzzi Ercole/Falcone 6 V, sehr guter Zustand, Tausch gegen eine 12 V-Nockenwelle, habe auch noch ein 6 V-Kurbelgehäuse, das ich gerne gegen ein 12 V-Gehäuse tauschen würde, Tel. 0160-8097608 oder guzzi-andy@t-online.de



Guzzi Sport-Rundmotor, Hubraum 1037 cm³, neu aufgebaut, noch nicht gelaufen (Kolben u. Zyl. gebr./neuwertig), Magni-KW m. Carillo-Pleuel feingewuchtet inklusive Schwungscheibe, Haupt- u. Pleuellager neu, Tassenstößel neu, NW gebr./neuwertig, Alustirnradsatz schräg verzahnt neu, Köpfe neu gemacht m. Doppelzündung, perfekte Kanalbearbeitung inkl. 40er-Ansaugstutzen, Ventile u. Federn neu E. = 47 mm/A. = 40 mm, weitere Infos per E-Mail alexander@amuellejans.de oder Mobil 0170-4159905, VB 3.500 €

Motalia Anzeigenmarkt



Airone, Bj. 1953, 250 cm³, 9,5 PS, Bestzustand (s. Fotos), angemeldet und mit TÜV, läuft sauber, mit originale ital. Brief (2 Vorbesitzer), Werkstatthandbuch, mit Soziuskissen wie die Sport oder mit Gepäckträger und Ledertasche wie die Touring einsetzbar (s. Fotos), Festpreis 7.800 € entspricht dem Zustand und Zubehör und meinem Zulassungstress in Deutschland, Tel. 0234-491651, E-Mail boro.bo@t-online.de



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

Suche LM 1-Rahmen mit Brief, bitte alles anbieten, auch Unfall, geclant usw., 0174-1923242 oder E-Mail markus_loges@gmx.de

Verkaufe Moto Guzzi LM 2, Baujahr 1980, in Teilen, gegen Gebot. Das Motorrad wurde 1988 in Teile zerlegt und eingelagert. Alle Originalteile sind in einem guten Zustand wie: Verkleidung, Haltebügel, Schutzbleche, Spiegel, Blinker, Cockpit, Armaturen, Scheinwerfer mit Halter, Sitzbank, kompl. Tank, kompl. Lenker, kompl. Räder, kompl. Fußrastenanlage, kompl. Gabel mit Brücken, Lenkungsdämpfer, kompl. Auspuffanlage, Brems-scheiben, Bremsleitungen, Stoßdämpfer, Anlasser, Kupplung, Vergaser, Kabelbaum, Steuerkettenset, ausser Rahmen, Motor, Getriebe und Kardan, vom Motor sind noch Teile wie Zylinder, Kolben, Nockenwelle u. v. m. vorhanden. Aus Altersgründen verkaufe ich nun diese Teile, gegen Gebot, der Mindestpreis liegt bei 500,- €, ich denke an einen Wiederverkäufer (im Vergleich zu angebotenen Teilen in der Motalia, liege ich im Preis bei ca. 10 % und darunter), Tel. 015788695809

California EV 1100, 75 PS, EZ 10/2000, 10.000 km, Griffheizung, Scheibe, Gepäckträger, Hauptständer, Kofferträger m. orig. Guzzi-Ledertaschen, Motorsturzbügel, VB 4950,- €, Tel. 0177-6164929



Moto Guzzi Daytona, 1. Serie, verkaufe aus Umbau: Felgensatz vorne und hinten, Bremsscheiben vorne und hinten, Ölwanne mit Zwischenschering, Stummellenker, Gabelbrücken mit Lenkungsdämpfer, Vorderradkotflügel, PVM 6-Kolbenbremszangen für 320 mm Bremsscheiben, Einzelbeschreibungen, Bilder und Preise sind im eBay unter: Auto und Motorrad: Fahrzeuge > Motorräder > Moto Guzzi, Verkäufer: Sarajj, Tel. 01703813515

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Verkaufe: für Moto Guzzi V 35/50 Werkstatthandbuch, für V 35/50 Imola Betriebsanleitung und für Falcone 500 Betriebsanleitung mit Wartungshinweisen, für genaue Infos bitte mailen an yogibaer1957@outlook.de

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

Motalia Anzeigenmarkt

Motor 940 cm³ aus Mille GT, Bj. 1991, mit erl. und feingewuchteter Schwungscheibe und Drehmomentnocke durch Latscha/Konstanz überarbeitet und Lichtmaschine mit SH-Zündanlage, Beleg vorhanden; Getriebe in Teilen; originale 36 PHF-Dell'Ortos mit polierten Aludeckeln und sehr leichtgängigem Gaszugsystem 2-zugig, von Moto Spezial überarbeitet, daher seit Jahren mit einwandfreier Funktion; Chokeyverteiler optimiert in gefräster Aluhalterung, daher gut fixiert und funktioniert; Gasgriff doppelzugig; überarbeiteter Bosch-Anlasser, schw. lackiert; Krümmer; Edelstahlinterferenzrohr; Sitzbank neu gepolstert mit Metallchassis, ohne Metallaschen, dafür mit angeschweißten Röhrcchen zum Klappen nach rechts; neue Exide-Säurebatterie 12 V/30 AH 1 x benutzt; Batterie-



Schöne Lederkoffer für Guzzi Bellagio von Becker, links und rechts, Kofferträger zum Anbau an die Maschine, Schlüssel und Schrauben sind vorhanden, normale Gebrauchsspuren, nur zum Abholen, kein Versand (Bild zur Ansicht wie die Koffer an der Maschine wirken, das Motorrad ist natürlich nicht dabei.), VB 240 €, schnarry@me.com

Umbau • Restauration • Instandsetzung



41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de



MotoSCHMITZ
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre
Erfahrung!

grundplatte orig.; 2 Cockpit-edelstahlbleche, 3 Instrumentenbecher in Alu; 2 Federn von Wilbers-Federbeinen progressiv, schwarz, 20 cm lang, 6 cm Durchm.; Magura-Superbikelenker in Alu Silber mit ABE; Gleichrichter; Spannungsregler; 2 Hupen neu; P&W-Halbschalenverkleidung am Lenker befestigt, Durchm. für Lampe 19,5 cm; Tank; originale Seitendeckel; originales Heck mit Rücklicht und Werkzeugfach verstärkt, alles in Farbe Fiatbluepetrol mit goldenen Zierstreifen und Schriftzügen; zusätzliches originales Rücklicht; Motogadget-Tacho Tiny (weißes Zifferblatt, Geschwindigkeitsanzeige, Kontrolllampen), Durchmesser ca. 5,3 cm, gut ablesbares Zifferblatt und sehr schön beleuchtet, komplett mit Zubehör; zusätzlich dazu passender Alubecher mit Deckel; .Tel. 07462-9470900 AB

V7-Faustkardan, diverse Teile (unbenutzter Kegelrad-satz); Kupplungsschwungscheibe 6 kg; Anlasserzahnkranz 2 kg, gebraucht; Lampenkonsole; Doppelkreuzgelenk gebraucht; V11 Montageständer und diverse Wartungsteile; Bilder und Preise auf Anfrage unter E-Mail mopedwim@gmail.com

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

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi Jakob
 seit über 35 Jahren
 Ihr Moto Guzzi Spezialist

- Guzzi An & Verkauf •
- Werkstatt & Service •
- Sonderbauten & Abnahmen •
- Neue & gebr. Ersatzteile •

 Mobil: 0 173 / 904 82 94
 & WhatsApp

Zum Heekamp 2
 27321 Thedinghausen-Beppen
 E-Mail: guzzi-jakob@t-online.de

Moto Guzzi 1100 i.e. Sport, rot, Eig. DÄS-Umbau, 6400,- VB, 54250 km, EZ 03/97, HU 6/21 (TUV auf Wunsch neu), seit 06/97 in meinen Besitz, 1 Vorbesitzer, Umbauten: DÄS-Heckumbau 2-Mann mit Soziusabdeckung, DÄS-Carboncockpit mit Öltemperaturanzeige, DÄS-Lenkerstummelkit, DÄS-Montagegeständer, Carbonauspufföpfe mit offenem Sammlerkreuz + dazuge-



hörigem Chip aus Italien, bei Heckumbau im Jahr 2000 komplett neu lackiert in Guzzirot, 12 Volt-Anschluß im Cockpit, alle Originalteile sind mit dabei: Heck, Auspuff usw., Reifen ca. 50 %, technisch im guten Zustand, 1 x Ausrutscher mit ca. 30 km/h (vor 19 Jahren), Bilder per WhatsApp od. E-Mail, Standort 86561 Aresing (Bayern), Tel. 08252-6748, 0162-2373940 oder E-Mail roland.schilling@freenet.de

Sehr schöner, seltener Klassiker zu verkaufen: Moto Guzzi California Vintage, Bj. 2009, 1. Hand, 52.600 km, Motorrad ist werkstattgepflegt und in einem sehr guten Zustand, Sommerfahrzeug, einige wenige Gebrauchsspuren, großes Windschild, Zusatzscheinwerfer, Koffer und Gepäckträger, für Tourenfahrten bestens geeignet, Preis VHB 6.750 €, Kilometerstand 52.600, Hubraum 1.064 cm³, Leistung 55 kW (75 PS), Benzin, Schaltgetriebe, EZ 07/2009, HU 08/2021, Farbe Schwarz, weiße Zierstreifen, E-Mail bg-online@online.de

Verk. SP 1000, Bj. 89, 46.000 km Tachostand; Getriebe, Endantrieb, Vollverkleidung, Rahmen mit Brief etc., günstig; Tel. 0176-47119281

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Moto Guzzi California: Rücklicht mit Gehäuse, 50; 4 Blinker mit Relais, 40; Lenkerbef. Oberteil u. Bügel unten, 30; Fußbraste mit Halteplatte hi. li., 30; Spiegel li./re., 20; Lichtschalter li., 45; Lichtschalter re., 45; Scheinwerfer ohne Topf, 45; Kupplungshebel, 25; Tacho überholt und auf Null km eingestellt, 100; 2 Becher Tacho/Drehzm., 50; Instrumentenanzeige komplett, 60; H-Rohr, 30; alles Weitere sowie Fotos werden vorerst auf WhatsApp beantwortet, 0160-94646316

Suche Moto Guzzi Stelvio 1200 NTX, max. 20.000 km, Koffer und Topcase, Farbe rot bevorzugt, aber nicht Bedingung, E-Mail christian.dehn@vodafone.de

1100 Sport - V11: Federbein, Druckstück, Lenkerschalter, 01702724556

escher

NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

JETZT!
Zugreifen!



 www.escher.de

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 bella-macchina@gmx.de

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

Motalia Anzeigenmarkt

California 1100i, 75 PS, klassisch schwarz, EZ 1997, 41000 km, HU 8/21, Erstbesitz, unfallfrei, Original-Windschild und -Kofferhalter, Stahlflex Lucas, K&N-Luftfilter, werkstattgepflegt bei Mandello Cycles, zugelassen mit Saisonkennzeichen ab März, Preis 4444,44 € VB, Standort zwischen Hamburg und Bremen, ggf. auch mit je 2 Koffern Hepco & Becker Junior 40 l und 30 l, ernstgemeinte Anfragen bitte per E-Mail an lbnl@web.de, möglichst mit Telefonnummer, ich rufe zurück

HSM-Guzzi BOT-Replica-Zentralrohrfahrwerk, Bj. 9/1990, TÜV 3/2023, weitere Infos per Telefon, Bilder per E-Mail oder WhatsApp, Tel. 01702724556

Moto Guzzi LM 3-Teile: Fußrasten LM 3 original, vo. + hi., 40 €; Lampe H4, rechteckig, 40 €; alles VB, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de



Le Mans IV + Teile, ehemaliges Privatmotorrad der Firma Moto Spezial, als Technologieträger wurde vieles Gutes aus dem damaligen Katalog darin verbaut, 3500 €, mehr Infos und Fotos in eBay Kleinanzeigen und unter roadrocket@web.de

Verkaufe Gebrauchtteile für TS 250, Bj. 73: orig. Rahmen (Rahmen-Nr. AB/1 *20880*), ohne Papiere, gebraucht, 90,- €; orig. Auspuffkrümmer, links und rechts, gebraucht, je 35,- €; orig. Schwinge, gebraucht, 30,- €; orig. Vorderradschutzblech mit Haltegestänge, Chrom, gebraucht, 29,- €; orig. Hinterradschutzblech, Chrom, gebraucht, 25,- €; orig. Hauptständer, gebraucht, 19,- €; orig. Lenker, Chrom, gebraucht, 19,- €; orig. Scheinwerfereinsatz mit Streuscheibe und Verstelleinrichtung, Durchm. 180 mm, gebraucht, 19,- €; orig. Luftfilterkasten, gebraucht, 15,- €; orig. Bürzel für Rücklicht, Chrom, gebraucht, 15,- €; orig. Kabelbaum zum linken Lenkerende, gebraucht, 15,- €; orig. Kabelbaum zum rechten Lenkerende, gebraucht, 10,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

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

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

Suche dringend die Kopie des Fahrzeugbriefes einer Moto Guzzi Le Mans 1, evtl. auch mit Eintragungen (40er-Dell'Ortos, Lafranconis etc.), Tel. 09426-803458, E-Mail schulzereissing@t-online.de

Motalia Anzeigenmarkt



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

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

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

V11 - 1100 Sport-Teile: Zündspulen, Benzindruckregler, Relais, Sicherungshalter, div. Stecker (z. B. CDI-Zündspule, Sensor, Fühler usw., immer mit einem Stück Kabel), Luftsensoren, Temperaturfühler, untere Rahmen, Zündschloss, linker Lenkerschalter, Momentabstützung, Motorhalteschrauben, Druckstück, Kardanschutzhülse, Bremsanker, Limareglerhalter, Ansaugtrichter, Schwingenbolzen, Benzinpumpe (neu, Zubehör), 01702724556

Suche für Mille GT, Bj. 89, 2. Serie: Blinker hi. (viereckig), re. + li. mit Gummihalter, Zustand sollte gut und nicht brüchig oder ausgehärtet sein; Fussrastenhalter re. + li., wenn möglich mit Fussrasten auch schwarz möglich, Zustand auch gut ohne Macken oder Beschädigungen; Tachogehäuse, Zustand auch gut, ohne Risse oder Beschädigungen; Tel. 0178-1496050

www.motalia.de

Doppelsimplex Nabe für 2C oder Moto Guzzi 250 TS, im guten Zustand, zu verk., wernerfreudenberg59@gmx.de

Verkaufe LM 3, Bj. 83, Originalzustand, 51000 km, 1000 cm³, offene Trichter, Dyna-Zündung, Valeo-Anlasser, FAC vo. + hi., Lafranconi Compe-tizione, Agostini-Fußrasten, alles eingetragen, Umbauteile vorhanden, VHB 8800 €, Tel. 08762-720878

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

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



MOTO WEISSMANN

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

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



Motalia Anzeigenmarkt



850 T5, Bj. 1983, 1. Serie, 31500 km (wenn man die Angaben des Vorbesitzers als wahrheitsgemäß nimmt, was ich tat), Umbau auf Rundscheinwerfer, alle Teile der originalen Brotkasten-Verkleidung vorhanden, Sitzbank neu bezogen, Stahlflexleitungen, inkl. Koffer mit Halter, wird einfach zu wenig gefahren, TÜV bei Kauf neu, 3500,- €, Standort Südschwarzwald, Martin Hassauer, Tel. 0176-64455482 (oder SMS, WA)

V 1000 G 5: originale Gussfelgen v. + h., ohne Mitnehmer, 150 €; Sturzbügel hinten rechts, 1A, 15 €; Standort 68794, Tel. 0171-1739684, E-Mail tries@t-online.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, weitere Bilder und Infos auf Anfrage, VB 295,- €, Tel. 0761-6129337 oder E-Mail ducfan19@gmx.de

Verkaufe eine originale, gut erhaltene Quota 1100 ES, EZ 2001, ca. 26000 km, schwarz, 2 Besitzer, kein Unfall, Reifen okay, Lack sehr gut, fahrbereit, optisch und technisch gibt's nichts zu meckern, VB 4800 €, Standort Freiburg, Bilder und Infos auf Anfrage, Tel. 0761-6129337 oder ducfan19@gmx.de

Laverda

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

www.laverda-team-werndl.de

Verkaufe für Laverda 350/500 Ersatzteilliste und Werkstatthandbuch, sowie für Laverda 600 Atlas eine Ersatzteilliste, für genaue Infos bitte mailen an E-Mail yogibaer1957@outlook.de

- LAVERDA -

Orange Cycle Team

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



- Service
- Restauration
- Motorinstandsetzung

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

Für Laverda 3 Zyl. 120° gebrauchten Krümmersatz 35 mm und Sammler aus V2A abzugeben, VB 280 €, fstb.heinrichs@googlemail.com

Verkaufe eine Laverda 125 cm³, LB/1 UNO Formula, Farbe Blau/Orange, Jahrgang 1985, km 18500, in einem sehr schönen Zustand, Preis € 1500,-, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

Verkaufe: Rahmenseiten- deckel (2 Stück) zu Laverda 750 GT, glasgeperlt und grundiert, im neuwertigen Zustand, Preis € 150,-, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

Prospekte gegen Portoerstattung zu verschenken: Laverda 650 (around the world), 650 Ghost (blau), 650 Ghost (rot), Laverda Bekleidungsprospekt, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

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

Motalia Anzeigenmarkt



LAVERDA
Probleme?
Großes Ersatzteillager Neu + Gebraucht,
Motorrevision, Bleifreiumbauten von Köpfen,
Zylindererschleifen, Leistungsprüfstand,
LAVERDA Video, Preiskataloge mit Bildern
(unbedingt Modell angeben) bestellen bei:
LAVERDA Racingteam Konstanz
Andy Wagner
Telefon 0 75 31 / 6 11 98 • Fax 5 37 37
Internet <http://www.laverda-paradies.de>

Für 1000 SFC-Restaurations sämtliche Anbau- und Fahrwerksteile gesucht, Tel. 0171-6761000

Mondial

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

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

Morini

Verk. 350 Excalibur, ca. 32000 km, Schlüssel vorh., ital. Papiere, Baujahr 1986, 950 €, Fahrzeug lief bis zum Abstellen, Info peterpracht@gmx.de oder Tel. 0176-45724470

Verkaufe Gebrauchtteile für 250 T, Bj. 78 - 82: orig. Vergaser Dell'Orto VHBZ 20 D, zerlegt, zum Reinigen und Zusammenbau, 69,- €; orig. Kunststoffemblem „250“, schwarz mit Goldrand, für Seitendeckel, 9,90 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

1200 Avia, blau, Bj. 2009, 19.000 km, 3. Hand, TÜV 04/2022, VHB 5.300 €, Lk. Osnabrück, Tel. 05435-1601

Verkaufe Gebrauchtteile von 3½ GT, Bj. 73 - 74: Vergaser Dell'Orto VHB 25 B, Choke fehlt, inkl. neuer Dichtsätze, je 75,- €; Gepäckträger, verchr. Stahlrohr, angerostet, 39,- €; orig. Instrumentenhalter mit „Moto Morini“-Schild rund, 3-tlg., gebraucht, 34,- €; orig. Instrumentenhalter ohne „Moto Morini“-Schild, 2-tlg., gebraucht, 24,- €; orig. Hitzeschutzblech für linken Krümmer, schwarz, gebraucht, 29,- €; orig. Metallrücklicht, CEV 9313 ohne Reflektor, 24,- €; orig. Sicherungskasten inkl. 5 Stck. Glasicherungen, mit Anschlusskabel und Stecker, gebraucht, guter Zustand, 24,- €; orig. elektr. Benzinhahn, 19,- €; orig. Federbeine, je 19,- €; Fußbremshebel, 19,- €; orig. Kupplungshebel, Aluminium, gebr., gt. Zust., 19,- €; orig. Handbremshebel, Aluminium, gebr., gt. Zust., 19,- €; orig. Sicherungskasten mit 5 Glassicherungen und Anschlusskabel mit Stecker, gebraucht, guter Zustand, 19,- €; orig. Lenkerarmatur für den Kupplungshebel, gebraucht, guter Zustand, 19,- €; orig. Bremszug hinten, gebr., gt. Zust., 14,- €; orig. Kupplungszug, gebr., gt. Zust., 14,- €; orig. Verstell- und Arretierungsschraube für Kupplungszug, gebr., gt. Zust., 9,- €; orig. Blinkgeber, Typ 239002 DOT, Aluminiumgehäuse, zum Reparieren, 9,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Verkaufe Gebrauchtteile von 3½ Sport, Bj. 77 - 79: Lafranconi Competizione-Schalldämpfer links, Chrom, neu, 149,- €; Zubehör-Einmannhöckersitzbank mit Sitzpolster, Typ Valentini, 89,- €; Auspuffkrümmer links, Chrom, neu, 79,- €; orig. Seitendeckel eckig, rechts, 59,- €; Kettenrad, 40 Zähne, neu, 39,- €; Kettenrad, 38 Zähne, neu, 39,- €; gebraucht, guter Zust., 34,- €; Kettenrad, neu, 38 Zähne, 49,- €; Sitzbankbezug mit Schriftzug, neu, 39,- €; orig. Instrumentenhalter, schwarzer Kunststoff, rissfrei, mit rückseitiger Abdeckung, und 4 Stck. Einsätzen für Anzeigeleuchten, gebraucht, guter Zustand, 49,- €; orig. Instrumentenhalter, schwarzer Kunststoff, rissfrei, vorne links leicht angekratzt, 29,- €; Werkstatthandbuch, Motor, ital./engl./franz./span./deutsch, 140 Seiten, 28,- €; Griffgummis, schwarz, neu, Satz, 24,- €; orig. Zahnriemen „B“, neu, 19,- €; orig. Gaszug zum vorderen Vergaser, neu, 14,- €; orig. Dichtsatz für Grimeca-Handbremspumpe, neu, 19,- €; Werkstatthandbuch, Motor, deutsch, 46 Seiten, 9,20 €; Sicherungshalter schwarz, mit Bajonettverschluss, 4,90 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

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

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

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

Verkaufe Gebrauchtteile von 500, Bj. 78 - 85: RK 530 (50) KS-Kette mit Schloss, 5/8" x 3/8", 102 Glieder, ohne O-Ringe, neu, 69,- €; RK 530 (50) KS-Kette mit Schloss, 5/8" x 3/8", 96 Glieder, ohne O-Ringe, neu, 59,- €; orig. Instrumentenhalter, schwarzer Kunststoff, rissfrei, mit rückseitiger Abdeckung, und 4 Stck. Einsätzen für Anzeigeleuchten, gebraucht, guter Zustand, 49,- €; Kettenrad, 40 Zähne, gebraucht, guter Zust., 39,- €; Kettenrad, 38 Zähne, neu, 39,- €; orig. Antriebsritzel, 14 Zähne, neu, 39,- €; orig. Instrumentenhalter, schwarzer Kunststoff, rissfrei, vorne links leicht angekratzt, 29,- €; orig. 90° Kreuzgelenk-Übersetzungen für Tachometer und Drehzahlmesser, 2 Stck. gebraucht, guter Zustand, 29,- €; orig. Tankauflage- und -aufhängegummis, 8 Stck., neu, 29,- €; Werkstatthandbuch, Motor, ital./engl./franz./span./deutsch, 140 Seiten, 28,- €; orig. Luftfiltersatz, neu, 24,- €; Griffgummis, schwarz, neu, Satz, 24,- €; orig. Zahnriemen „B“, neu, 19,- €; orig. Ansaugschlauch, gebogen, zwischen Luftfilterkasten und Vergaser, neu, 19,- €; orig. Dichtsatz für Grimeca- Handbremspumpe, neu, 19,- €; orig. Kettenritzel, 530er, 14 Zähne, neu, 19,- €; orig. Polradmuttern, 2 Stck. und 1 Stck. Polradkeil, neu, 19,- €; Kupplungszug, neu, 14,90 €; orig. Ventildeckeldichtungen, 4 Stck., neu, 14,- €; orig. Zylinderkopfdichtungen, 2 Stck., neu, 14,- €; orig. Zylinder-

fußdichtungen, 2 Stck., neu, 14,- €; orig. Hauptständerfedern, 2 Stck., neu, 14,- €; orig. Tankhaltegummi, hinten, neu, 14,- €; orig. Gaszug zum vorderen Vergaser, neu, 14,- €; orig. Handbremshebel, gekröpft, gebraucht, 12,- €; Werkstatthandbuch, Motor, deutsch, 46 Seiten, 9,20 €; Gaszug lang und kurz, neu, je 8,90 €; Sicherungshalter schwarz, mit Bajonettverschluss, 4,90 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

Verkaufe Gebrauchtteile für 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,- €; Sozialschalterriemen, 14,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Morini 3½-Teile: Werkzeugkiste, 5 €; Luftfiltergehäuse, 20 €; Rücklicht, eckig, 50€; Rücklichthalter mit Nummernschildtafel, 30 €; Brems-scheibe, 20 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bellamacchina@gmx.de

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

Verkaufe Gebrauchtteile von Moto Morini 250 Bicilindrica, Bj. 79 - 86: Kettenschutz-oberteil, schwarzer Kunststoff, 15,- €; orig. Kunststoffemblem „250“, schwarz mit Goldrand, für Seitendeckel, 9,90 €; Aufnahmehülsen für hintere Tankauflagegummis, 5,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

MV Agusta

Von einer F4S-750 zu verkaufen: kompletter Carbon-lacksatz von CRC, rot/silber Sichtlack; Carbontank; Air-box; Lufteinlässe; Kotflügel; Nummernschildhalter; 2-Rohr-Arrow-Titanauspuffanlage mit Carbon-Silencern aus der IDM; Marchesini-Magnesiumräder; Sachs Formel 1-Hightech-Federbein - low, high Rebound und Compression, wie im Sondermodell Tamburini; alles Preise auf Anfrage; Tel. 0172-8177968

Verk. für MV Agusta 125 Sport (letztes Modell) Ersatz-teilliste und Betriebsanleitung, für genaue Infos bitte mailen yogibaer1957@outlook.de

Suche dringend Drehzahlmesserwelle für MV Agusta 250 B, evtl. auch eine passende von einem 350er- oder anderem Modell, Tel. 0151-15873242, E-Mail sebastian-bast@t-online.de

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

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

Parilla

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

Vespa

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

Sonstiges

Verkaufe orig. Harro-Lederkombi Laguna, Gr. 50, zweiteilig, schwarz/rot, mit weissen Streifen, ca. 1980, Reiß-verschlüsse okay, geringe Gebrauchsspuren, 190,- €; orig. Harro-Lederkombi Hockenheim, Gr. 52, zweiteilig, ca. 1970, schwarz mit roten Streifen, Reißverschluss 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

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

Lederkombi Harro, guter Zustand, rot/schwarz, Gr. 29, günstig zu vk.; Lederkombi RST, Gr. 58, Knieschleifer, Protektoren, guter Zustand, günstig zu vk., Tel. 07135-15080

Motalia Anzeigenmarkt

Davidahalbschale, neu, Größe 62 - 64, Farbe Weiß, Pr. 90 € (N.pr. 335,50 €), Tel. 0157-81034492

Tommaselli-Stummellenker, Ø 35 mm, Pr. 40 €; Tel. 0157-81034492

Motorradmodelle in Originalverpackung: Cagiva V-Raptor 1000, rot/silber, Fa. Road-Rider, Scale 1:12, 29,- €; Ducati Desmosedici RR, rot/weiß, Fa. Automaxx, Scale: 1:12, 34,- €; KTM RC8, orange, Fa. Automaxx, Scale 1:12, 24,- €; Moto Guzzi California 1100i, schwarz/gelb, Fa. Maisto, Scale 1:10, 19,- €; Moto Guzzi V10 Centauro, rot/weiß, Fa. Maisto, Scale 1:18, 24,- €; Münch Mammut 2000, blaumet., Fa. Maisto, Scale 1:18, 24,- €; MV Agusta F4, silber, Fa. Die-Cast, Scale 1:12, 15,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Schwabenleder zweiteilige, komplett schwarze Lederkombi, Größe 102, d. h. passend für eine schlanke Person mit einer Größe von 1,80 - 1,85 und ca. 80 - 85 kg, die Kombi wurde 14 Seasons immer mit einem Unteranzug getragen und befindet sich in einem tadellosen, sehr guten Zustand, 170,- €, Tel. 0151-27528404

Einarmhinterradmontage- ständer, Bolzen wechselbar, wg. Aufgabe zu vk., Tel. 07135-15080

Maschinenreibahlen Industrie- ware, bis Ø 14, wg. Aufgabe zu vk., 07135-15080

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

Verkaufe Motorrad Kataloge der Jahre 1983, 1985, 1987, 1990 und 1991, zusammen 40 € plus Versand, Tel. 06628-8687

Verkaufe das Buch „Morbiddelli - dalla 50 alla 500“, italienischer Text, DIN A4, Paperback, 10 € plus Versand, Tel. 06628-8687

Verkaufe komplette Sammlung von „Automobil und Motorrad Chronik“, alle je erschienenen Hefte von 01/1972 bis 10/1985 mit Umschlägen um die Jahrgänge binden zu lassen, 400 € plus Versand oder Abholung beim Kirchheimer Dreieck zwischen Kassel und Fulda, Tel. 06628-8687

Verkaufe VHS-Videokassetten Battle of Twins, Sound of Singles und Superbike, Bildqualität dem Alter entsprechend, BOT 89, BOT 90 und BOT 91, SOS 90, SOS 91 und Superbike 90, zusammen 20 € plus Versand, Tel. 06628-8687

Verkaufe das Buch „Cento anni di Moto“, 200 Seiten, viele schöne Abbildungen und Zeichnungen, italienischer Text, 10 € plus Versand, Tel. 06628-8687

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

Verk. Motalia ab Heft Nr. 108 (April 1998) bis Heft Nr. 349 (Dez. 2020), im guten Zustand, für 60,00 € an Selbstabholer in PLZ 63846, Tel. 06093-1443 und E-Mail manlia04@yahoo.de

Verkaufe drei Moto Guzzi-Sonderhefte, DIN A4, zwei mit italienischem Text, eins mit Text in italienisch und englisch, zusammen 20 € plus Versand, Tel. 06628-8687

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

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe die Edition 1999 des „Grand Prix Guide“ von Werner Hafeliger. Motorrad Grand Prix Ergebnisse und Statistiken von 1949 bis 1998, 10 € plus Versand, Tel. 06628-8687

Verkaufe sechs Moto Guzzi-Modelle im Maßstab 1:24, noch verpackt: Bellagio, 350 Bialbero, Bicilindrica 500, Falcone, Normale und Sport, stammen aus der italienischen Serie Moto Guzzi Collection, zusammen 30 € plus Versand, Tel. 06628-8687

Motorradstiefel Alpinstars, Gr. 43, die alten legendären, gut erhalten, Pr. 35 €, Tel. 0157-81034492

Verkaufe Tommaselli-Alulenkertummel, Preisvorstellung € 50,00, bei Interesse Bilder anfordern bei info@econwa.de

Moto Cross Groß Ingersheim, Kreis LB, DM-Lauf, 19.08.1973, Plakat ca. 50 x 70 cm, zu vk., Tel. 07135-15080

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik

Rufen Sie uns an. Wir beraten Sie gern!
05105 - 80 90 620

move
Montagegeständer

Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung

Frank-Heck-Zentraländer
Für alle gängigen Motoren
Frägen Sie an, wir beraten Sie gerne
www.move-montagestaender.de
mailto:mail@move-montagestaender.de
Tel 0049 (0) 7563 92316

Suche Gleichgesinnte für einen „Italiener“ Stammtisch Raum Mittelrhein, info@econwa.de

Ducati Poster: 848, Hypermotard 1100 Evo SP, 1198 von 2007; Maschinenreibahlen bis Ø 14; zu vk., Tel. 07135-15080 abends ab 20:00 Uhr

Programmhefte: GP WM-Lauf, 19.05.1985, Hockenheim; GP von Deutschland Motorrad WM, Hockenheim, 26.09.1982; Tel. 07135-15080

Meßwerkzeuge außen + innen, Reibahlen bis Ø 14 mm, auch Zwischengrößen, zu vk.; diverse HSS-Fräser bis Ø 40, auch mit MK; Tel. 07135-15080

Verk. Damen-Lederkombi, 2-teilig, Harro, Gr. 42, aus 82, neuwertig, schwarz/rot, 200 €; Damenstiefel, Harro, Gr. 40, schwarz, aus 82, neuwertig, 90 €; alles VB; Tel. 06501-9698400

Koni-Stoßdämpfer im sehr guten Zustand zu verk., z. B. für ältere Guzzi oder Ducati, Preis 200 €, Tel. 09546-6257, E-Mail bubu.bernd@t-online.de

Verkaufe meine Motalias, von Heft Nr. 1 bis jetzt, 40 €, an Selbstabholer in Hamburg, Tel. 0151-56380058

Reibahlen bis Ø 16, auch Hard Industrieware Rohr, Zoll Gewindebohrer bis R 1,5, Mikrometer bis 150 mm, wg. Auflösung günstig. zu vk., Tel. 07135-15080

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

1 Paar Bremszangen Brembo 08, mit den beschichteten Kolben, inkl. neuen M10-Entlüftungsnippeln und Stiftsätzen, 180 € + Versand, auf Wunsch schicke ich Fotos, Tel. 040-3904074, E-Mail ew_krueger@alice-dsl.net

In letzter Minute

Guzzi: LM 3: Marzocchi-Stossd. mit Eintragungskopie, Prospekt, VHB 100 €; Hepco & Becker-Kofferträger schwarz, 35 €; Standort 68794, Tel. 0171-1739684, E-Mail tnies@t-online.de

Motalia Anzeigenmarkt

Cagiva: Classic-Umbau Cagiva auf Pantah/SS: 900 SS-Halbschale, Liengme-Wechselhöcker, Stahlflex, Konis, zurückverlegte Rastenanlage, Ochsenaugenblinker, Veglia, viele Eintragungen, 350 cm³, 20 kW, 26000 km, schwarz, VB 3.250 €, seit 1987 in meinem Besitz, Fotos gerne per E-Mail, Tel. 04533-4328

Guzzi: 1000 SP 2-Armaturenträger komplett ohne Rücksteller, VHB 150 €, Standort 68794, Tel. 0171-1739684, E-Mail tnies@t-online.de

Guzzi: Guzzi-Fussrastenträger blaugrau mit Fussrasten (LM 4, Mille GT), VHB 20 €, Standort 68794, Tel. 0171-1739684, E-Mail tnies@t-online.de

Guzzi: Verkäufe wegen Todesfall folgende, total umgebaute Guzzi VD-Rundmotor, Bj. 74 (wahrscheinlich ehem. T3), Rahmen gelb, Alutank und Höcker schwarz, 80 PS, 948 cm³, bleifrei, größere Ventile, Konis, Rahmendreieck frei, Akront-Speichenräder, 40er-Dell'Ortos, offen, Lafranconi Comp., Stahlflex, LM 1-Lampenverkleidung ..., alles eingetragen, Winterpreis VHB 6200,- €, E-Mail guzzialex@gmx.de oder Tel. 0171-3161825

www.motalia.de

Guzzi: Suche für LM4 schwarz verchromte Original-Auspuffanlage, Krümmer T28, Endtöpfe S28, gerne auch mit Sammler, Tel. 0170-5562933, Holger



Ducati: Biete für KöWe 2-Zyl.-Rund- + Eckmotor! Getriebe, 6-Klauen, sehr guter Zustand! € 1.250,00; Schaltgabelwellen! € 750,00; Kickstarterwelle L. = 300, Rundmotor, neu, mit Antriebsrad + Ratschenrad + Feder, kpl. einbaufertig! € 725,00; Kickstarterwelle L. = 335, Eckmotor, gebraucht, sehr guter Zustand mit Antriebsrad + Ratschenrad + Feder, kpl. einbaufertig! € 675,00; Schaltwelle gebraucht für Schaltautomat rechts! € 325,00; Bilder können angefordert werden! Nur Abholung kein Versand! Tel. 06483-3864, Ernst Remagen

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	69
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenditmolde	Tel.: 0561-8615361	www.connis-guzzi-shop.de	Seite	74
Desmo	70736	Fellbach	Tel.: 0711-588096	www.desmo-ducati.de	Seite	66
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.: 0711-604504	www.diopa.com	Seite	65
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.: 04205-8707	www.kaemma.com	Seite	62
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.: 05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	49
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldröhl	Tel.: 02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	61
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.: 0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	79
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.: 02596-600	www.escher.de	Seite	72
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.: 0173-9048294		Seite	72
Kindermann	31606	Warmßen	Tel.: 05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	70
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
Limbächer & Limbächer	70794	Filderstadt	Tel.: 0711-79730322	www.limbacher.de	Seite	13
Lust	50677	Köln	Tel.: 0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	17
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.: 0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	11
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.: 09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	75
Motowippe	88353	Kisslegg		www.motowippe.de	Seite	59/81
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	69
Orange Cycle Team	53881	Dom-Esch	Tel.: 0225-1970752	www.octeam.de	Seite	75
Rock Oil GmbH	55239	Gau-Odernheim	Tel.: 06733-2059470	www.rockoil.de	Seite	73
Günther Rupperecht	90518	Altdorf	Tel.: 09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	63
Salewski	21357	Bardowick	Tel.: 04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	29
Schleif- und Poliertechnik	30890	Barsinghausen	Tel.: 05105-8090620	www.andreas-malitz.de	Seite	80
Moto Schmitz	41849	Wassenberg	Tel.: 02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	71
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.: 05130-582584	www.smotos.de	Seite	68
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	74
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.: 030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	59/73
Motorrad Wieser GbR	66999	Hinterweidenthal	Tel.: 06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	70
Witten u. Weber	57319	Bad Berleburg	Tel.: 02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	31

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

**TLM** 35
- SINDS 1982 -

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