

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTOITALIA

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



Die frühen Reihenmotoren von Moto Guzzi

25 Jahre mit Moto Guzzi

Die Suche nach der Ducati Mike Hailwood Replica

Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

STEIN DINSE



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

DIE leichtesten Carbonfelge der WELT!

z.B. Carbon Felgensatz Aprilia RSV4/Tuono V4/Style 2, EU-ABE



thyssenkrupp



Besonderheiten:

- » nahtlos geflochten
- » max. Gewichtsreduktion
- » höchste Sicherheit
- » CNC-gefrästen Aluminium-Einsätze

Shop now!



www.stein-dinse.com/thyca

Brembo

Ducati

Zubehör

Moto Guzzi

Dellorto

Aprilia

www.stein-dinse.com

🏠 Waller See 11 • 38179 Schwülper bei Braunschweig

☎ +49 531 123300-0

✉ info@stein-dinse.com



YouTube

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,
Herbert Janssen, Jürgen Göcke,
Henning Seidel

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!

Der Saisonstart ist in diesem Jahr recht holperig. Die Frühjahrmessen fallen aus, genauso wie zahlreiche Saisonöffnungsveranstaltungen. Die Motorradgeschäfte sind vielerorts geschlossen und auch die Zulassungsstellen arbeiten nur eingeschränkt. Auch die Motorradindustrie läuft nicht ganz rund. Zum einen durch die Corona-Probleme, aber auch, weil sich vieles aus anderen Gründen, wie zum Beispiel die Blockade des Sueskanals durch ein havariertes Schiff, verzögert. Die europäischen Motorradhersteller beziehen die Komponenten für die Zweiradproduktion mittlerweile aus der ganzen Welt. Bei verspäteten Lieferungen kommt es teilweise zu Produktionsverzögerungen bis hin zum Stillstand der Bänder. Mancher Liefertermin wurde deshalb verschoben.

Die Auftragsbücher sind aber bei vielen Firmen gut gefüllt, so arbeitet man fieberhaft daran, die Fertigung zu steigern, sobald die Engpässe beseitigt sind. So stellt Ducati gerade 200 zusätzliche Arbeiter ein, um die Bestellungen zeitnahe abarbeiten zu können.

Die genannten Umstände wirken sich selbstverständlich auf die aktuellen Zulassungszahlen aus. In Deutschland haben wir in den ersten drei Monaten diesen Jahres ein Minus von knapp acht Prozent zu verzeichnen. Das sollte jetzt aber nicht besorgniserregend sein. Meistens wird der Kauf ja nur aufgeschoben und nicht gecancelt. Im Laufe der Saison wird das Defizit sicherlich genauso wie im letzten Jahr wieder aufgeholt. Im Vorteil sind im Moment halt die Firmen die liefern können. Wer nicht liefern kann, verliert vielleicht den einen oder anderen Kunden an einen Mitbewerber. Aber auch das wird sich wohl zum Teil ausgleichen.

Euer Motalia-Team

100 Jahre Moto Guzzi

Die Mehrzylinder-Reihenmotoren der ersten Jahrzehnte

Carlo Guzzi hatte schon immer ehrgeizige Pläne - er wollte ein Motorrad bauen, das besser ist als alle anderen Maschinen. Sein erster Prototyp hatte einen sehr aufwendig konstruierten Motor mit vier Ventilen und einer obenliegenden Nockenwelle, welche von einer Königswelle angetrieben wurde. Das war Renntechnik vom Feinsten, aber für den normalen Straßenverkehr und eine größere Serienproduktion völlig unrealistisch. So entstanden auf Druck von Emanuele Vittorio Parodi, welcher die Firma finanzierte, einfachere Motoren, mit denen wir uns in den letzten Ausgaben der Motalia beschäftigt haben. Aber Guzzi verfolgte weiter ehrgeizige Pläne und machte sich bald daran, Motoren mit mehreren Zylindern zu konstruieren. Das erste Motorrad dieser Art war die Quattro Cilindri 500, deren Entwicklung 1930 begann.

Diese erste Quattro Cilindri ist weitgehend unbekannt, obwohl sie technisch eine sehr interessante Maschine ist. Gleichzeitig war sie der erste Flop in der Firmengeschichte.

Wie der Name schon sagt, besitzt diese Halblitermaschine einen Vierzylinder-Motor. Genauso wie bei den anderen Guzzis

sind die luftgekühlten Zylinder liegend in Fahrtrichtung zeigend angeordnet. Die Kurbelwelle rotiert in nur drei Rollenlagern und auch die Pleuel sind rollengelagert.

Der Hub ist mit 50 Millimeter (in manchen Quellen steht fälschlicherweise 60 mm) etwas kleiner als der Kolbendurchmesser

von 56 Millimetern. Zusammen haben die vier Zylinder ein Volumen von 492,2 Kubikzentimetern. Je nach Quelle wird das Verdichtungsverhältnis mit 5:1 oder 5,46:1 angegeben.

Zwei Ventile, die in einem Winkel von 70 Grad zueinander stehen, pro Zylinder sorgen für den Gaswechsel. Zwei Nockenwellen (Ja, schon 1930 hat Carlo Guzzi seinen ersten Motor mit zwei Nockenwellen kon-



*Bereits 1931 baute
Moto Guzzi ein Motor-
rad mit einem Vier-
zylinder-Motor.*



Das Bild muss man lange anschauen, um die vielen Details zu begreifen. Auf den rechten Enden der Nockenwellen befinden sich außerhalb des Motorgehäuses oben der Drehzahlmesserantrieb und unten die Ölpumpe. Gut zu sehen sind über den Zylindern die Stößelstangen der Einlassventile mit ihren Haarnadelfedern.

struiert!), eine über und eine unter den Zylindern, betätigen die Ventile über Rollenschlepphebel, kurze Stößelstangen und Kipphebel. Pro Ventil gibt es zwei Haarnadelfedern, welche für das schnelle Schließen verantwortlich sind. Eine sitzt direkt am Ventil, die andere an der jeweiligen Stößelstange. Im Vergleich zur C4V mit oberliegender Nockenwelle mit Königswellenantrieb hat die Quattro Cilindri einen eher konservativen Ventiltrieb. So können aber die Zylinderköpfe besser gekühlt und einfacher demontiert werden. Und mit einer oberliegenden Nockenwelle wäre der Motor länger geworden. Carlo Guzzi verwendete viele Kniffe, um die

Bauhöhe des Motors zu reduzieren. So sind beide Getriebewellen übereinander angeordnet, auch die bereits erwähnte Anordnung der Ventildfedern ermöglicht einen kurzen Motor.

Für die Entflammung des Gemischs sorgen Magnetzündler von Bosch, die sich über dem Getriebe befinden und von der Einlassnockenwelle angetrieben werden. Eine Mehrscheibenölbakcupplung überträgt die Kraft auf ein handgeschaltetes Dreigang-Getriebe.

Das Kurbelgehäuse ist aus Aluminium gegossen. Auf der hinteren Seite ist das Getriebe angeflanscht. Die Zylinder und Zylinderköpfe sind gusseisern.

Hinter diesem Deckel verstecken sich mehrere Zahnräder, welche die beiden Nockenwellen und den über dem Getriebe montierten Kompressor antreiben. Der schwarze Schlauch unterm Tank führt vom Kompressor zur Druckvorkammer.





Auspuffkrümmer mit je einer großen Kühlrippe, die auch zur Befestigung dient. Die Zylinder haben keine zur Seite abstehenden Kühlrippen. Unter dem Lenkkopf befindet sich der aus Rohren gefertigte Ölkühler.

Für die möglichst optimale Zylinderfüllung verpasste Guzzi dieser Rennmaschine einen Cozette-Kompressor, daher auch die niedrige Verdichtung.

Auf der Rückseite des Kompressors befindet sich ein einzelner Vergaser mit Trichter. Das Gebläse erzeugt einen Überdruck von 0,75 bar bei der Nenndrehzahl. Von hier wird das Gemisch durch einen langen Schlauch zur quer über dem Zylinderkopf befindlichen Druckkammer geleitet. Diese Druckkammer besitzt ein Überdruckventil am linken Ende.

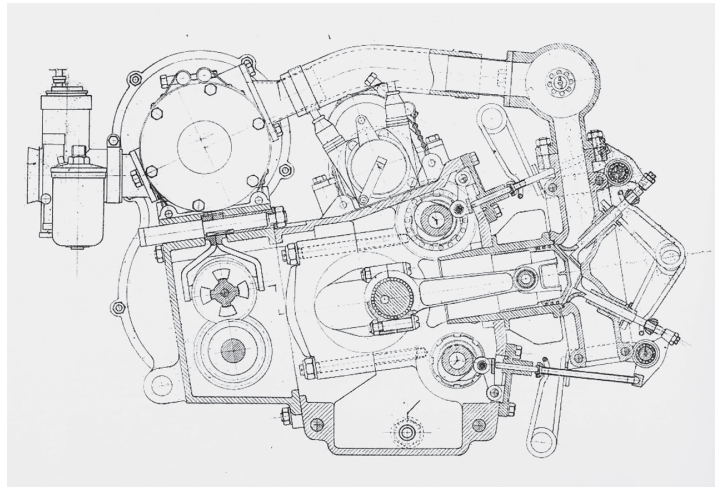
So aufgeladen soll der Motor stolze 45 PS bei 7.800 U/min leisten! Zum Vergleich: Die damals aktuelle Moto Guzzi-Rennmaschine in der Halbliterklasse war zu diesem Zeitpunkt die Corsa Quattro Valvole (C4V) mit 22 PS bei 5.500 U/min. Während die C4V etwa 150 km/h erreicht, soll die Quattro Cilindri bis zu 175 km/h schnell sein!

Dieser Geschwindigkeit gegenüber steht

ein Fahrwerk mit Starrrahmen hinten und einer Trapezgabel vorne mit drei Federn und Reibdämpfern. Ein Novum ist damals der Rahmen gewesen. Ein verschraubter Verbundrahmen mit verschweißten Stahlrohren im Front- und Heckbereich, aber mit Duraluminiumplatten in der Mitte unter und hinter dem Motor.

Trocken wiegt die Quattro Cilindri etwa 165 Kilogramm. In den 21-Zoll-Rädern befinden sich Trommelbremsen mit 177 bzw. 225 Millimetern Durchmesser.

Die ersten Testfahrten fanden im September 1931 in Monza statt. Trotz vieler Tests und Arbeiten an der Maschine gelang es nicht, das Motorrad so zu ent-



Über und unter den Zylindern befindet sich je eine Nockenwelle. An den Stößelstangen sitzen zusätzliche Ventilsfedern.



Sehr eigenwillig geformter Lenker als Versuch, die bockige Maschine besser im Griff zu haben.

Außerdem reichen die Zylinder weit in den Motor hinein, wo sie auch nicht gekühlt werden. Da half dann auch nicht der großzügig bemessene Ölkreislauf mit fünf Litern Schmiermittel und einem Ölkühler.

Die damals aufkommende Mehrzylinder-technik im Rennsport erhöhte zwar die Motorleistung, brachte aber andere Probleme mit sich wie höheres Gewicht, andere Schwerpunkt-lage und die Überforderung mancher Komponenten wie Bremse usw. Das heißt, man konnte zwar auf den Geraden einen Vorsprung herausfahren, war aber in den Kurven unterle-

wickeln, dass es der Einzylindermaschine überlegen gewesen wäre. Die Quattro Cilindri ist anscheinend kopflastig und schwer zu fahren. Geradeauslauf, Handling und Bremsverhalten waren nicht befriedigend in den Griff zu bekommen. Dazu kamen Vibrationen bei hohen Drehzahlen von der nur dreifach gelagerten Kurbelwelle.

Und es gab wohl auch thermische Probleme. Um die Baubreite mit 425 Millimetern möglichst gering zu halten, sind die Kühlrippen nicht so groß ausgefallen, seitlich gibt es gar keine Kühlrippen.

gen. Da war die ausgereifte und ausgeglichene Einzylindermaschine weiterhin die bessere und kostengünstigere Wahl. So wurde die Quattro Cilindri nie bei einem Rennen eingesetzt.



Rechts unter dem Fahrersitz befindet sich der Öltank für den Kompressor.

Als Fazit kann man wohl sagen, dass das Fahrwerk der Motorleistung nicht gewachsen war, eine Geschichte, die sich später bei der Otto Cilindri wiederholen sollte.

Tre Cilindri (Gran Turismo)

Ungefähr zeitgleich wie die Quattro Cilindri-Rennmaschine arbeitete man in Mandello damals an der Entwicklung einer Straßenmaschine mit vier Zylindern. Diese kam aber über das Prototypenstadium nicht hinaus. Stattdessen entstand eine Tre Cilindri (erste Vorstellung im Januar 1932) mit ähnlichem aber doch einfacherem und dadurch billigerem Aufbau. Wie bei der Quattro zeigen die drei Zylinder liegend nach vorne, sind aber etwas mehr nach oben gekippt. Genauso wie bei der Quattro Cilindri zeigen keine Kühlrippen rechts und links vom Motor weg, um diesen so schmal wie möglich bauen zu können. Den Kolbendurchmesser übernahm Carlo Guzzi von dem Vierzylinder-Motor. Der Hub wuchs von 50 auf 67 Millimeter. Damit war der Dreizylinder ein Langhuber im Vergleich zum Kurzhu-

ber der Quattro. Das Zylindervolumen ist mit 494,8 Kubikzentimetern nahezu identisch. Beim Hubversatz wählte Guzzi einen symmetrischen Wert von 120 Grad. Der Motor hat im Gegensatz zur Vierzylinder nur eine Nockenwelle, und die über Stößelstangen und Kipphebel betätigten Ventile besitzen doppelte Schraubenfedern anstatt Haarnadelfedern. Die Ventile stehen parallel zueinander, was einen flachen Brennraum zur Folge hat.

Ein einzelner Vergaser, der seitlich am Motorrad hervor schaut, mischt Benzin und Luft zusammen. So haben die drei Zylinder unterschiedlich lange Ansaugwege. Während die Rennmaschinen mit einer Magnetzündung arbeiteten, besitzt die Tre Cilindri eine Lichtmaschine, Batteriezündung sowie eine Lichtanlage.

Wie bei vielen anderen Motorrädern dieser Zeit standen drei Gänge im handgeschalteten Getriebe zur Verfügung.

Die Tre Cilindri hat einen geschraubten Rahmen mit der Hinterradfederung der GT. Aber hier ist die Konstruktion etwas verfeinert. Mit

25 PS bei 5.500 U/min soll die Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h erreichen. Die einzylindrige Sport 15 leistete zu der Zeit mit vergleichbarem Hubraum 13,2 PS.



Die Tre Cilindri war als Gran Turismo mit Beinschildern und viel Komfort durch die Hinterradfederung gedacht. Sie war die erste Guzzi mit verchromtem Tank.



Motoraufbau ähnlich wie bei der Quattro Cilindri. Wo sich bei dieser der Kompressor befindet, sieht man hier die Lichtmaschine. Unten rechts am Motor sitzt der von der Nockenwelle angetriebene Zündverteiler, in dem Chromrohr werden die Zündkabel nach oben geführt. Dort, wo die Ölpumpe zu sehen ist, befindet sich die Kurbelwelle.

Trotz der deutlich höheren Motorleistung verbaute Guzzi an der Tre Cilindri die gleichen Trommelbremsen wie an der Sport 15 - vorne 177 mm Ø und hinten 200 mm Ø. Vermutlich vertraute er hierauf, weil die dreizylindrige Maschine mit 185 kg nur etwa 10 Kilogramm schwerer war als das Einzylinder-Modell.

An der Tre Cilindri gab es viele Neuerungen wie einen Gasdrehgriff, ein Bremslicht, einen hochklappbaren Kotflügel hinten für einen leichteren Radausbau sowie Handhebel, die nicht mehr am Lenkerende gelagert sind und ein in den Benzintank integrierten Öltank. Fußbremse jetzt mit Zehen- anstatt Hackenpedal.

Die Tre Cilindri war ein luxuriöses und teures Motorrad in einer wirtschaftlich angespannten Zeit. Als Preis nannte Moto Guzzi 9.500 Lire, die GT war dagegen bereits für 6.980 Lire zu haben. Es wurden wohl nur wenige Exemplare, angeblich etwa ein Dutzend, im Jahr 1933 gebaut. Anscheinend gab es thermische Pro-

bleme mit dem mittleren Zylinder, der sich ja im Windschatten des Vorderrads befindet. Es gibt sogar das Gerücht, dass Moto Guzzi alle verkauften Maschinen zurück genommen haben soll. Aber nichts Genaueres ist zu erfahren.



Schalldämpfer quer unter dem Motor. Die Ventiltfederteller sind zur Erleichterung gebohrt.



Die erste Moto Guzzi bei der die Zylinder nicht liegend angeordnet sind, das schafft Platz für zwei obenliegende Nockenwellen. Auf der linken Seite der Einlassnockenwelle befindet sich normalerweise der Zündverteiler, der hier fehlt.

30 Grad nach oben geneigt, eine Steuerkette versetzt zwei obenliegen-

Nach dem Misserfolg mit der Tre Cilindri konzentrierte sich Moto Guzzi bei den Straßenmodellen lange nur noch auf einzylindrige Fahrzeuge. Erst 1966 wagte man mit der V7 einen neuen und erfolgreichen Anlauf. Aber da war Carlo Guzzi schon nicht mehr unter uns.

Tre Cilindri (Corsa)

Im Rennsport entstanden jedoch schnell weitere Multi Cilindri. So begann 1933 die Geschichte der Bicilindrica 500, die fast zwanzig Jahre lang erfolgreich eingesetzt wurde. Salopp gesagt hat Carlo Guzzi hier zwei 250er-Zylinder im Winkel von 120 Grad miteinander gekoppelt.

Aber auch wenn die Bicilindrica V2 erfolgreich war, der Wunsch nach einem Reihenmotor ließ sich anscheinend nicht unterdrücken, und so entstand 1940 eine neue Tre Cilindri für den Rennsport. Und wieder war der Motor eine Neukonstruktion mit technisch interessanten Details. Die Zylinder sind um

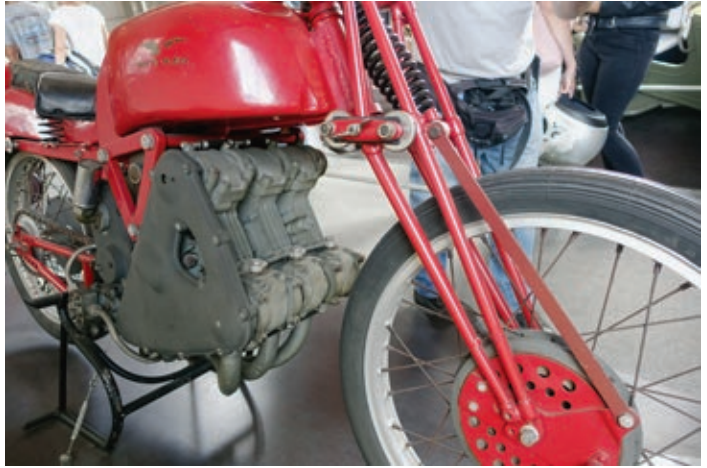
30 Grad nach oben geneigt, eine Steuerkette versetzt zwei obenliegende Nockenwellen in Rotation. Schleppebel mit einer Rolle als Kontakt zu den Nocken öffnen die Ventile. Die Kupplung befindet sich auf der Kurbellwelle. Dazu gibt es erstmalig ein Fünfgang-Getriebe und wie schon bei der Quattro Cilindri sorgt ein Kompressor für zusätzliche Power.

Die Auslegung des Hub-Bohrungsverhältnis ist bei dem neuen Modell fast quadratisch: 59 Millimeter Zylinderbohrung stehen hier 60 Millimetern Kurbel-



Öltank im Heckbürzel und gelochte Bremstrommel für bessere Kühlung.

Auf der rechten Seite treibt unter dem großen Deckel eine Steuerkette die beiden obenliegenden Nockenwellen an. Auch die vordere Bremsstrommel ist zusätzlich zu den Kühlrippen gelocht.

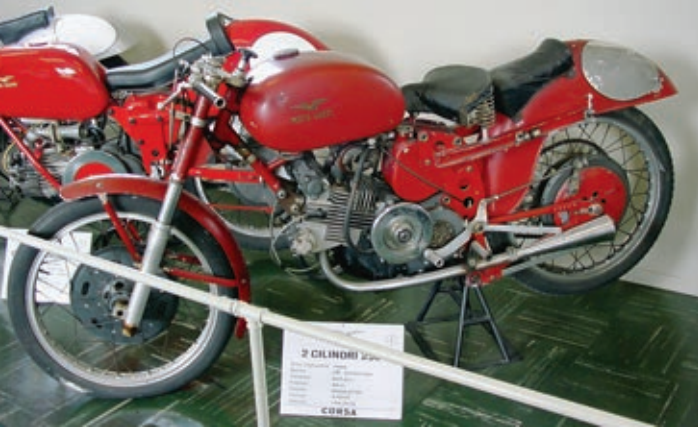


wellenhub gegenüber. Mit 491,8 Kubikzentimetern nutzte Carlo auch hier den erlaubten Hubraum nicht maximal aus. Dank fortgeschrittener Technik und mittlerweile besserem Treibstoff ist nun trotz Kompressor eine Verdichtung von 8:1 möglich. Zylinder und Zylinderkopf sind bei diesem Motor wie einige andere Teile aus Aluminium gegossen. Das Motorgehäuse ist sogar aus Elektron gefertigt. Eine weitere Neuheit ist das fußgeschaltete Fünfgang-Getriebe, zu einer Zeit, wo viele andere Motorräder noch drei Gänge hatten und vier Fahrstufen schon als Luxus galten. Der stattlichen Motorleistung von 65 PS bei 8.000 U/min stehen nur 175 Kilogramm Trockengewicht gegenüber. Um eine so leichte Maschine zu realisieren, verbaute man viel Aluminium und Elektron. So sollen 230 km/h möglich sein. Um dem entgegen zu treten, ha-

Auch bei diesem (unvollständigen) Motorrad vertraute Carlo Guzzi auf Kompressoraufladung. Der hinten am Kompressor sitzende Vergaser fehlt leider.



ben nun beide Bremstrommeln aus Elektron einen Durchmesser von 200 Millimeter und weisen Kühlrippen sowie einige Belüftungslöcher auf, um Überhitzungen vorzubeugen. Neu ist der offene Rahmen, in dem der Motor von unten eingehängt ist. Die Tre Cilindri von 1940 ist sowohl vorne als auch hinten gefedert und gedämpft. Diese Tre Cilindri war eine erfolgsversprechende Maschine, aber sie ging nur bei einem einzigen Rennen an den Start. Das war im Mai 1940. Dort konnte Guglielmo Sandri, nachdem er wegen eines Zünd-



schiedenen Punkten hat der Twin Gemeinsamkeiten mit der Tre Cilindri von 1940. So hat auch dieser Motor zwei obenliegende Nockenwellen, aber anstatt einer Steuerkette sind hier fünf Stirnräder für den Antrieb verantwortlich. Das ermöglicht exaktere Steuerzeiten, ist aber deutlich aufwendiger und teurer. Die aus Elektron gegossenen Zylinder sind um 20 Grad nach oben geneigt, 54 Millimeter betragen sowohl Hub als auch Boh-

Die Bicilindrica 250 hat sowohl vorne als auch hinten große 250er-Bremsen. Das Motorrad ist die erste Guzzi mit einem hydraulischen Stoßdämpfer, der sich unter dem Motor versteckt. Vorne arbeitet eine ebenfalls hydraulische Gabel.

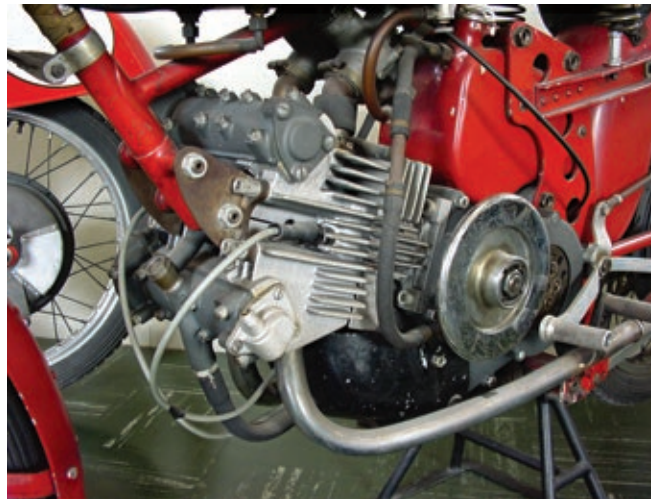
kerzenwechsels überrundet war, einige Runden mit der führenden Gilera mithalten, schied dann aber endgültig aus. In dem Rennen wurde eine andere als die hier gezeigte Version, mit Öltank im oberen Rahmenrohr und größerer Bremsentrommel vorne (280 mm Ø), eingesetzt. Zwei Wochen nach dem Rennen trat Italien in den Zweiten Weltkrieg ein, und nach dem Krieg wurden aufgeladene Motoren im Rennsport verboten. So war auch diesem Reihenmotor nicht viel Erfolg beschieden.

Bicilindrica 250

1947 entstand als Neukonstruktion für die 250er-Klasse ein Zweizylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Für diesen Entwurf war Antonio Micucci, der seit 1942 bei Moto Guzzi arbeitet, verantwortlich. In ver-

ring. Zuerst war der Motor noch mit kleinen Ventilen im Winkel von 60 Grad zueinander ausgestattet, weil man hoffte, dass das Kompressorverbot bald aufgehoben werden würde. Dann konstruierte man einen neuen Zylinderkopf in dem der Ventilwinkel von 72 Grad größere Ventile ermöglichte. In der ersten Version waren noch Rollenkipphebel verbaut, beim finalen Kopf werden die Ventile direkt von den Nocken betätigt. Genau genommen gab es zwei unterschiedliche Motorräder,

Die Zylinder und viele andere Teile sind aus Elektron gegossen, um das Gewicht niedrig zu halten.





Stirnräder treiben die Nockenwellen an. Die Ölpumpe befindet sich im Stirnraddeckel, die Ölkanäle zu den Nockenwellen sind im Deckel eingegossen.

eins von 1946 und eins von 1947. Eine Besonderheit war das Getriebe, welches man ausbauen konnte, ohne den Motor zerlegen zu müssen. Die Bicilindrica erzielt 25 PS bei 9.000 U/min und die nur 116 Kilogramm wiegende Maschine erreicht etwa 170 km/h.

Das Motorrad kam in einigen Trainings und wenigen Rennen 1947 und 1948 zum Einsatz. Auf der Isle of Man führte Manliffe Barrington 1948 mit der Guzzi überlegen das Rennen in der Lightweight-Klasse an, fiel aber in der dritten Runde mit einem defekten Radlager aus.

Dieses Motorrad wurde zwar bei Moto Guzzi gebaut, aber woanders konstruiert.

Nachdem beim nächsten Grand Prix der Fahrer Omobono Tenni auf einer Einzylinder-Guzzi tödlich verunglückte, zog sich das Werk für ein paar Rennen zurück. Aus irgendwelchen Gründen wurde die Bicilindrica 250 nicht weiter entwickelt und man wandte sich später wieder dem Einzylindermodell zu.

Anfang der Fünfziger Jahre kam in Mandello wieder der Wunsch nach einem Vierzylinder-Motorrad für die Königsklasse auf, um besser gegen die Konkurrenz bestehen zu können. Anstatt abermals selbst ein neues Motorrad zu konstruieren, vergab man einen Auftrag an ein römisches Ingenieurbüro. Dort entwarf man eine Maschine mit einem autoähnlichen, wassergekühlten Motor, der längs eingebaut ist. Obwohl sich diese Quattro gut schlug, kehrte man zur Bicilindrica 500 zurück. Weil diese Quattro Cilindri nicht bei Moto Guzzi entworfen wurde und wir diese Maschine in der Motalia Nr. 344 ausführlich behandelt haben, wollen wir sie hier nicht weiter betrachten.

Später entstand die V8, aber das ist ja genauso wie die Bicilindrica 500 ein V- und kein Reihenmotorrad.



Aprilia und MV Agusta legen nach

Noch ein paar Neuheiten für 2021

In den letzten vier Wochen zeigten die Hersteller noch ein paar für die neue Saison überarbeitete Modelle. Wirkliche Neuheiten gibt es aber nicht zu vermelden.

Aprilia

Tuono 1100 V4

Nach der RSV4 hat Aprilia jetzt auch die 2021er-Version der Tuono enthüllt. Die wesentlichen Änderungen entsprechen dem Superbike: Also die Erfüllung von Euro 5, ein neuer Schalldämpfer und die neue Hinterradschwinge, die jetzt einen Unterzug anstelle eines Oberzugs zur Stabilisierung hat. Obwohl diese Hinterradführung 600 Gramm Gewicht einspart, soll sie 30 Prozent mehr Steifigkeit bieten.

Das Konzept der doppelwandigen Verkleidung von der 660er findet sich jetzt auch an der 1100er. Genauso wurden einiges vom Design sowie der Scheinwerfer mit Kurvenlicht und die Griffarmaturen übernommen. Die neu programmierte Bordelektronik soll jetzt feinfühlicher arbeiten, bietet ab sofort sechs Fahrmodi und neuerdings eine einstellbare Motorbremse.

Aprilia hat die Tuono V4 für die neue Saison etwas komfortabler ausgerichtet und so den Unterschied zwischen dem Basismodell und der Factory vergrößert. So hat die normale Tuono nun einen etwas höheren Lenker und eine höhere Verkleidungsscheibe als die Factory. Mehr Komfort gibt es auch für Beifahrer durch ein größeres Sitzkissen und tiefer positionierte Fußrasten. Um den neu geschaffenen Tourencharakter zu betonen, bietet Aprilia jetzt für die Tuono ein passendes Packtaschenset an.

Die Factory-Variante hebt sich weiterhin durch ein semiaktives Fahrwerk und Schmiederäder von der Basisversion ab. Beide Ausführungen leisten weiterhin 175 PS. Für 2021 hat der Kunde bei der Tuono für 17.490 Euro die Auswahl zwischen den Farben Grau und Weiß. Die Factory ist ausschließlich in Schwarz/Rot lieferbar und kostet 20.990 Euro. Beide Preisangaben wie immer bei Aprilia inklusive der sogenannten Nebenkosten.



Eine bequemere Sitzposition, mehr Windschutz und mehr Komfort für den Beifahrer schieben den Streetfighter etwas in Richtung Tourensportler.



Der neue Heckabschluss für die Tuono V4 mit großem Soziusplatz und stabilem Haltegriff für den Beifahrer. Es soll jetzt sogar vom Werk als Zubehör ein Packtaschenset lieferbar sein.

Das Heck der Tuono Factory mit den beiden Finnen. Aber auch hier gibt es ein größeres Beifahrersitzkissen, von welchem Aprilia aber kein Foto veröffentlicht hat.



Während die Basisvariante dezent lackiert ist, macht die Factory mit der schwarz/roten Farbkombination auf sich aufmerksam.

MV Agusta

Superveloce

Nachdem ja bereits vor zwei Monaten von MV Agusta die Modelle Brutale 800 und Dragster 800 in der Euro-5-Version vorgestellt wurden, präsentierte die Marke Anfang April die neuesten Ausführungen der Superveloce. Im Endeffekt erhielt der Motor die gleichen Modifikationen wie die Naked Bikes: DLC-Beschichtung an den Tassenstößeln sowie neue Ventilführungen verringern die innere Reibung, und die Einspritzdüsen arbeiten mit 0,5 bar mehr Druck. Die Motorleistung bleibt mit 147 PS fast unverändert, nur eine Pferdestärke musste geopfert werden.

Neu sind die Auspuffanlage und ein Ölkühler mit etwas mehr Kapazität. Ein umfangreiches Update gibt es bei der Elektronik. Das Ride-by-Wire ist sensibler abgestimmt, die Maschine hat nun einen Gyroskopsensor, der ein Kurven-ABS und eine schräglagenabhängige Traktionskontrolle ermöglicht. Außerdem besitzt die MV einen GPS-Sensor, mit dem sie mit entsprechender App geortet wer-

den kann. Das 5,5 Zoll große TFT-Cockpit ist smartphonekompatibel, und MV Agusta bietet eine dazu passende App mit diversen Funktionen inklusive Navigation an.

Die Basisvariante hat MV Agusta in den Farben Rot/Silber und Gelb/Grau für ungefähr 21.000 Euro im Programm. Neu ist die Superveloce S für etwas mehr als 24.000 Euro in Weiß, die anstatt der normalen Gussräder die Kineo-Drahtspeichenfelgen der Superveloce Oro besitzt. Die Sitzbank ist bei der S mit Alcantara-Velourskunstleder bezogen.

Für die Superveloce S bietet MV Agusta jetzt einen Racing-Kit an. Dieser beinhaltet eine Solositzbank und die von der Oro bekannte, asymmetrische Dreirohr-Racing-Auspuffanlage von Arrow samt dem dazu passend abgestimmten Motorsteuergerät.

Turismo Veloce

Mitte April enthüllte das Werk dann auch die überarbeitete Turismo Veloce. Hier erhält der Motor die gleichen Verbesserungen wie Brutale, Dragster und Superveloce. Bei der Turismo Veloce bleibt die



Die Superveloce wird 2021 in den Farben Rot/Silber und Gelb/Grau angeboten. Neu im Programm ist die weiße Superveloce S mit Kineo-Felgen.



Die neue Version der MV Agusta Turismo Veloce Reparto Corse SCS.

Leistungsangabe mit 110 PS unverändert, das Drehmoment soll dank anderer Ansaugrohre jetzt zwischen 3.000 und 6.000 U/min sogar zwölf Prozent höher als bisher sein. Eine geänderte Getriebeabstufung senkt das Drehzahlniveau.

Auch bei der Elektronik und dem Cockpit spendierte MV Agusta der Turismo Veloce die Updates äquivalent zu den anderen 800ern.

Die Entwickler entwarfen einen neuen Gitterrohrrahmen, und das elektronische Sachs-Fahrwerk (alle Modelle außer Rosso) glänzt mit einer neuen Abstimmung. Trotz dicker gepolsterter Sitzbank ist die Sitzhöhe nun 20 Millimeter niedriger. Für einen weiteren Komfortzuwachs sorgt ein größeres Windschild. Die Beleuchtung ist nun komplett auf LED umgestellt.

Wie gehabt führt MV Agusta folgende Varianten im Programm: Turismo Veloce Rosso, Turismo Veloce Lusso, Turismo Veloce Lusso SCS und Turismo Veloce Reparto Corse SCS. Die Rosso (mit

manuell verstellbarem Fahrwerk) ist das kostengünstige Einsteigermodell. Die Typen mit dem Kürzel SCS für Smart Clutch System verfügen über eine Fliehkraftkupplung, bei der man, wenn man will, auch beim Losfahren und Anhalten auf das Ziehen des Kupplungshebels verzichten kann. Die Preise beginnen bei etwa 15.000 Euro für die Rosso und enden bei ca. 23.000 Euro für das Spitzenmodell.

In den nächsten Tagen/Wochen sollen schließlich auch die neuen Versionen der F3 gezeigt werden. Sie dürften vermutlich die gleiche Überarbeitung wie die anderen 800er erhalten. Es wird aber auch über ein mögliches Facelift spekuliert.

Reifen Salewski
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

Rückruf bei Ducati

Bei Ducati gibt es eine Rückrufaktion, welche die neue Multistrada mit dem V4-Motor betrifft. Anscheinend bezieht Ducati die Ventilführungen für diesen Motor von zwei verschiedenen Herstellern. Bei der Qualitätskontrolle hat Ducati festgestellt, dass manche Ventilführungen durch übermäßigen Verschleiß zu Problemen führen können, und sich entschieden, bei bereits ausgelieferten Fahrzeugen mit diesen Führungen die kompletten Motoren zu tauschen.

In Deutschland sollen etwa 65 Multistradas mit den fehlerhaften Ventilführungen bereits verkauft und an die Kunden übergeben sein. Dazu kommen noch Fahrzeuge, die aktuell bei den Händlern stehen. Die betroffenen Maschinen sollen für den Wechsel des V4 in das Werk nach Bologna gebracht werden. Dort hat man extra

eine Produktionsstraße für den Motorwechsel vorbereitet. Der Austausch des Motors dauert inklusive Motorradtransport etwa fünf Wochen. Nach Möglichkeit soll den betroffenen Kunden in Deutschland für den Zeitraum ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung gestellt werden oder alternativ ein Gutschein in Höhe von 1.500 Euro für den Erwerb von Ducati-Zubehör und/oder -Bekleidung. Außerdem bietet Ducati für die reparierten Motorräder zwei Jahre lang kostenlose Wartungsarbeiten an.

In Amerika sind etwa 60 Motorräder betroffen. Dort erhalten die Betroffenen Kunden eine noch großzügigere Entschädigung: Neben der Übernahme der Wartungskosten für zwei Jahre bekommen die Multis ein Softwareupdate des Radars (850 Dollar plus Arbeitslohn) und einen Gutschein über 1.500 Dollar für Artikel aus dem Ducati-Programm.

In Italien sind etwa 100 von 381 zugelassenen Maschinen betroffen. In Österreich sollen es 80 Prozent der an die Kunden ausgelieferten oder bei den Händlern stehenden Maschinen sein. Die entsprechenden Kunden werden von Ducati kontaktiert. Bei der Auslieferung von Neumaschinen dieses Typs wird es voraussichtlich zu Verzögerungen kommen. Angeblich stammen die fehlerhaften Ventilführungen von einem deutschen Hersteller.

Bei vielen Multistrada V4 wird der komplette Motor getauscht.



Abgesagt oder verschoben

Die für dieses Frühjahr geplanten Motorradmessen in Berlin, Dortmund und Hamburg wurden wegen Corona abgesagt. Weitere Absagen betreffen das Moto Guzzi Treffen bei Paderborn, den Auftakt der IDM samt der Sachsenring Classic.

Morbidelli-Motorräder im Benelli-Museum

Die Motorradsammlung von Giancarlo Morbidelli wurde größtenteils versteigert und das Morbidelli-Museum in Pesaro aufgelöst. Der italienische Veteranenverband ASI (Automotoclub Storico Italiano) konnte aber 71 besonders alte und wertvolle Motorräder übernehmen. Für diese Maschinen soll in Pesaro ein neues Museum entstehen. Bis dieses errichtet ist, wird es aber noch eine Weile dauern.

Darum soll ein Teil der Fahrzeuge, voraussichtlich 30 Exemplare, vorerst in dem Benelli-Museum in Pesaro übergangsweise eine Bleibe finden und dort zu bewundern sein, wenn das Museum nach der Pandemie wieder öffnen darf.

MV Agusta

MV Agusta hat im letzten Jahr laut eigenen Angaben 4.700 Motorräder produziert. Das ist trotz der Corona-Krise und der dadurch zeitweiligen Schließung des Werks eine Steigerung um 82 Prozent im Verkauf. In Deutschland stiegen die Zulassungszahlen der Marke um 64 Prozent. In diesem Jahr will MV Agusta etwa 7.000 Maschinen vom Band laufen lassen und damit erstmalig in der Firmengeschichte seit der Wiederbelebung durch Claudio Castiglioni schwarze Zahlen schreiben. Für das nächste Jahr plant MV Agusta die Einführung eines neuen Adventurebikes mit einem neuen Dreizylinder-Motor mit 950 Kubikzentimetern.

Ursprünglich sollte zusammen mit dem chinesischen Hersteller Loncin eine neue Baureihe mit 350er- und 550er-Zweizylindermotoren im Fernen Osten produziert werden. Aber wie Timur Sardarov in einem Interview verlauten ließ, wurde der Vertrag mit Loncin wegen coronabedingten Problemen aufgelöst. Anscheinend will man nun mit einer anderen asiatischen Firma dieses Projekt fortführen.



71 Vorkriegsmotorräder von etwa 30 verschiedenen Marken konnte die ASI vor dem Verkauf bewahren. Darunter auch diese Benelli 250 Kompressor-Rennmaschine.

Hohe Auftragslage bei Ducati

Die Auftragsbücher von Ducati sind voll, bei der Produktion kam es aber aus verschiedenen Gründen zu Verzögerungen, sei es Corona-Auflagen, Probleme bei Zulieferern und ähnliches. Um möglichst zeitnahe die zahlreichen Bestellungen abarbeiten zu können, stellt Ducati nun zusätzlich 200 neue Mitarbeiter ein.

Museo virtuale

Reisen nach Italien sind zur Zeit nicht ganz so einfach, Teilmärkte finden nicht statt und viele Museen und Sammlungen sind momentan nicht geöffnet. Aber es gibt die Möglichkeit, sich zum Beispiel das vor noch gar nicht so langer Zeit vergrößerte und neu arrangierte Piaggio-Museum in Pontedera online innerhalb eines virtuellen Rundgangs anzusehen. Hier kann man sich frei durch die Räume bewegen und den Blick in alle Richtungen drehen. In dem Museum beim Vespa-

Werk sind nicht nur Roller sondern auch andere Fahrzeuge aus dem Piaggio-Konzern zu bewundern von Aprilia über Gilera, Laverda und Moto Guzzi bis hin zu Piaggio und selbstverständlich Vespa. Für fast jedes Fahrzeug ist ein Beschreibungstext hinterlegt, welchen man nach dem Anklicken in der voreingestellten Sprache (Englisch oder Italienisch) lesen kann. Der virtuelle Rundgang ist kostenlos und zu finden auf der Internetseite: www.museopiaggio.it unter „Tour virtuale“. Zusätzlich kann man sich für sein mobiles Endgerät eine App, die teilweise weitere Informationen enthält, herunterladen.

Zu Beginn der Museumstour präsentiert sich dieses Bild. Mit den Pfeiltasten der Tastatur kann man sich leicht durch das Gebäude bewegen. Man kann auch mit der Maus die Kreise auf dem Boden anklicken und sich dadurch dahin bewegen. Die Menüpunkte an den Bildrändern bieten weitere Möglichkeiten.



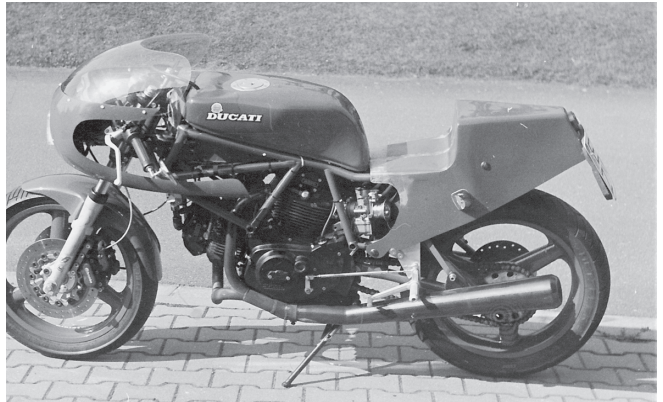
Ein Umbau nach dem anderen

Ducati F1 mit 650er-Motor

Ein Motorrad mit Lappen und Bürste zu reinigen, ist zwar aufwendiger, als mit dem Hochdruckreiniger drauf zu halten. Es hat aber den Vorteil, dass man dabei besser erkennt, wenn ein Teil nicht richtig befestigt ist. Irgendwann hatte ich dann doch die Dummheit gemacht, meine Ducati Darmah vor dem Winterschlaf mit dem Hochdruckreiniger in einer Waschstation zu säubern. Das Frühjahr brachte dann den üblichen Riss des Kurbelgehäuses vor dem stehenden Zylinder zu Tage. So blieb das gute Stück im Keller.

Berufseinstieg und Windsurfen als Hobby hatten meine Interessen ohnehin verschoben. 1988 auf einem Surfausflug zum Lago kam uns auf der Brenner Landstraße was rotes mit einem im Schiebetrieb traumhaften Klang entgegen. Eine Ducati F1! Sogar meine Frau war angetan und fand die F1 schön klein. (So eine Äußerung ist für mich quasi eine Käuferlaubnis.)

Zwei Wochen später hatte ich ein durch Wildschaden zerkratztes Motorrad ge-



Der erste Umbau mit kleiner Halbschale und 18-Zoll-Rädern aus Magnesium von Marvic.

kauft. Die Lackschäden an Verkleidung und Höcker waren leicht zu beheben. Im Vergleich zu meiner Königswelle war das Handling der F1 na-



Eine der vielen Umbauphasen, als die endgültige Richtung noch nicht fest stand. Hier sind die originalen Felgen mit dem 16-Zoll-Vorderrad montiert.



Erst einmal provisorisch zusammengesteckt.

türlich um Klassen besser. An das 16-Zoll-Vorderrad musste ich mich erst gewöhnen. Am besten fühlte es sich an, wenn ich mit dem kurveninneren Knie weit nach vorne rutschte. Trotzdem hab' ich später ein 18-Zoll-Vorderrad gefahren.

Das Motorrad war wirklich „schön“ klein. Leider hatte das den Effekt, dass ich permanent mit den Knien an der Verkleidung hängen blieb. Mit einer Halbschale hätte ich mehr Beinfreiheit erwartet. So schraubte ich diverse Verkleidungen, meist Sturzteile von Freunden, an die Duc. Ich hätte nicht erwartet, dass man mit so wenig Aufwand die Linie eines Motorrades so verhunzen kann. Wie

So sieht das schon etwas vollständiger aus. Die Verkleidung stammt von einer Gilera Saturno.



das dann aussieht, zeigt das Foto mit der Halbschale einer Einzylinder-Duc. Dass es auch anders geht, sieht man an der 900 TT und Harris-KöWe von Guido Wegner. Betrachtet man, wie leicht die TTs und F1 für die Rennstrecke sind, stellt sich die Frage, warum

die Serien F1 190 kg fahrfertig wiegt. Mit der Zeit empfand ich das originale Federbein als viel zu hart für die Landstraße. Passend dazu war die Gabel ziemlich bockig. Das war dann in Summe der Auslöser zum ersten Umbau der F1. Wie auf dem Foto zu sehen mit 18-Zoll-Marvic-Rädern aus einer Magnesiumlegierung. Um den TT-Höcker zu verwenden, habe ich das Rahmenheck abgeschnitten und ein kleineres aus wirklich nahtlosem Rohr gebaut. Zu meiner Überraschung



was so in eBay angeboten wurde. Eines Tages wurde eine Marzocchi-M1R-Gabel aus einer 750er-Paso angeboten. Die konnte ich ersteigern. Der Anbieter, eine Motorradwerkstatt, war nicht weit entfernt, so dass ich die Gabel gleich abholen konnte.

In der Werkstatt angekommen, glaubte

Die Wahl fiel schließlich auf Drahtspeichenräder mit einem Durchmesser von 17 Zoll und kurze Contis.

sind die Rohre des F1 Rahmens gewalzt. Mit Schraubanschlüssen hatte ich die Möglichkeit, den kleinen oder den originalen Heckrahmen zu verwenden.

Die Halterung für die KVT-Fußrasten hab' ich mit Säge, Feile und Holzfräsmotor aus 15 Millimeter dicken Aluplatten hergestellt. Die Vierkolbenzangen im Vorderrad stammen aus einer Weber 900 SS.

Zusammen mit einem 19er-Radialzylinder eine tolle Bremse. Jetzt zeigte die Waage bei vollem Tank 175 kg an. Das 18er-Vorderrad passte mir besser als das 16er, und das Heck hatte dank eines WP-Federbeins deutlich bessere Sensibilität. Ansehen durfte ich das Motorrad aber nicht mehr! Der Hauptuntersuchungstermin nahte auch.

So war der Rückbau angesagt. Eine ganze Weile lang hab ich mich dann lieber mit meiner Königswelle beschäftigt. Die Umbaupläne für die F1 kochten zwar auf kleiner Flamme, aber ich beobachtete trotzdem,

ich meinen Augen nicht! Zuerst stand ich vor einer Honda CB 750, die aussah, als käme sie gerade aus dem Laden. Dann entdeckte ich eine Rennpantah in Rot/Gelb. Die Krönung war die Rennmaschine des Chefs. Eine TT mit 900er-Motor, Unterseatauspuff, Rohr-Einarmschwinge, Öhrlins, angepasstem Cagiva Mito-Tank, Halbschale und einer Menge von



Bremsscheibe hinten mit 220 Millimeter Durchmesser.

Sonderteilen. Ein Bild von Motorrad! Als ich die Werkstatt verlies, hatte ich neben der Gabel einen Harris-Tank, einen 18-Zoll-Radsatz, ein 17-Zoll-Marchesini-Vorderrad, eine Schwinge, Bremsenteile und diverse Sonderteile dabei. Zudem hatte ich einen Motor bestellt.

Im Mai 2015 durfte ich einen top gemachten 650er-Pantah-Motor und 36er-Ver-gaser dazu abholen. Weil es zu dieser Zeit bei mir gesundheitlich nicht ganz so gut lief, passierte außer ein paar Teile zusammen stecken nicht viel.

2018 ging es wieder gut, so dass ich mehr an dem Motorrad bauen konnte. Bei den Rädern hatte ich mich für 17-Zoll-Spei-chenräder entschieden. Hinten eine 4.25 Zoll breite Akront-Felge aus einer KTM. Ruckdämpfer und Kettenradträger finde ich da gut gemacht. Reifen in 150/60. Vorne wollte ich eine nur 3 Zoll breite Felge für den 110/70 Reifen. Bremsen wie schon beim letzten Umbau vorne 280er und hinten eine 220er.

Um nicht mehr die klobigen Aluplatten als Rastenthaler zu verbauen, besorgte ich mir ABM-Rasten und modifizierte diese so, dass ich sie zum Testen verstellen kann. Zusammen mit einer etwas angeho-



Modifizierte Fußrasten-anlage von ABM.

benen Sitzbank, eine um 30 mm ver-schmälerte Diopa für 900er Weber, eine moderate Sitzposition. Bei der Elektrik habe ich einen Schaltplan von Silent Hektik als Vorlage genommen. Zündanlage, Regler und Sicherungsbox sind ebenso von Silent Hektik. Die Komponenten tun auch meiner Darmah gut. Trotz gutem Krümperwerkzeug war das Herstellen des Kabelbaums eine Strafarbeit. In mei-ner Verkleidung sieht es immer noch nach reichlich Kabelsalat aus. Die Leitungen zu bündeln, wird noch eine Arbeit sein.

Auslassseitig hab' ich mich für die kurzen Contis entschieden. Um diese möglichst nah am Motor zu ha-ben, musste ich das Interferenzrohr kür-zen. Das Wilbers-Fe-derbein aus eBay

Der aktuelle Stand mit CNC-gefrästen Bremszangen vorne.



hab' ich auf Anraten des Tuners um 30 mm verlängert.

Aus eBay hatte ich auch die Verkleidung einer Gilera Saturno. So richtig hat mich die aber erst nicht überzeugt. Lag vielleicht an der blauen Farbe. Später konnte ich mir dann eine nagelneue Saturno-Verkleidung aussuchen. Hab' Freunde, die finden, dass sie gar nicht zu diesem Motorrad passt. Mir gefällt sie gut. Die Saturno war ohnehin eine Messlatte, was das Handling anbelangt. Um die zu erreichen, müsste ich erst mal auf unter 165 kg mit der F1 kommen. Das geht dann sicherlich nur mit einem Verlicchi-Rahmen.

Von den ersten Testfahrten kam ich meist so gerade noch zurück. Einmal auch nur auf einem Zylinder. Die meisten Probleme bereiteten mir fehlerhaft gekrümperte Kabelschuhe. Mittlerweile bin ich mit rotem Kennzeichen die ersten 100 Kilometer ohne Störung unterwegs gewesen. Das geringe Gewicht macht Laune. Mit den 17-Zoll-Rädern liegt aber das Heck ziemlich tief. Daher hatte mir der Werkstattbesitzer die Empfehlung für ein 30 mm längeres, hinteres Federbein gegeben.

Viele Teile sind noch ein Provisorium wie z. B. die Rohrschellen zur Verkleidungshalterung am Rahmen. Da gibt es noch



Die Ducati TT von Guido Wegner.

viel zu tun bis zum Frühjahr. Beim Anpassen der Halterungen des Hauptständers habe ich irgendwann aufgehört zu zählen, wie oft ich diese montiert und demontiert habe.

Beim Schaltplan habe ich teilweise schon jetzt ein wenig den Überblick verloren. Eine sorgfältigere Dokumentation hätte da nichts geschadet. Zumindest steht die F1 fahrbereit in meiner Werkstatt. Was die Linie anbelangt, finde ich den Höcker ein wenig zu groß. Ich hab' aber noch keine Idee, wie man den verkleinern könnte.

Im Nachhinein betrachtet, hatte ich den Aufwand, den solch ein Umbau erfordert, maßlos unterschätzt. Ich würde es aber trotzdem wieder machen!

Jürgen Göcke

An advertisement for WITTEN u. WEBER. On the left, there is a red and white Ducati shield logo above a photograph of a rider on a motorcycle performing a wheelie. In the center, a smaller photograph shows a rider on a motorcycle on a road, with the text 'MOTO GUZZI' overlaid at the bottom. On the right, the company name 'WITTEN u. WEBER' is written in a stylized font above a red motorcycle icon. Below this, contact details are listed: 'Herrenwiese 10', '57319 Bad Berleburg', 'Tel.: 027 51 / 6609', and 'Fax: 69 39'. The website 'www.wittenuweber.de' is also provided. At the bottom left, the slogan 'Jetzt die neuen Modelle testen!' is written in a large, bold, italicized font. At the bottom right, there is a small logo for 'Autos 2014' and '5. Platz'.

Veranstaltungskalender

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

Mai

07.05. - 09.05.2021

23. Party der Fare Amici di Moto Guzzi Mecklenburg im Falkencamp Pepelow, Haffweg 2, 18233 Am Salzhaff (Koordinaten: 54°01'57.5"N 11°34'22.1"E).
Info: Jörg, Tel.: 0173-2091486 oder Dirk, Tel.: 0171-8331504, E-Mail: stunnack@yamaton.de.



14.05. - 16.05.2021

30. Internationales Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Clubs Paderborn in Wittberg-Haaren bei der Wittberg-Haare Mitte.
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.

21.05. - 23.05.2021

Italo-Frühlingstreffen des Moto Guzzi Clubs Norwegen in Kvås, Norwegen.
Info: Norsk Moto Guzzi Klubb, Björn Arne Sande, E-Mail: bas@stavanger.kommune.no, Internet: www.motoguzzi.no, Norwegen.

22.05. - 23.05.2021

Automoto Collection mit Veteranen-Teilemarkt in Novegro bei Mailand, Italien.
Info: Comis Lombardia, Tel.: 0039-02-70200022, E-Mail: mostrascambio@parcoesposizioneinovegro.it, Internet: www.parcospozioni-novegro.it, Italien.

28.05. - 30.05.2021

Ducati-Clubrennen in Assen, Niederlande.
Info: Ducati Club Nederland, E-Mail: wedstrijdsecretaris@ducaticlub.nl, Internet: www.ducati-club.nl, Niederlande.

28.05. - 30.05.2021

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

28.05. - 30.05.2021

40. Treffen der Scuderia Laverda Finlandia im Camping Sysmä, Finnland.
Info: Scuderia Laverda Finlandia, Internet: www.laverdafinland.org, E-Mail: ralli2020@laverdafinland.org, Finnland.

Juni

03.06. - 06.06.2021

34. Int. Italo-Treffen des Laverda Clubs Berlin e.V. in 14193 Berlin-Grunewald, Eichhörchensteig 3.
Info: Internet: www.laverda-club-berlin.de oder Wolfgang, Tel.: 030-7958764 oder Rolf, Tel.: 030-7874668.

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.

04.06. - 06.06.2021

Roma Moto Days mit Veteranen-Teilemarkt in der Villa Borghese in Rom, Italien.
Info: Roma Classic Motors, Internet: www.romaclassicmotors.it, Italien.

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.

06.06.2021

Forza Italia - Treffen italienischer Old- und Youngtimer mit 2, 3 und 4 Rädern bei Mo's Bikertreff in 47803 Krefeld.
Info: Mo's Bikertreff, Kleinewerferstraße 160, 47803 Krefeld, Tel.: 0177-5055060, Internet: www.bikertreff-krefeld.info.

13.06.2021

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

Veranstaltungskalender

17.06. - 20.06.2021

Festival Italia in der Motorsport Arena Oschersleben.

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

18.06. - 20.06.2021

Int. Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Clubs Niederlande im Camping de Koekoek, Lekdijk 47 in NL-4235 VM Tienhoven (bij Ameide), Niederlande.

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

19.06. - 20.06.2021

31. Veteranen-Teilemarkt in Lonigo (VI), Italien.

Info: Associazione Pro Loco di Lonigo, Piazza Garibaldi, 15, I-36045 Lonigo (VI), Tel.: 0039-0444-830948, E-Mail: info@prolonigo.it, Internet: www.prolonigo.it, Italien.

20.06.2021

5. Italo-Frühstück Caffè Italiano der Guzzi-Comune Grönegau und Ducati Melle beim Automuseum Melle, Pestelstr. 38, 49324 Melle, von 10:00 bis 15:00 Uhr.

Info: Dietmar Wendland, Tel.: 05422-43076 oder Internet: www.guzzi-comune.de oder www.ducati-melle.de.

25.06. - 27.06.2021

Treffen des UK Monster Owners Clubs Großbritannien beim Abbey House Hotel, Abbey Road, Barrow-in-Furness, LA13 0PA, Großbritannien.

Info: UK Monster Owners Club Großbritannien, Internet: www.ukmonster.co.uk, Großbritannien.

27.06.2021

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

Juli

02.07. - 03.07.2021

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

Info: Vro...mer, Internet: www.guzzi.at, E-Mail: moto.guzzi@aon.at, Österreich.

04.07.2021

Sonntagsbrunch auf der Bachtel Ranch, Hinwil, Schweiz.

Info: Ducati Club Schweiz, Internet: www.ducati-club.ch, Schweiz.

04.07.2021

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

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

04.07. - 10.07.2021

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

Info: Milano-Taranto, Via Orvieto, 2, I-06070 San Martino in Colle (PG), Tel.: 0039-075-607223, Internet: www.milanotaranto.it, Italien.

06.07. - 07.07.2021

Ducati 4U, Fahrertraining auf dem Nürburgring.

Info: Ducati 4U, Internet: www.ducati-4u.de.

08.07. - 11.07.2021

Retro Classics mit Moto Guzzi-Sonderausstellung in Stuttgart.

Info: Internet: www.retro-classics.de.

09.07. - 11.07.2021

MGL-Guzzi-Treffen Süd im Fichtelgebirge im Schewl's Fahrerlager im Hühnleinsweg 443, 95485 Warmensteinach.

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

15.07. - 18.07.2021

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

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

16.07. - 18.07.2021

40 Jahre Jubiläumstreffen des Moto Guzzi Clubs Dänemark im MC-Camp Sydhavsøerne. Byskovvej 4, 4891 Guldborgsund, Dänemark.

Info: Annette, Tel.: 0045-40578768, Appel, E-Mail: appel.stenger@gmail.com, Kim, E-Mail: formand@motoguzzi.dk, Internet: www.motoguzzi.dk, Dänemark.

16.07. - 18.07.2021

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

Info: MV Agusta Club Schweiz, Internet: www.MV-Agusta-Club-Schweiz.ch, Schweiz.

Die Irrfahrten des Odysseus ...

... oder die Kunst (m)eine perfekte MHR zu finden

Wer kennt ihn nicht? Den Helden der griechischen Mythologie, welcher auf einer zehn Jahre währenden Irrfahrt zahlreiche Abenteuer bestehen musste und so manches Unglück zu erleiden hatte. Die älteren Semester unter uns haben, so wie ich, in Jugendjahren seine Abenteuer gelesen. Unvergessen auch die italienische Monumentalverfilmung aus den fünfziger Jahren.

Ein ums andere Mal musste ich in den letzten Jahren an Odysseus denken, denn bei meiner Suche nach einer Ducati Mike Hailwood Replica, kurz MHR, fühlte ich mich des Öfteren ähnlich.

Mit Jahrgang '71 hätte die MHR mir eigentlich schon auffallen können, als sie Ende der Siebziger auf dem Markt erschienen. Die letzten 250 Stück erblickten 1986 das Licht der Welt. Ich war also im besten Alter ... zwar nicht für einen Führerschein ... aber mich dafür zu begeistern. Dumm nur, dass ich recht ländlich aufwuchs und schon mit meiner Umwelt genug zu tun hatte. Geile Mopeds waren Mangelware. Highlight war eine Münch, welche des Öfteren bei uns vorbei donnerste. Ducati kannte ich nicht. Mein Vater fuhr eine Maico aus ehemaligen BW-Beständen und mein Onkel war mit einer Honda Bol d'Or ganz vorne mit dabei. Es war meiner Mopedkarriere auch nicht sehr zuträglich, dass

er die Honda recht schnell zerlegte und dabei knapp dem Tode entkam.

1989 Führerschein gemacht, natürlich Auto und Motorrad zusammen. Finanziell war nix mit dicke Hose, so freute ich mich sehr, als ich als erstes Motorrad eine Yamaha SR 500 geschenkt bekam ... auch wenn es für einen 18jährigen coolere Feuerstühle gab. Heute könnte ich mich in den A**** treten, dass sie einige Zeit später einem vollverkleideten Reiskocher weichen musste.

In den folgenden Jahren wechselte ich die Bikes so oft wie die Mädchen. Wahre Liebe war bei beiden Themen wohl was anderes.

Nachdem ich dann eine äußerst unangenehme Bodenprobe nehmen durfte, war

Eine MHR 900 aus der letzten Serie, schon mit elektrischem Anlasser.



ich in Sachen Moped erstmal für einige Jahre geheilt. So ganz verloren war das Interesse aber nie. Eines Tages kam ein Kumpel auf seiner neuen Errungenschaft, einer 750er Vergaser-SS, Bj. 93, um die Ecke; schon ein wenig runtergerockt, aber was für ein geiler Klang!

Ducati war von nun an in meinem Kopf, und es dauerte bis 2008, als ich, aus einer Trotzreaktion heraus, meine erste Ducati kaufte, eine Monster S4.

Von nun an war es um mich geschehen. Jeder Euro wurde in Ducati gesteckt. Es gab ja immer was, wofür es sich lohnte, Geld auszugeben. Wenn ich genug zusammen hatte, durfte auch eine neue Maschine aus Bologna einziehen. Oft konnte ich mich von der anderen nicht trennen, so dass heute eben mehr als eine Ducati im Haus ist, aber das ist eine andere Geschichte.

Mit den modernen Kirmes mopeds konnte ich irgendwie nie viel anfangen. Ich mag es pur und ungefiltert. Der heilige Gral sind für mich die Königswellen, am besten die großen mit V2. Ich wollte so eine unbedingt haben. Eine 900er Supersport oder auch eine MHR.

Irgendwann, so gefühlt vor zehn Jahren, begab ich mich auf die konkrete Suche nach dem großen V2. Übrigens, die Irrfahrt Odysseus dauerte auch zehn Jahre. Natürlich hatte ich anfangs nicht genug Geld, aber um alte Zeitungen nachzubestellen oder Bücher zur MHR zu kaufen, dafür reichte es. Auch wenn ich sie noch nicht hatte, so suchte ich schon nach guten Werkstätten. Leider werden es ja zunehmend weniger. Ja, ich investierte viel Zeit in das Thema. Fast schon täglich durchforstete ich die einschlägigen Plattfor-



Auf der linken Seite ist hier ein spezieller Seitendeckel mit freiem Blick auf den Ansaugtrichter montiert.

men, um die RICHTIGE zu finden. Mein Budget war naiv gewählt und orientierte sich eher an meinen Möglichkeiten als am Markt. Aber ich war auch vorsichtig. Schließlich hatte ich mir autodidaktisch Expertenwissen angeeignet, so glaubte ich es zumindest.

Schnell war klar, dass eine 900er Supersport aus den Siebzigern fern meiner Bonität war. Ich redete mir ein, dass das ja sogar gut ist, weil die Königswellen ab den Achtzigern immer besser wurden. Teilweise stimmt dies ja auch.

Anfänglich taxierte ich immer aus der Ferne. Das Geld reichte eh nicht, und ich wollte kein Probefahrttourist sein. Schon



Die letzten 900er-Motoren haben auch eine hydraulisch betätigte Kupplung und einen Hauptstromölfilter.

seinerzeit wunderte ich mich aber über die teilweise hanebüchene Preisvorstellungen einiger Verkäufer. Wie kamen die bloß darauf? War es das Herz, welches mit in die Waagschale geworfen wurde ... als ob sie ihr eigenes Kind verkaufen? War es die Annahme, dass jeden Tag ein Doofer aufsteht? War es einfach unbedacht? Oder war es letztendlich doch realistisch?

Was ich schnell merkte, dass man für gute Ware auch eine Menge Geld hinlegen muss. Für mich war und ist die Optik ein erster Indikator für die Qualität des Bikes. Wenn das Motorrad schon ungeputzt da steht, so nimmt es der Besitzer meiner Meinung nach mit der restlichen Pflege, z. B. Ölwechsel, auch nicht so genau. Ein

windschiefer und feuchter Holzschuppen zeugt nicht gerade von Sorge um das Gut und ist eines Motorrades diesen Kalibers unwürdig. Meine Meinung: Finger weg, auch wenn das gute Stück günstiger ist, als andere. Das alles habe ich erlebt.

„Die muss nur ein wenig geputzt werden. Ist keine große Sache“ oder „Die Vergaser müssen nur mal wieder richtig eingestellt werden“ oder „Die kaputte Verkleidung bekommst du für kleines Geld nachgekauft.“ Alles gehört. Ja, mein Gott, dann macht es doch selbst und bietet sie dann erst an. Ich krieg’ gerade „Puls“.

Und selbst wenn alles in Ordnung scheint, kauft man das Risiko immer mit, weil wir nicht wissen, wie es im Inneren aussieht. Wenn das Bike schon wie das Leiden Christi ausgesehen hat, bin ich sie gar nicht erst gefahren. Basta.

Dann gibt es noch die andere Seite. Vor drei Jahren bekam ich einen

Anruf aus der Pfalz: „Du, ich will meine MHR verkaufen. Die ist komplett revidiert worden. Hast du Interesse?“

Ja, lieber Matthias, deinem Ruf bin ich gern gefolgt. Schließlich hatte ich vor einigen Jahren schon eine total tolle Sport-Classic von ihm gekauft. Das Wetter passte, ich hatte Zeit, also auf in die Pfalz. Da stand sie nun. Es war die spätere Serie mit der schlankeren Verkleidung und nur 24.000 Kilometern auf der Uhr. Die erste Serie wäre mir zwar lieber gewesen, aber die ist auch schön. Man konnte sehen, dass da Arbeit und Geld reingesteckt wurden. Sie gefiel mir. Ein nettes Detail war der offene Seitendeckel, aus welchem einer der offenen Vergaser rauschaute. Sowas suche ich bis heute. Das



Die MHR Mille hat alle Modifikationen der letzten 900er, aber nur sie hat außerdem auch eine gleitgelagerte Kurbelwelle. Die schlanken Conti-Auspuffe sind nicht original.

untere Verkleidungsteil lag noch in der Garage. Egal, ich wollte fahren. Der Matthias war ein netter, denn er ließ mich mit seiner MHR fahren.

Und was soll ich sagen? Es war ein Traum. Ich fühlte mich wie Mike Hailwood 1978 auf der Siegesfahrt zur TT. Es ist egal, wieviel PS du hast. Es ist viel mehr die Art und Weise.

Das verständnislose Kopfschütteln einiger Passanten am Straßenrand bestätigte mich nur noch mehr darin, dass dies das richtige Motorrad für mich ist. Die offenen 40er-Vergaser auf der Einlass- und die Contis auf der Auslassseite sorgten zusammen mit den Geräuschen der Königswellen für eine Klangkulisse, welche mich im Kreis grinsen ließ. Ja, die muss es sein, eine MHR ...

Die Probefahrt war viel zu schnell vorüber. Ich wurde schon vermisst. Anscheinend vergeht die Zeit auf einer MHR schneller.

Nun der unangenehme Teil: der Preis. Es war eine einfache Rechnung. Er hatte die

Maschine gekauft und eine seeeehrr große Menge Geld für die Restaurierung ausgegeben. So addierte er kurzerhand die beiden Beträge und heraus kam der Preis für den Bock. Mir stockte der Atem.

Nein, er wollte sich nicht bereichern. Er wollte nur wiederhaben, was er ausgegeben hatte. Das Motorrad war klasse, gar keine Frage. Da hätte ich erstmal Ruhe, und einige sinnvolle Verbesserungen waren

auch schon gemacht.

Lust[®]

Motorrad GmbH

**Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln**














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

Ich bat mir Bedenkzeit aus und tat mich schwer. Ich wollte ihn nicht vor den Kopf stoßen, aber der Preis war einfach zu hoch. Ich sagte ab. Das nahm er mir leider übel... Leider ist er letztes Jahr verstorben.

Die Wahrheit tut oft weh, denn ich würde noch ein wenig sparen müssen, um zu bekommen, was ich will. Ich nahm den Druck raus. Zwar schaute ich noch ab und an aber nicht mehr so oft in die Verkaufsportale und fütterte weiter brav das Sparschwein.

Dann passierte es. Eher zufällig sah ich eine MHR Mille mit nur 15.000 Kilometern und dann noch von einem Händler angeboten, welcher gerade mal 90 Minuten entfernt war. Klasse. Die Mille ist die letzte große Königswellen-V2 und gilt als die zuverlässigste.

Sie hatte offene Vergaser, Contis und kleinere Verbesserungen wie Stahlflex und eine Anzeige für die Öltemperatur. Da kann man eigentlich nix falsch machen.

Der Preis tat zwar ein wenig weh, aber sie kam vom Händler und wurde fahrfertig übergeben. Ich brauchte keinen TÜV machen lassen und Batterie sowie Reifen kamen auch neu.



Das Cockpit mit japanischen Uhren von Nippon Denso und einem nachträglich montierten Zusatzinstrument für die Öltemperatur.

Und so tat ich, was ich sonst nie mache. Ich kaufte die MHR, ohne sie selbst richtig gesehen zu haben. Dazu muss ich aber sagen, dass die Fotos exzellent aufgenommen wurden und wenig Freiraum für Interpretationen ließen. Dazu kam das gute Gefühl, einen vertrauenswürdigen Verkäufer zu haben. Corona forderte seinen Tribut, sonst wäre ich doch mal hingefahren. Es passte auch so.

Als sie abgeladen und in meine Garage geschoben wurde, wusste ich, dass ich alles richtig gemacht hatte. Ich fühlte mich angekommen, wie Odysseus, der nach zehnjähriger Irrfahrt wieder in die Arme seiner Frau fallen durfte. Na ja, bei dem war es dann doch um einiges spektakulärer.

Zur kommenden Saison werde ich noch die hässlichen LKW-Blinker durch dezentere ersetzen, sonst bleibt alles, wie es ist, und es muss nur noch das Wetter besser werden.

Und wenn jemand weiß, wo ich diesen wunderbaren Seitendeckel herbekomme, freue ich mich über einen Hinweis.

Henning Seidel

Umgezogen?

Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Postvertriebsstücke sind vom Nachsendeantrag ausgenommen und werden nicht an den Absender zurückgeschickt.

Presseschau

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

Ducati 916

„PS“ beschäftigt sich in dem Mai-Heft in der Reihe „Youngtimer“ mit der Ducati 916 und den Nachfolgemodellen bis hin zur 998 S Final Edition. Auf acht Seiten gehören siebzehn Abbildungen zu diesem Artikel.

Aprilia Tuono 660

In der Ausgabe Nr. 01/2021 hat „Auto Bild Motorrad“ einen Fahrbericht der zweizylindrigen Aprilia mit höherem Lenker abgedruckt. Dieser Artikel erstreckt sich über zwei Seiten mit vier Fotos.

Auch in der Zeitung „Motorrad & Reisen“ kann man einen Fahrbericht über das kleine Donnerbike lesen. Hier verteilen sich sechs Fotos auf sechs Seiten in der Ausgabe Nr. 104.

Aprilia RS 660

Knapp fünf Seiten umfasst ein Test über die zweizylindrige Aprilia in der Zeitung „Motorrad News“. Elf Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. Der Artikel ist zu entdecken in dem Heft Nr. 05/2021.

Benelli 900 Sei Sport

„Motorrad Classic“ widmet etwas weniger als zehn Seiten einer Benelli, die damals in Kleinserie bei dem deutschen Importeur entstand. Zweiundzwanzig Abbildungen bereichern den Text in der Ausgabe Nr. 04/2021.

Moto Guzzi V7

Ein Fahrbericht der neuesten Version der V7 ist in der aktuellen Ausgabe des „Touristenfahrers“ zu entdecken. Fünf Abbildungen sorgen auf zwei Seiten für die Auflockerung des Textes.

In der aktuellen Ausgabe der Zeitung „Der Reitwagen“ sind es vier Seiten mit elf Fotos, auf welchen auf die neuesten Versionen der V7-Baureihe hingewiesen wird.

In der Zeitung „Auto Bild Motorrad“ belegt ein knapper Fahrbericht der klassischen Guzzi zwei Seiten. Sechs Bilder garnieren in der Ausgabe Nr. 01/2021 den Text.

Auf sechs Seiten beschäftigt sich „Motorrad & Reisen“ mit den auf 65 PS erstarkten V7-Modellen. Zwölf Fotos zeigen die unterschiedlichen Typen und einige der Details. Zu finden ist der Artikel in der aktuellen Ausgabe.

Piaggio Beverly 300 HPE S

Zwei Seiten spendierte das „Motorrad Magazin“ dem überarbeiteten Roller aus der Piaggio-Familie. Acht Fotos bilden den Scooter in dem Heft Nr. 03/2021 ab.

Ducati Elite 200

Zwei Einzylinder-Ducatis stehen im Fokus eines Artikels in der „Klassik Motorrad“. Die Stars der Story sind die Elite 200 und die Mark 3 450. Diese Singles setzen sich auf acht Seiten mit vierzehn Abbildungen in dem aktuellen Heft in Szene.

Presseschau

Ducati SuperSport 950

Die Zeitung „Auto Bild Motorrad“ hat einem Fahrbericht über den für Euro 5 modifizierten Tourensportler zwei Seiten eingeräumt. Zwei Fotos übernehmen in dem Heft Nr. 01/2021 die Darstellung der Maschine.

In der „Motorrad & Reisen“ ist ein deutlich umfangreicherer Fahrbericht der Diva aus Bologna zu lesen. Der Artikel erstreckt sich über vier Seiten mit acht Bildern in dem aktuellen Heft.

Laverda 1200

Die „Klassik Motorrad“ hat einer nicht ganz originalen Dreizylinder-Laverda zwölf Seiten gewidmet. Zwölf Bilder ergänzen in dem Heft Nr. 03/2021 den Text.

100 Jahre Moto Guzzi

Die österreichische Zeitung „Motorrad Magazin“ hat zusammen mit der Ausgabe Nr. 03/2021 ein Spezial anlässlich des 100-jährigen Jubiläums von Moto Guzzi herausgebracht. Inklusive Werbeanzeigen sind 28 Seiten der Marke vom Comer See gewidmet. Berichtet wird über die aktuellen Modelle, die Firmengeschichte, das österreichische Händlernetz und einiges mehr.

Aermacchi 350 GTS

„Klassik Motorrad“ veröffentlicht auf acht Seiten in dem Heft Nr. 03/2021 einen Artikel über das Motorrad mit einem liegenden Zylinder. Fünfzehn Abbildungen schmücken den Text.



DUCATI
MELLE

demnächst bei uns...
DUCATI MONSTER

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

Presseschau

Ducati 998

Ein Artikel über das Superbike als Gebrauchtmotorrad befindet sich in dem Heft Nr. 01/2021 der Zeitung „Auto Bild Motorrad“. Zwei Seiten und sechs Bilder sind die Eckdaten dieses Berichtes.

Ceccato 75 Super Sport

„Klassik Motorrad“ beschäftigt sich in dem aktuellen Heft mit dem kleinen Sportmotorrad aus den fünfziger Jahren. Auf acht Seiten gehören zwölf Abbildungen zu diesem Bericht.

Ducati Multistrada V4

In der aktuellen Ausgabe zieht die Zeitung „Der Reitwagen“ einen Vergleich zwischen der BMW R 1250 GS, Ducati Multistrada V4, KTM 1290 Super Adventure S und der Honda Africa Twin. Neunundvierzig Abbildungen zieren den Text auf acht Seiten.

In dem Mai-Heft von „Motorrad News“ muss die vierzylindrige Duc zwei anderen Reiseenduros die Stirn bieten. Gegen BMW R 1250 GS und KTM 1290 Super Adventure S kämpft sie um die Gunst der Leser. Siebenundzwanzig Bilder ergänzen den Text auf knapp neun Seiten.

Ducati Mark 3 450

In einem achtseitigen Artikel betrachtet „Klassik Motorrad“ die sportive Ducati mit zwei Tankdeckeln sowie die Elite 200 aus gleichem Hause. Diese beiden Klassiker werden von vierzehn Abbildungen dargestellt. Zu finden ist der Bericht in dem Heft Nr. 03/2021.

Ducati Monster 900 S i.e.

Auf einer Seite befasst sich „Motorrad News“ in dem Heft Nr. 05/2021 mit dem unverkleideten Motorrad aus Bologna. Vier Fotos begleiten den Text und zeigen eine leicht umgebaute Maschine.

Ducati Monster

Ein Fahrbericht der neuen Monster nimmt in dem Heft Nr. 03/2021 vom „Motorrad Magazin“ viereinhalb Seiten ein. Acht Fotos sorgen für die Bebilderung.

Ducati Supertwin

In der „PS“ wird die Story einer zum Racer aufgebauten Duc mit 848-Rahmen und Hypermotard-Motor auf sechs Seiten in der Ausgabe Nr. 05/2021 erzählt. Acht Abbildungen zieren den Artikel.

**MANIAC
MOTORS**
Motorradtechnik

Benelli

MVAGUSTA
Fachhändler

bimota

VYRUS

www.maniacmotors.de

Meine 25 Guzzi-Jahre

1996 wurde ich mit meiner 800er-BMW auf einer Landstraße von einer Guzzi überholt und war vom Sound spontan begeistert. An der nächsten Tankstelle kamen wir ins Gespräch, und diese Moto Guzzi 1000 S war wunderschön. Nun war der Guzzi-Floh im Ohr und wollte nicht mehr raus! So eine Guzzi musste ich auch haben.

Mit Frau und drei kleinen Kindern hatte ich wenig Argumente für ein zweites Motorrad, also musste die BMW erst weg.

Jedoch ergab sich bereits eine Woche später in Köln eine gute Gelegenheit, eine top gepflegte 1000 S mit Silent Hektik-Zündung, Lafranconis und sogar neuen Reifen für 10.000 DM zu kaufen.

Meine Heike sagte: „Nix da, erst muss die BMW weg.“ (Sie hatte ja schon irgendwie Recht ...) Ich wollte jedoch diese Gelegenheit nutzen und bot ihr spontan an, dass ich aufhöre zu rauchen, wenn ich grünes Licht von ihr bekomme.

Das hat prima funktioniert, die 1000 S wurde am Sonntag geholt und seitdem habe ich nie mehr geraucht - Ehrenwort. Die BMW konnte ich drei Wochen später gut verkaufen - alles war gut!

Wie das aber im Leben manchmal so ist, Schönheit ist nicht alles. Die 1000 S ist für mich immer noch eines der schönsten Motorräder, aber als Tourenmaschine nicht der Hit.

Weil ich von Beruf kein Stahlbetonbauer mit entsprechenden Arm- und Nackenmuskeln bin, wurden wir nicht glücklich miteinander. Aber der Guzzi-Bazillus war in mir drin, ganz fest sogar.

Als dann die BMW-fahrenden Arbeitskollegen eine 3.000 km Tour in das Berner Oberland organisierten, wurde mir mulmig. „Das kann ich mit der 1000 S nicht machen“, wurde mir klar.

Bei einem Subaru-Händler in Neuss, der auch Guzzis verkaufte, stand eine Quota 1100 ES in Gold/Gelb im Laden. Die Lackierung mochte ich zwar nicht, aber mal schauen.

Also einen Termin vereinbart und nach Feierabend mal hin und eine Stunde Probefahrt gemacht. Ich war sehr überrascht, wie ultra bequem diese Maschine war.

*Die Lafranconi
Competizione waren
zu laut, die originalen
Schalldämpfer waren
alltagstauglicher und
auch schön.*





An die Lackierung hatte ich mich schnell gewöhnt und jeder erkannte mich sofort.

Alles easy und eine so entspannte Sitzposition hatte ich nicht erwartet. Okay, kurze Pause an der Tanke, überlegt, wie die Kaufverhandlung zu führen ist und los. Aber nix war es mit los, die Quota sprang nicht an. Es stank nach Benzin und was war geschehen? Ein billiger Kraftstoffschlauch war dem Druck der Einspritzpumpe nicht gewachsen und war gerissen.

Ich hatte den rechten Stiefel bis oben voll mit Benzin und seitdem nie mehr Probleme mit Fußpilz? Ich dachte: „So leicht wirst du mich nicht los du Biest“. Der Händler machte schuld bewusst einen sehr guten Preis, und ich hatte 1999 eine große Reiseenduro.

Eines von vielen „Passfotos“, eine Macke von mir?

Die 1000 S wurde natürlich verkauft, wieder für 10.000 DM. (Ich bereue es bis heute.) Im Laden stand neben der Quota auch eine V11 Sport in Limongrün, ein Traum, aber wie bereits geschrieben - Schönheit ist nicht alles, ich wollte ja eine bequeme Reisemaschine haben.

An der Quota hatte ich nur das Zentralfederbein und die Gabelfedern (beides von Wilbers) austauschen lassen und das war auch

nötig. Ansonsten null Probleme oder Änderungsbedarf.

Optisch finde ich die Quota ebenfalls sehr schön, nur als Lackierung wären mir rot oder schwarz doch lieber gewesen. Aber umlackieren oder sonstige größere Änderungen mag ich nicht, original ist das, was ich gut finde.





In den französischen Alpen.

Nach zehn sehr guten Jahren mit der Quota und einigen tollen Touren in die Schweiz, Italien und Frankreich schielte ich schon etwas nach der neuen Stelvio. Oh Mann, eine Probefahrt zu machen ist gefährlich: Der Motor begeisterte mich sofort, was für eine Power! Das Fahrwerk war schön straff, die Gabel und das Getriebe super.

Ein Interessent für die Quota war schnell gefunden da top gepflegt, und eine neue Stelvio NTX in Bronze (Ich sag' immer Leberwurstmetallic...) wurde von einem Händler in Bad Kreuznach günstig angeboten.

Das war ein richtiges Update, die Stelvio ist für mich die beste Guzzi aller Zeiten - obwohl recht schwer, was während der Fahrt jedoch überhaupt nicht zu spüren ist. Bei 40.000 Kilometern wurde von TLM auf Kulanz auf Rollenstößel umgerüstet, wobei nur der Lohnanteil von mir bezahlt werden musste.

Dann waren wieder billige Kunststoff-

schläuche verbaut (Zylinderkopffentlüftung) und die wurden rissig und mussten erneuert werden und eine Dichtung in der Auspuffanlage war im Sardinien-Urlaub hinüber, aber das war kein Problem.

Mit der Stelvio konnte ich nun auch locker mit den GS-Kollegen mithalten, das war mit der Quota schon etwas schwieriger gewesen, vor allem in den Bergen.

Die Jahre gingen vorüber, Heike plante eine neue Küche, da wurden die Gedanken an eine zweite Guzzi immer konkreter. So wie vor Jahren der Deal mit dem Zigaretten-Stopp gab es nun den Deal mit der Küche.

In Gedanken hatte ich immer noch die bildschöne V11 Sport, die 1999 beim Händler stand, wo ich die Quota gekauft hatte. Wie der Zufall es wollte, war in der Nähe genau so eine V11 zu verkaufen. Erstbesitz, von einer netten Frau gefahren, nur 40.000 Kilometer auf dem Tacho.

Wir waren uns bei Kaffee und Kuchen (den hatte ich mitgebracht) schnell einig,

und am nächsten Wochenende fuhr ich die Elfe nach Hause und da merkte ich schon: Etwas ist nicht okay.

Mit Zug am Gas lief der Motor ganz gut, aber bei niedrigeren Drehzahlen wie ein Sack Nüsse. Neue Zündkabel und Kerzenstecker samt Kerzen wurden montiert, aber das war kaum besser.

Freund Manfred hatte die Ventile noch einmal penibel eingestellt, aber auch das war es nicht. Nun sollte das Mapping geprüft werden.

Ausgelesen von Freund Arnold und an den Mapping-Experten Dirk per E-Mail in die Pfalz gesendet und dort gab es ein großes Erstaunen: Das ist niemals ein Mapping von einer V11 Sport, eher von einem Fiat Tipo ... nun ja oder was sonst auch immer mit den ECU-Einheiten von Magneti Marelli bestückt wird.

Per E-Mail kam ein neues Mapping und dann öffneten wir die Büchse der Pandora. Vorsichtig losgefahren, Gas nur langsam geöffnet und nach kurzer Zeit nur noch Grinsen unterm Helm.

Ich hatte ein neues Motorrad, nun ja immerhin einen neuen Motor! Dann wurden bei TLM in Holland noch die undichten Gabeltauchrohre abgedichtet und ich war glücklich.

Dann gab es doch noch einmal Ärger: Ich blieb mit leerer Batterie in Holland liegen. Erst einmal

bei sehr netten Leuten, vor deren Auffahrt ich liegen geblieben war, Kaffee getrunken und auf den Abschleppwagen gewartet.

Diagnose: Regler hinüber. Neuen Regler bestellt und eingebaut und dabei festgestellt, dass die Masseverbindung oxidiert und somit schlecht war. Seitdem habe ich einen Regler in Reserve.

Weil die Batterie alt war und der Anlasser etwas röchelte, wurde eine neue Batterie eingebaut und das war nicht gut. Bei der ersten Fahrt stellten wir während einer Pause fest, dass hinten alles voll mit Batteriesäure war.

Der Händler hat den Schaden akzeptiert und seine Versicherung hat das reguliert. Deshalb zieren nun „Mistral Oval Hoch“ die Elfe, und mit dB-Killern von DÄS ist der Sound schön dumpf und nicht zu laut - fand auch der Prüfer für die HU.

Die Werkstatt meines Vertrauens möchte ich an dieser Stelle auch noch erwähnen. Bei TLM in Holland (ist nur 40 Kilometer entfernt) bin ich nun seit 1996 zufriedener Kunde. Termine und Absprachen werden eingehalten, sehr gute Arbeit abgeliefert (Danke an das Werk-

Ein Traum für alle Guzzisti weltweit, das obligatorische Foto vor dem alten Werkstor.



plaats Team und besonders an Herman und Ron) und das darf dann auch seinen Preis haben.

Ohne dieses guzzitypische Wummern, Vibrieren, Schütteln und Kribbeln macht mir Motorrad fahren nicht so viel Spaß, wie ich auf großen Reisen in den USA und Südafrika auf BMW GS wieder einmal feststellen konnte.

Auf kurviger Strecke rechtzeitig die Gänge sortiert, Gas früh angelegt und dann nur noch konstant das Gas aufziehen - Guzzi fahren ist geil.

Auch habe ich durch das Guzzi-Fahren viele super nette Menschen kennen gelernt und dafür bin ich dankbar.

Meine 25 Guzzi-Jahre im Überblick:

1996 - 1999: 1000 S (4.000 km)

1999 - 2009: Quota 1100 ES (70.000 km)

2009 - heute: Stelvio 1200NTX (85.000 km)

2017 - heute: V11 Sport (10.000 km)



Ein tolles Motorrad und in dieser Lackierung etwas Besonderes, meine ich. Die Farbgebung erinnert an die V7 Sport mit rotem Rahmen.

Was wird die Guzzi-Zukunft für mich bringen? Die V85 TT gefällt mir gut, leider ist der Motor unten herum nicht so kräftig, wie ich es mag.

Wenn Guzzi eine neue, drehmomentstarke Reiseenduro bringen würde, könnte ich noch einmal schwach werden, jedoch liebe ich meine dicke Stelvio vor allem wegen des tollen Motors, den leider unsere Volksvertreter in den Ruhestand geschickt haben.

Herbert Janssen

DEUTSCHLANDS GRÖSSTE MOTORRAD-WELT ÜBER 2000 BIKES VOR ORT

DUCATI Kawasaki HONDA YAMAHA MOTO GUZZI Husqvarna

LIMBACHER

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

Das Problem mit dem Anlasserfreilauf

Austausch eines Anlasserfreilaufs

Früher hatten Motorräder einen Kickstarter, heutzutage findet man diesen fast nur noch an Geländemotorrädern. Fast alle Straßenmaschinen besitzen mittlerweile einen elektrischen Anlasser. Einfach Knöpfchen drücken und der Motor läuft - so wie man es vom Auto kennt. Aber was ist, wenn man nur ein hartes, metallisches Klacken und Knallen hört und der Motor nicht anspringt ... dann ist meist der Anlasserfreilauf kaputt.

Der Anlasser und die Kurbelwelle sind nicht permanent miteinander verbunden, denn wäre das der Fall, würde der elektrische Starter im Fahrbetrieb aufgrund der Übersetzung der Zahnräder astronomische Drehzahlen erreichen und schnell das Zeitliche segnen. Darum gibt es in den meisten modernen Motorrädern einen Anlasserfreilauf, der in die eine Drehrichtung blockiert und in die andere frei dreht. Das sorgt dafür, dass ein Kraftschluss entsteht, wenn das vom Anlasser angetriebene Mitnehmerrad schneller dreht als die Kurbelwelle. Rotiert aber die Kurbelwelle schneller als das Mitnehmerrad, öffnet der Freilauf die Verbindung.

Dieser Anlasserfreilauf ist in der Regel ein

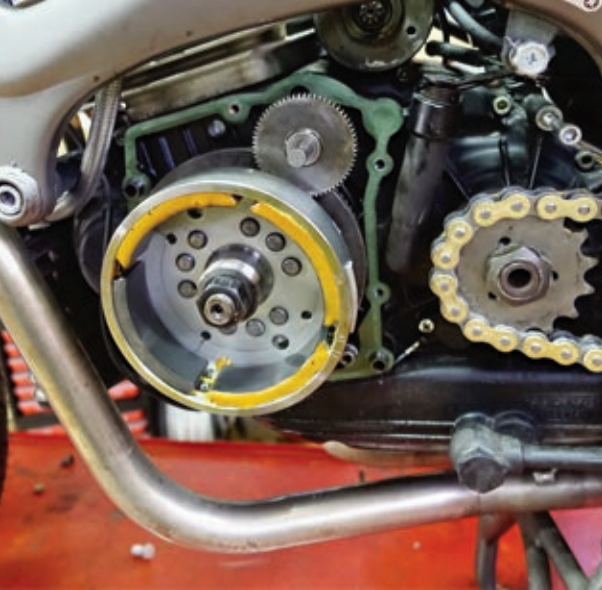
Ring mit speziell geformten Klemmrollen, welche durch eine außen umlaufende Ringfeder mit leichter Spannung nach innen gedrückt werden. Betätigt man bei stehendem Motor den Anlasser, wird der Freilauf in Rotation versetzt und die Rollen so verdreht, dass die Kurbelwelle mitgenommen wird. Springt der Motor an, dreht die Kurbelwelle schneller und die Klemmung löst sich wieder.

Mit der Zeit kann der Anlasserfreilauf verschleifen. Dieses passiert eher bei Motorrädern mit nur einem oder zwei Zylindern, die gerne mal „zurück schlagen“, und bei unsachgemäßer Handhabung. Beides führt zuerst dazu, dass die Feder dadurch, dass die Rollen beim

Rückwärtsdrehen in die falsche Richtung gedreht werden, überdehnt. Wenn man erste Anzeichen eines betroffenen Freilaufs rechtzeitig wahrnimmt, reicht es oft, wenn man diese Feder durch eine passende aus einem Radialwellendichtring erneuert.

Hinter dem silbernen Deckel verstecken sich Lichtmaschine und Anlasserfreilauf.





geschlossen, den Freilauf im Winter zu wechseln. Lieber etwas früher und dadurch die Laufflächen, die sonst mit der Zeit von dem nicht mehr so gut funktionierenden Freilauf verdengelt werden, schonen. Gerade bei solchen Exoten wie der River sind schlecht Ersatzteile zu bekommen.

Der Freilauf selbst ist in baugleicher Form in den Motorrädern mehrerer Marken (von Aprilia über BMW bis KTM) verbaut. Während man bei Aprilia richtig tief in die Tasche greifen muss (etwa 400 Euro) kostet das passende Teil bei KTM nicht einmal 100 Euro. Der Einbau bzw. Austausch ist kein Hexenwerk. Ein begabter Hobby-

Rechts über dem Polrad sitzen das Zwischenrad und der elektrische Anlasser.

schrauber sollte das schaffen, als Spezialwerkzeug ist oft nur ein passender Abzieher für das Polrad erforderlich.

ert. Schnelles handeln schont die Laufflächen der Rollen. So mancher Grobmotoriker ignoriert aber das Klacken und Knallen so lange, bis der Motor nicht mehr anspringt, also die Kurbelwelle nicht mehr vom Freilauf mitgenommen wird. Dann muss meist der Freilauf erneuert werden, in ganz schlimmen Fällen, wenn man halt zu lange gewartet hat, auch die Übertragungselemente.

Bei unserer Cagiva River 600 machte der Freilauf im letzten Jahr so langsam durch Geräusche beim Anlassen auf sich aufmerksam. Auch beim Abstellen des Motors gab es ein warnendes Geräusch. Also wurde be-

schrauber sollte das schaffen, als Spezialwerkzeug ist oft nur ein passender Abzieher für das Polrad erforderlich.

Wie bei den meisten Motorrädern befindet sich auch bei der Cagiva River der Anlasserfreilauf hinter dem Polrad. Also zuerst Lichtmaschinenendeckel und das Pol-

Rechts oben das Polrad. Mit diesem ist die Zwischenscheibe rechts unten verschraubt. Links oben der Anlasserfreilauf und darunter das Rad, das auf der Kurbelwelle sitzt.



rad entfernen. Bei diesem Motorrad muss man hierfür noch nicht einmal das Öl ablassen. Die Verschraubung des Polrades löst man am besten mit einem Pressluftschlagschrauber.

Auf der Rückseite des Polrades ist bei dem Cagiva-Motor die Schwungscheibe verschraubt. In dieser steckt der ringförmige Anlasserfreilauf drin. Mit einem Nadellager ist das Anlasserübertragungsrad auf der Kurbelwelle gelagert. Auf diesem befindet sich die innere Lauffläche des Freilaufs, die äußere ist in der Schwungscheibe angesiedelt.

Man muss eigentlich nach der Demontage des Polrades nur das Schwungrad von diesem abschrauben, den alten Freilauf entnehmen und den neuen hineinstecken. Weil dieser nur von einer Seite passt, kann man die Drehrichtung eigentlich gar nicht verwechseln. Vor der Montage kontrolliert man selbstverständlich die Laufflächen. Sind diese zu sehr beschädigt, wird es kompliziert und teuer. In unserem Fall war aber hauptsächlich die Feder ausgeleiert. Ein frühzeitiger Wechsel zahlt sich aus.

Der Zusammenbau ist schnell wieder gemacht. Zum Festhalten des Polrades beim Festziehen der Zentralschraube benötigt man eigentlich ein Spezialwerkzeug. Das geht aber auch, wenn man den sechsten Gang einlegt und eine zweite Person die Hinterradbremse betätigt.

Nach der Reparatur bietet sich ein Ölwechsel an.

Im Text oben wurde von einer nicht sachgemäßen Handhabung gesprochen. Der Freilauf nimmt es einem wirklich übel, wenn man immer nur kurz versucht zu



Hier die Bauteile von einer Aprilia RSV Mille. Bei dem zerlegten Anlasserfreilauf sind sowohl die Feder als auch die Rollensteine deformiert. Die Laufflächen in den Rädern haben auch stark gelitten.

starten, anstatt den Knopf etwas länger gedrückt zu halten. Fast schon tödlich ist es, wenn der Motor nicht angesprungen ist, die Kurbelwelle gerade rückwärts dreht, weil der Schwung nicht mehr gereicht hat, den Verdichtungstotpunkt zu überwinden, und man in diesem Moment schon wieder auf den Starterknopf drückt. Also vor einem erneuten Startversuch immer warten, bis die Kurbelwelle ausgedreht hat! Auch wenn die Batterie zu schwach ist, leidet der Anlasserfreilauf oft beim Startversuch.

Daher sollte man immer für eine volle Batterie sorgen. Das ist zum Beispiel der Schwachpunkt bei den 1.000er-V2-Modellen von Aprilia. Dort saugt das Cockpit viel Strom in der Standzeit. Wird das Motorrad etwas länger nicht gefahren, ist die Batterie nicht mehr so stark, der Anlasser zieht nicht kräftig durch und der Freilauf leidet bei misslungenen Startversuchen.

Bei Moto Guzzi ist das anders, dort ist ein Anlasser eingebaut, der über einen Ausrückmechanismus verfügt, deshalb haben die Guzzis keinen Anlasserfreilauf.

Sport - Sport - Sport

Sporttermine

30.04.-02.05.	Jerez/E	GP
14.05.-16.05.	Le Mans/F	GP
21.05.-23.05.	Aragón/E	SB-WM
28.05.-30.05.	Mugello/I	GP
04.06.-06.06.	Catalunya/E	GP
11.06.-13.06.	Misano/I	SB-WM
18.06.-20.06.	Sachsenring/D	GP
25.06.-27.06.	Assen/NL	GP

MotoGP

Vor dem Saisonstart in Katar hatten die Teams zwei Wintertests auf der Wüstenstrecke absolviert. Diese besitzt eine sehr lange Gerade, und hier erreichten die Ducatis deutlich höhere Geschwindigkeiten als die Konkurrenten. Außerdem zeigte Ducati neue Starthilfegeräte, die an beiden Rädern arbeiteten und so das Fahrzeug sowohl vorne als auch hinten absenken. So wurden die Desmosediccis, besonders die zwei Werksmaschinen mit Francesco Bagnaia und Jack Miller, bereits vor dem Saisonbeginn als die Favoriten für die ersten beiden Rennen gehandelt. Aprilia hatte im Winter die RS-GP kom-

plett überarbeitet, und bei den Tests war Aleix Espargaro oft weit vorne in den Zeitenlisten zu finden. Lorenzo Savadori hingegen bildete meist das Schlusslicht in der Tabelle. Der Italiener litt an den Nachwirkungen einer Schulterverletzung, was ihn auch bei den ersten beiden Rennen des Jahres behinderte.

Auftakt in Doha/Katar

Francesco Bagnaia sicherte sich beim ersten Rennen des Jahres auf der Ducati seine erste Pole Position vor den drei Yamahas von Fabio Quartararo, Maverick Vinales und Valentino Rossi. Aber Jack Miller und Johann Zarco (beide Ducati) waren zuversichtlich, dass sie dank der neuen Starthilfe schon vor der ersten Kurve aus der zweiten Reihe heraus die Yamahas überholen würden.

Für Startplatz sieben qualifizierte sich Aleix Espargaro, damit stand die Aprilia vor allen Hondas, KTMs und Suzukis!

Bagnaia übernahm von der Pole Position aus die Führung. Miller und Zarco beschleunigten sich an den Yamahas vorbei, doch da war noch eine weitere Ducati in der ersten Kurve vorne mit dabei: Jorge

Martin bretterte beim Sprint von Startplatz vierzehn auf die vierte Position und war kurz sogar dritter! Hinter den vier Ducs folgte die Aprilia vor Quartararo, Rossi, Pol Espargaro (Honda) und Vinales. Der Weltmeister, Joan Mir auf Suzuki, war auf

Nach dem Start waren plötzlich vier Ducatis ganz vorne.



Sport - Sport - Sport



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Alex Espargaro (41, Aprilia) setzt Jack Miller (43, Ducati) unter Druck.

Platz zwölf zu sehen. Ihm folgte sein Teamkollege Alex Rins. Zuerst setzten sich die vier Ducatis etwas ab, und man befürchtete schon eine deutliche Dominanz der Roten. Aber dann steigerten die Werksfahrer von Yamaha und Suzuki das Tempo, überholten die anderen Gegner und schlossen zu den Ducatis auf.

Zur Halbzeit des Rennens führte immer noch Bagnaia, aber an seinem Hinterrad klebte Vinales, der eine Möglichkeit zum Überholen suchte. Im Windschatten der beiden hielten sich Zarco und Miller. Dahinter

Kampf um die Podestplätze: Francesco Bagnaia (63, Ducati) führt vor Maverick Vinales (12, Yamaha), Johann Zarco (5, Ducati) und Joan Mir (36, Suzuki).

folgten Rins, Quartararo, Mir und Aleix Espargaro. Die Führungsgruppe bestand aus acht Motorrädern. Martin und Rossi waren weit zurückgefallen.

Nach mehreren Angriffen fand Vinales einen Weg vorbei an Bagnaia, auf der langen Gerade konnte sich die Yamaha durch eine extreme Spätbremmung vorne halten, und im kurvigen Infield fuhr Vinales schnell einen Sicherheitsabstand heraus. Zarco hielt sich dicht

hinter Bagnaia, dahinter gab es fast jede Runde Positionswechsel - ein spannendes Rennen zur Saisoneroöffnung.

Mir machte Platz um Platz gut und in der letzten Runde konnte er Rang zwei übernehmen. Aber die beiden Ducatis blieben dicht am Weltmeister dran. In der Zielkurve verpasste Mir den Scheitelpunkt, so konnten die Ducs besser auf die Gerade herausbeschleunigen und noch vor der Ziellinie an der Suzuki vorbei ziehen.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport

Völlig unerwartet gewann Vinales, der sich zeitweise um fast zwei Sekunden von den favorisierten Ducatis abgesetzt hatte. Ducati freute sich über zwei Podestplätze. Suzuki platzierte beide Motorräder in den Top Six, und bei Aprilia war man mit Platz sieben mit nur 5,4 Sekunden Rückstand auf den Sieger zufrieden. Immerhin hatte Aprilia alle Hondas und KTM's hinter sich gelassen!

Ein unauffälliges aber gutes Rennen fuhr Enea Bastianini. Der Ducati-Neuzugang war nach einem schlechten Start auf Platz neunzehn zurückgefallen, arbeitete sich auf Rang zehn vor und überquerte die Ziellinie hinter Miller, der mit seinem Ergebnis gar nicht zufrieden war.

Ergebnis: 1. Maverick Vinales (Yamaha); 2. Johann Zarco (Ducati); 3. Francesco Bagnaia (Ducati); 4. Joan Mir (Suzuki); 5. Fabio Quartararo (Yamaha); 6. Alex Rins (Suzuki); 7. Aleix Espargaro (Aprilia); 8. Pol Espargaro (Honda); 9. Jack Miller (Ducati); 10. Enea Bastianini (Ducati).

Das zweite Rennen in Doha/Katar
Überraschend holte sich der Rookie Jorge Martin (Ducati), der den Saisonauftakt als fünfzehnter beendet hatte, die Pole Position vor seinem Teamkollegen Johann Zarco und dem Auftaktsieger Maverick Vinales (Yamaha). Die Werks-Ducatis von Jack Miller und Francesco Bagnaia standen zusammen mit der Yamaha von Fabio Quartararo in der zweiten Reihe. In der dritten Reihe parkte Aleix Espargaro seine Aprilia neben den Suzukis von Alex Rins und Joan Mir.

Diesmal gelang den Ducatis kein überragender Start: Martin und Zarco behielten ihre Positionen, aber Miller und Bagnaia fielen auf die Plätze sieben und zehn zurück, dazwischen die beiden Werks-Yamahas. Dafür reihten sich die beiden

Beim ersten Start des Jahres waren die Ducatis der Konkurrenz überlegen, beim zweiten Grand Prix überraschten aber eher die Suzukis und eine KTM.



Sport - Sport - Sport

Suzukis, die überhaupt keine Starthilfsvorrichtung besitzen, auf den Rängen fünf und sechs ein. Einen Raketenstart hatte Miguel Oliveira (KTM), der aus der vierten Reihe auf Platz drei nach vorne schoss, aber gleich von Espargaro überholt wurde.

Espargaro versuchte einmal, Zarco zu überholen, aber der Franzose konterte sofort wieder. Dann fuhr Rins schnell auf Platz drei vor. Miller hing lange auf der siebenten Position fest, während Bagnaia sich von zehn auf vier vorarbeitete. Nach 12 von 22 Runden führte immer noch Martin vor Zarco und Rins. Die Beiden hatten im Verlauf des Rennens mehrfach die Plätze gewechselt. Doch nun übernahm Bagnaia Rang drei. Quartararo profitierte davon, dass es zu einem Gerangel zwischen Miller und Mir kam, das spülte ihn auf Platz fünf vor, nachdem die anderen Beiden eine leichte Kollision hatten. In einem großen Pulk von neun Fahrern wurde um die Punkte gekämpft. Ein kleiner Fehler kostete gleich mehrere Positionen.

Jetzt befand sich Quartararo auf dem Vormarsch, erst schnappte er sich Rins. Zwei Runden später verbremste sich Bagnaia am Ende der Gerade, was ihn von drei auf sieben zurück warf. Innerhalb von zwei Runden überholte Quartararo Zarco und Martin und setzte sich schnell etwas ab und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Zarco wartete bis zur letzten Runde, überholte Martin und sicherte sich Platz zwei. Miller war zum Rennende bis auf Platz vier vorgefahren, aber in den letzten Runden wurde er auf Rang neun

Foto: Team Pramac



Zwei Podestplätze für Pramac-Ducati. Jorge Martin (links) holte sich gleich bei seinem zweiten Rennen in dieser Klasse einen dritten Platz. Johann Zarco führt mit zwei zweiten Plätzen die Punktwertung an.

zurück geworfen. Hinter ihm überquerte Espargaro die Ziellinie.

Quartararo siegte zwar mit 1,5 Sekunden Vorsprung, aber die folgenden dreizehn Motorräder donnerten innerhalb von fünf Sekunden über die Ziellinie.

Während Martin, der eine aktuelle Werks-Ducati pilotiert, viel Beachtung und Lob erhielt, fand die Leistung von Enea Bastianini, der eine Ducati aus dem letzten Jahr zur Verfügung hat, weniger Beachtung. Der Italiener ging vom Startplatz neunzehn ins Rennen. Nach der ersten Runde hatte er drei Sekunden Rückstand auf Martin. Bis zum Ziel war der Abstand auf lediglich 4,1 Sekunden angewachsen. Obwohl Bastianini mehrere Gegner überholen musste, verlor er in 21 Runden also nur 1,1 Sekunden auf Martin. Das Rennen beendete er als elfter. In der Gesamtwertung

Sport - Sport - Sport

tung hat Bastianini lediglich drei Punkte weniger als Miller. Tabellenführer ist Zarco mit zwei zweiten Plätzen.

Kurz nach dem Rennen ließ sich Miller wegen des sogenannten Arm-Pump-Syndroms am rechten Arm operieren.

Ergebnis: 1. Fabio Quartararo (Yamaha); 2. Johann Zarco (Ducati); 3. Jorge Martin (Ducati); 4. Alex Rins (Suzuki); 5. Maverick Vinales (Yamaha); 6. Francesco Bagnaia (Ducati); 7. Joan Mir (Suzuki); 8. Jack Miller (Ducati); 9. Brad Binder (KTM); 10. Aleix Espargaro (Aprilia).

Viele Stürze in Portimao/Portugal

Beim ersten Rennen in Europa in diesem Jahr waren alle Augen auf Marc Marquez gerichtet. Nach neun Monaten Verletzungspause trat der mehrfache Weltmeister erstmals wieder bei einem Grand Prix an, und das auf einer Strecke, auf der er noch nie ein Rennen bestritten hat. Trotzdem belegte der Honda-Pilot im ersten Freien Training den dritten Platz!

Im dritten Freien Training stürzte der Rookie Jorge Martin, der beim letzten Rennen auf das Podest gefahren war, schwer und zog sich mehrere Brüche an der rechten Hand und dem rechten Fuß zu. Wie lange der Ducati-Pilot pausieren muss, ist noch offen.

Im Qualifying fuhr Francesco Bagnaia (Ducati) die mit Abstand schnellste Runde und deklassierte die Konkurrenz um fast 0,4 Sekunden. Aber diese Runde wurde dem Italiener aberkannt, weil zu dem Zeitpunkt an einer Stelle wegen eines Sturzes die gelbe Flagge gezeigt wurde. So ging die Pole Position an Fabio Quartararo (Yamaha) vor Alex Rins (Suzuki) und Johann Zarco (Ducati). Für die zweite Reihe qualifizierten sich Jack Miller (Ducati), Franco Morbidelli (Yamaha) und Marquez. Aleix Espargaro parkte seine Aprilia zum dritten Mal in Folge in der dritten Reihe. Bagnaia musste von Startplatz elf ins Rennen gehen.

Zarco hatte den besten Start und bog vor Rins, Miller und Marquez in die erste Kurve ein. Quartararo fiel auf Platz fünf zurück vor Joan Mir (Suzuki), Franco Morbidelli (Yamaha), Brad Binder (KTM) und Espargaro. Noch in den ersten Kurven überholte



Foto: Team Pramac

Johann Zarco (5, Ducati) hat den besten Start. Fabio Quartararo (20, Yamaha) verliert von der Pole Position ein paar Plätze.

Sport - Sport - Sport



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Vor dem Saisonstart noch als Favorit gehandelt, konnte Jack Miller (Ducati) bisher nicht überzeugen, aber die Saison ist noch lang.

Marquez Miller, und Mir ging an Quartararo vorbei. Nach den ersten Kurven fand sich Bagnaia auf Platz dreizehn wieder, der Start war nicht so gut gewesen.

Marquez verlor schnell ein paar Positionen und war nun siebenter hinter Espargaro. Zarco führte vor Rins, aber Quartararo machte Platz um Platz gut. Schon in der vierten Runde übernahm der Yamaha-Pilot Rang drei. Rins überholte jetzt Zarco. Einmal konnte der Franzose auf der Geraden kontern, aber im nächsten Umlauf verdrängten Rins und Quartararo den Tabellenführer auf die dritte Position. Miller belegte Platz sechs hinter der Aprilia, als er in der sechsten Runde stürzte.

Rins, Quartararo, Mir und Zarco bildeten die Führungsgruppe. Mit geringem Abstand folgte Espargaro, der aber bald zwei Plätze an Morbidelli und Binder verlor und nun Marquez hinter sich hatte.

In der neunten Runde übernahm Quartararo die Führung und setzte sich zusammen mit Rins etwas ab. Bagnaia hatte zu dem Zeitpunkt bereits sechs Gegner überholt.

In der zweiten Rennhälfte holte sich Zarco Platz drei von Mir zurück. Bagnaia schob sich auf die sechste Position. Dann ging es Schlag auf Schlag: Erst stürzte Rins, Bagnaia überholte innerhalb von zwei Runden Morbidelli, Mir und Zarco. Dann ging auch Zarco zu Boden.

Quartararo führte mit komfortablem Vorsprung. Bagnaia hatte Mir und Morbidelli hinter sich. Mit kleinen Abständen folgten Binder und Espargaro. In den



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Francesco Bagnaia (Ducati), vor Marc Marquez (Honda), der nach langer Verletzungspause wieder zurück ist.

Sport - Sport - Sport

letzten sechs Runden änderte sich an dieser Reihenfolge nichts mehr, auch wenn Mir und Morbidelli Möglichkeiten zum Überholen suchten.

Quartararo sicherte sich seinen zweiten Sieg in diesem Jahr. Bagnaia freute sich über einen weiteren Podestplatz und Mir stieg zum ersten Mal in diesem Jahr auf's Treppchen. Espargaro sah die Zielflagge als sechster, so weit vorne war die MotoGP-Aprilia bisher nur einmal gewesen. Der Spanier beendete drei Rennen in Folge in den Top Ten. Das ist in diesem Jahr nur drei weiteren Fahrern gelungen. Espargaro hat jetzt schon mehr Punkte als im letzten Jahr nach neun Rennen!

Genauso wie bei den ersten beiden Grand Prix des Jahres fuhr Enea Bastianini ein gutes Rennen. Der Ducati-Pilot kämpfte sich von Platz achtzehn in die Top Ten und beendete das Rennen als neunter. Diese Position belegt er nun auch in der Gesamtwertung noch vor den Markenkollegen Martin und Miller.

Bei den beiden Rennen in Katar belegte der zweite Aprilia-Fahrer, Lorenzo Savadori, jeweils mit großem Abstand den



Foto: Team Gresini

Drei Top-Ten-Ergebnisse hintereinander für Aprilia und Aleix Espargaro.

letzten Platz. Zu seiner Verteidigung kann man sagen, dass er noch mit den Nachwirkungen einer Schulterverletzung zu kämpfen hatte. In Portugal erhielt er als vierzehnter und vorletzter zwei Punkte. Fünf Fahrer, darunter Valentino Rossi (Yamaha) und der Vorjahressieger Miguel Oliveira (KTM), stürzten in diesem Rennen.

Ergebnis: 1. Fabio Quartararo (Yamaha); 2. Francesco Bagnaia (Ducati); 3. Joan Mir (Suzuki); 4. Franco Morbidelli (Yamaha); 5. Brad Binder (KTM); 6. Aleix Espargaro (Aprilia); 7. Marc Marquez (Honda); 8. Alex Marquez (Honda); 9. Enea Bastianini (Ducati); 10. Takaaki Nakagami (Honda).

Francesco Bagnaia ist im Moment der beste Ducati-Fahrer und belegt Rang zwei in der Gesamtwertung. Aber Fabio Quartararo (Yamaha) hat schon 15 Punkte Vorsprung.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport

Punktstand (nach 3 von 19 Rennen):

1. Fabio Quartararo (Yamaha) 61 P.;
2. Francesco Bagnaia (Ducati) 46 P.;
3. Maverick Vinales (Yamaha) 41 P.;
4. Johann Zarco (Ducati) 40 P.;
5. Joan Mir (Suzuki) 38 P.;
6. Aleix Espargaro (Aprilia) 25 P.;
7. Alex Rins (Suzuki) 23 P.;
8. Brad Binder (KTM) 21 P.;
9. Enea Bastianini (Ducati) 18 P.;
10. Jorge Martin (Ducati) 17 P.

Superbike-Weltmeisterschaft

Während in MotoGP bereits drei Rennen gefahren wurden, warten die Superbiker noch auf ihren Saisonauftakt. Dieser soll erst vom 21. bis 23. Mai im spanischen Aragón stattfinden.

Bei einem Wintertest in Spanien auf der Rennstrecke von Barcelona Anfang Februar waren fast alle Fahrer anwesend. Am Ende der zwei Tage führte Jonathan Rea (Kawasaki) die Zeitenliste an vor Scott Redding (Ducati), Garrett Gerloff (Yamaha), Jonas Folger (BMW) und Michael Ruben Rinaldi (Ducati). Chaz Davies (Ducati) belegte Platz zehn.

Aber besonders aussagekräftig war dieser Test noch nicht, viele Fahrer gewöhnten sich noch an neue Motorräder und neue Teams.

Für das bisher ohne Nachholungstermin abgesagte Rennwochenende auf der portugiesischen Rennstrecke von Estoril haben die Veranstalter nun ein neues Datum gefunden. Dort sollen die Superbi-

ker vom 28. bis 30. Mai ihre Runden drehen.

So ergibt sich im Moment folgender Kalender für diese Saison:

21.05.-23.05.	Aragón/E	SB-WM
28.05.-30.05.	Estoril/P	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
20.08.-22.08.	Navarra/E	SB-WM
03.09.-05.09.	Magny Cours/F	SB-WM
17.09.-19.09.	Barcelona/E	SB-WM
24.09.-26.09.	Jerez/E	SB-WM
01.10.-03.10.	Portimao/P	SB-WM
15.10.-17.10.	El Villicum/AR	SB-WM
12.11.-14.11.	Lombok/IN	SB-WM
??????????	Phillip Island/AUS	SB-WM

Als Änderung für 2021 wird die Superpole von 25 auf 15 Minuten verkürzt. Die Fahrer haben weiterhin nur einen Satz extraweiche Reifen zur Verfügung, daher ist nur ein Run auf eine schnelle Zeit möglich. Jetzt sollen sich die Piloten mit einem Rennreifen warm fahren, und danach mit dem Qualifyer um die Startaufstellung kämpfen.



Foto: CNC-Racing

Ein neues Team bedeutet für Chaz Davies auch eine neue Lackierung.

Leserbrief

Leserbrief zu dem Artikel „Unterschiedlichste Ventiltriebe bei den Einzylindern“ in der Motalia Nr. 352

Hallo Felix,
in deinem Artikel über die unterschiedlichen Ventiltriebe bei den Einzylindern von Moto Guzzi habe ich ein interessantes Foto entdeckt. Der Zylinderkopf auf der Abbildung Seite 31 oben ist kein originales Teil von Moto Guzzi, sondern ein Zubehörteil von Velox. Meines Wissens gab es diese Köpfe in den 40er Jahren (und vielleicht auch noch später), als die Serienmaschinen noch Graugussköpfe mit offenen Ventildedern hatten. Der Zylinderkopf baut viel schmaler als später die serienmäßig gekapselten. Daher kommen mit Sicherheit Schraubenfedern zum Einsatz. Diese Velox-Köpfe wurden gern für Sportzwecke verwendet. Das Motorrad auf o. g. Foto scheint auch eine Rennmaschine oder zumindest ein Sport-Umbau zu sein, wie man an der Rahmenpartie unter dem Lenkkopf und hinter dem Motor sowie an den zahlreichen Erleichterungsbohrungen feststellen kann.



Ich habe solch einen Zylinderkopf mal auf einem Markt in Italien entdeckt. Dieser war an eine sonst völlig serienmäßige PL 250 von Ende der 30er Jahre gebaut. Sollte jemand weitere Informationen zu diesen Velox-Köpfen haben und wissen, ob es diese auch für die 500er-Guzzis oder für andere Hersteller gab, dann kann er gern mal was dazu schreiben oder sich bei mir unter guzzini68@gmail.com melden. Und nun möchte ich auch noch meinen „Senf“ zum Vorwort der März-Ausgabe abliefern: Ich lese das Heft seit der Ausgabe 177 ohne Unterbrechung. Ich schätze sowohl den Inhalt als auch das handliche Format. Sicher hat sich in den letzten Jahren vieles verändert, besonders 2020. Und unter dem Strich muss es sich „rechnen“, weil davon zwei Personen leben müssen.

Aber, wenn es „nur“ an Stoff und Themen mangelt, dann könnte man auch die Leser viel mehr mit einbeziehen. Ich finde, so eine spezielle Fachzeitschrift lebt auch von den Erfahrungen der Leute, für die sie gemacht wurde. Bei einer anderen Zeitschrift für italienische Motorräder mit „M“, die allerdings auch nur viermal im Jahr erscheint, funktioniert das seit 34 Jahren recht gut.

In diesem Sinne hoffe ich auf noch viele schöne und informative Ausgaben der Motalia.

Ich wünsche allen eine schöne Saison 2021 und immer mit Abstand fahren!

Thomas Hentschel

*Velox-Zylinderkopf an einer
Moto Guzzi PL 250.*

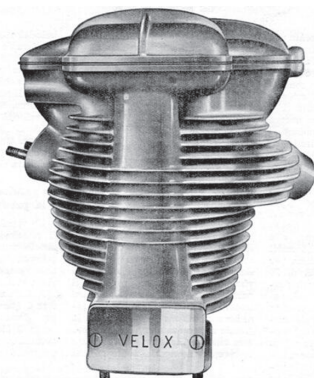
Leserbrief

Serie GRUPPI VELOX per moto

GILERA	500 e 600
B. S. A.	500 Miiit
NORTON	500 Miiit
TRIUMPH	350 Miiit
MATCHLESS	350 Miiit
ROYAL EN.	350 Miiit
SERTUM	250 Miiit
BENELLI	250 Miiit
GILERA	125 e 150

Serie GRUPPI VELOX (competizioni)

GILERA	500 e 600
TRIUMPH	350 Miiit
MATCHLESS	350 Miiit
SERTUM	350 Miiit
BENELLI	250 (Bialbero)



Serie
TESTE VELOX
con valvole a bagno
d'olio per moto

-

GUZZI 250 tutti i tipi
GUZZI 500 tutti i tipi
GUZZI 500 (Motosarri)
GILERA 125 Turismo 50
GILERA 125 Turismo 51
GILERA 125 Sport 51

Serie
SUPER COPRITOR
per valvole a bagno
d'olio per moto

-

GUZZI 250 tutti i tipi
GUZZI 500 tutti i tipi

Serie
C I L I N D R I
in lega leggera inca-
miciati per moto

-

GUZZI 250 tutti i tipi
GUZZI 500 tutti i tipi

Wie diese Anzeige zeigt, hat Velox Zylinder und Zylinderköpfe in unterschiedlichen Ausführungen für verschiedene Marken angeboten.

dabei gewesen und möchte am liebsten gleich starten, um die Tour nachzufahren. Auch mit meiner Darmah müsste es richtig Spaß bringen.

Ich hoffe, dass die Entwicklung der Pandemie eine Nachahmung

in diesem Jahr zulässt und wünsche allen Motalia-Lesern eine unfall- und corona-freie Motorradsaison mit möglichst vielen Kilometern.

Viele Grüße aus HH
Peter Dost

Leserbrief zur Motalia Nr. 351

Liebes Motalia-Team, lieber Felix, euer Vorwort aus der Ausgabe vom März hat mich nachdenklich zurück gelassen. Wenn man mal „Niedergang der Printmedien“ googelt, findet man genügend Lese-stoff für ein langes, verregnetes Wochen-ende. Ich bin papieraffin. Wenn ich etwas lese, fühle ich mich am besten, wenn ich ein Buch oder eine Zeitschrift/Zeitung in der Hand halte. Trotzdem habe ich z. B. eine Zeitschrift im Abo, welche ich zu-sätzlich auch digital erhalte. Warum weiß ich noch nicht mal genau. Vielleicht, weil es sich einfacher archivieren lässt, denn ich lese immer nur die Printausgabe. Ich bin bequem geworden. Darum schalte ich Inserate gern in einschlägigen Inter-netportalen ... maximale Reichweite ohne Kosten mit Bildern und jederzeitigen Än-

Thomas Hentschel hat völlig recht. Bei dem Zylinderkopf handelt es sich um ein Zubehörteil der Firma Velox aus Turin, die schon Köpfe mit gekapseltem Ventiltrieb anbot, bevor Moto Guzzi selbst solche konstruiert hatte. Velox fertigte auch Zylinder aus Aluminium, und das nicht nur für die 250/500er-Guzzis sondern für diverse italienische und britische Motorräder. Es gab auch spezielle Varianten für den Rennsport und teilweise Zylinder zur Hubraum-erweiterung. Daneben stellte Velox auch Umbauten auf Fußschaltung, Handhebel und andere Motorradteile aus Aluminium her.

Leserbrief zum Reisebericht in der Mo- talia Nr. 350

Hallo Felix,
in der Januar-Ausgabe der Motalia hat Thomas Hentschel einen Reisebericht entlang der Neiße und Oder bis Usedom abgeliefert, der nicht nur interessant zu lesen ist, weil eine Moto Guzzi die wich-tigste Nebenrolle spielt, sondern weil er super gut geschrieben ist. Man wäre gern

derungsmöglichkeiten. Daher muss ich mir an die Nase fassen. Ich bin einer der Totengräber der Printmedien. Dabei will ich dies gar nicht. Ich will Papier in der Hand haben.

Die Totengräber-Schaufel lege ich nun beiseite und will auch meinen Teil dazu beitragen, auch weiterhin Papier in der Hand halten zu können. Am Ende des Tages ist es ein geringer Aufwand, euch eine Kleinanzeige zur Veröffentlichung zukommen zu lassen. Und das Schreiben einer kleinen Geschichte macht sogar Spaß. In der Hoffnung, dass diese der Veröffentlichung würdig ist, könnt ihr sie gern dementsprechend veröffentlichen. (siehe „Die Irrfahrten des Odysseus“ in diesem Heft, die Red.)

Allen anderen Lesern kann ich nur zuzurufen: Erzählt von euren Erlebnissen und lasst uns daran teilhaben. Gebt uns als Motalia-Leser die Möglichkeit, eure Garagen-Schätze zu kaufen.

In diesem Sinne liebe Grüße und bleibt gesund.

Henning Seidel

Leserbrief zur Motalia Nr. 352

Felix hat ja den einen oder anderen offensichtlich ein wenig wach gerüttelt mit seinen Anmerkungen zur vorletzten Ausgabe. Doch wenn uns die Motalia in den letzten Jahrzehnten auch der Fels in der Brandung der Veränderungen erschien, muss uns natürlich auch klar sein, dass Susanne und er noch ein Leben nach der Arbeit (und das ist es ja ganz nebenbei bemerkt nun auch für sie) genießen wollen und wir uns in den nächsten Jahren auf eine liebgewordene Gewohnheit weniger

einstellen sollten. Und bis dahin genießen wir halt all die Reiseanregungen, schönen oder hässlichen Neuvorstellungen und weitere Nettigkeiten rund um unser Hobby und unterstützen es hier und da.

Wenn auch richtigerweise die Internetkonkurrenz von Felix und in den daraus resultierenden Leserbriefen angesprochen wurde, kann es aber aus meiner Sicht nicht dazu führen, dass einige, und in der letzten Zeit insbesondere Einer, die kostenlosen Privatanzeigen dazu nutzt, sein Rentnerbudget dadurch aufzubessern, dass er ohne eigene Haftung für Preise zum Teil weit über denen der professionellen Konkurrenz versucht, seinen Altbestand zu räumen.

Ich weiß, dass man in diesen Fällen schwer regulierend eingreifen kann, doch wir könnten als aktive Leser ja mal unsere Regale durchforsten und Konkurrenzangebote machen, die die wenigen Fahrer dazu befähigen, ihre älteren Motorräder noch auf die Straße zu bringen oder dort zu halten. Denn die Motalia verstehe ich zuerst als Plattform von interessierten Fahrern. Die Geldanleger sollen ihr Glück in den Hochglanzbroschüren der meist zu Schickimicki-Blättchen verkommenen Retro-Blubber-Bobber-Zeitgeistmotorradpamphlete suchen, die als sogenannte Motorradzeitschriften die bedienen wollen, die eigentlich schon alles haben und nicht wissen, was sie wollen.

Besonders ins Auge stieß mir die Anzeige: „2 Zyl. KÖWE Zylinderkopfmutter Edelstahl Originalabmessungen für 8 Stück 78 € + Porto.“

Dann biete ich mal einen Satz (8 Stück) Edelstahlmutter mit der schrauberfreundlichen Schlüsselweite von 15 mm für 15 € inkl. Porto.

Leserbrief

Nichts für ungut; lasst uns die Motalia genießen, solange wir es können.
Uwe Hasler, uhasler@t-online.de, 0151-22540013

Leserbrief zur Motalia Nr. 351

Hallo Felix und Susanne
ich möchte mich heute bei Euch bedanken, dass Ihr die Idee für eine Zeitschrift speziell für italienische Motorräder gehabt habt. Ich freue mich seit 1997 auf jedes neue Heft. Haltet bitte durch, auch wenn die Zeit im Moment das Internet bevorzugt und Ihr Euch die Sinnfrage für solch eine Zeitschrift stellt. Qualität geht vor Quantität! Auch in einem Heft mit weniger Seiten können solch wunderbare Berichte stehen wie der über die Anfänge von Moto Guzzi. 100 Jahre - ich bin erst 69, meine beiden angemeldeten Guzzis haben 1977 und 1987 ihr erstes Viertaktkonzert hören lassen. Nächstes Jahr können wir bestimmt wieder Rennen, Treffen und Ausstellungen besuchen, uns wieder mit Gleichgesinnten über unser schönes Hobby unterhalten.
Edith

Leserbrief zur Motalia Nr. 351

Hallo Felix, hallo Motalia-Team,
da du in deinem Editorial der März-Ausgabe ein wenig die Sinnfrage stellst, möchte ich aufmunternd antworten.

Zunächst zu mir, einem vermutlich untypischen Leser: Als Student war ich in einer Selbsthilfwerkstatt organisiert und bin leidlich viel Motorrad gefahren. Dann kamen drei Kinder, viel Lohnarbeit und

vor allem die Leidenschaft fürs Radfahren in all seinen Darreichungsformen. Wenn die Sonne scheint, gewinnt bei mir das Fahrrad, und wenn sie nicht scheint, dann sowieso. Motorräder haben mir immer gefallen, spielen real aber eine überschaubare Rolle in meinem Leben.

Trotzdem habe ich immer gerne Motorrad-Zeitschriften gelesen und dann doch von neuen Motorrädern und Reisen damit geträumt. Über die Jahre habe ich dann gemerkt, dass mich die meisten Marken und Modelle und deren Tests maßlos langweilen und ich die Hefte nur noch nach italienischen Fabrikaten durchblättere, weil mich nur diese ansprechen. Bei Rennrädern geht es mir übrigens ganz genau so. Dann habe ich mal nach Zeitschriften zu italienischen Motorrädern gesucht und irgendwie die Motalia nie gefunden. (Weiß auch nicht warum. Wenn ich jetzt suche, finde ich ja im Netz zumindest Hinweise auf ihre Existenz.)

Nachdem ich mir dann endlich eine Moto Guzzi Stelvio zugelegt hatte, mit der ich selten, dann aber sehr gerne verreise, bin ich vor zwei Jahren bei den netten Jungs von Moto Differenza in Hamburg auf die Motalia gestoßen. Das war das, wonach ich gesucht hatte: ein kompakter Überblick über die Italo-Szene.

- Über alle Marken und Modelle, und seien sie noch so klein, wird selbstverständlich und sachlich berichtet. Durch die Testberichte fühle ich mich sehr gut informiert.

- Die positiven und negativen Eigenheiten des italienischen Hersteller- und Manufakturkosmos werden mit grundsätzlicher Sympathie beleuchtet, ohne diese letztlich abwertende Darstellung, wonach dieses oder jenes Modell vor allem das Herz

Leserbrief

anspricht, wofür man aber diese und jene Abstriche in Kauf nehmen müsse, wegen denen es letztlich für den rational kalkulierenden Konsumenten leider, leider nicht in Frage komme, sondern eher ein Fall für Träumer und Irre sei.

- Ich erhalte einen Überblick über das Netz engagierter Händler und Importeure und ihrer Veranstaltungen und Angebote.

- Wenn ich irgendwann doch so weit bin, zu einem Italo-Treffen zu fahren, wird es daran liegen, dass ich in der Motalia darauf stoße, entweder in der Veranstaltungsrubrik oder durch einen Bericht über eine gelungene Veranstaltung von engagierten Menschen.

- Ich schraube nicht mehr als nötig, lese aber auch die Kleinanzeigen durch, weil ich davon ausgehe, dass ich den Inserenten hier vertrauen kann. Wenn ich die Stelvio oder Teile davon mal verkaufe, werde ich sie selbstverständlich erst in der Motalia inserieren.

- Sogar den Sportteil lese ich leidlich gerne, obwohl ich mir wünsche, dass die Hersteller ihr Geld lieber in neue Modelle, Händlernetze und Marketing investieren.

- Und manche Berichte von Reisen, Treffen und Veranstaltungen sind echte Juwelen und neben den Testberichten das Salz in der Suppe! Der Bericht von den Höhen und Tiefen einer Guzzi-Schottlandreise aus der letzten Ausgabe war z. B. ein echter Knüller. (Danke nach SH an die Autorin!)

Ich weiß, dass viele Menschen diese In-

formationen inzwischen im Netz suchen, und sie dort in der Regel auch irgendwo zu finden sind. Aber ich sitze eh den ganzen Tag vorm Rechner und Zeit ist mein knappstes Gut. Ich will nur dann dieses Dickicht von Foren und mehr oder weniger vertrauenswürdigen kommerziellen Seiten durchstöbern, wenn es sich nicht vermeiden lässt. Ich will einer Redaktion inhaltlich vertrauen, damit ich nicht 47 verschiedene Quellen prüfen muss.

Alles an der Motalia sagt mir, dass ich das kann, dass sie in jeder Hinsicht sachlich, sympathisierend und fair meine Interessen teilt und bedient. Was will ich mehr? Nichtsdestotrotz ist offensichtlich, dass es gerade schwer ist, die Zeitschrift voll zu machen.

Helfen würde es, wenn die Leserschaft verstärkt mit Artikeln und Berichten einspringt. Wenn das nicht möglich ist, schlage ich vor, dass du ein paar Nummern ersatzlos ausfallen lässt oder als Notausgaben mit reduziertem Umfang veröffentlichst. Den Abonnentinnen und Abonnenten könnte die Wahl gelassen werden, ob sie die Abogebühr trotzdem regulär zahlen oder nicht. Da der Abopreis der Motalia mehr als fair ist, wäre meine Entscheidung klar. Ich hoffe auch immer noch, dass die Lage sich im Sommer normalisiert.

Also: Vielen Dank bis hierhin und wenn es nach mir geht: bitte gerne weiter so.

Herzliche Grüße

Christoph Dahm aus Hamburg

Umgezogen?

Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

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

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 Widerrufes.

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!*

Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige* aufgeben:

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

Rubrik: _____

Kleinanzeigentext: _____

Telefon: _____

Absender: _____

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

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

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

Aermacchi-Harley-Davidson Ala d'Oro, 350 cm³, Original-Rennmaschine, 5 x Italienscher Meister, total original, Fotos können bei wirklichem Interesse zugeschickt werden, Preis VHS nach Besichtigung, Tel. 0172-7265614

Italienische Mopeds und Roller, RainerBollgruen.de, 075224411

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

Neues noch nicht benütztes, überarbeitetes Maltry-Fahwerk mit Tank, Höcker, Verkleidung, Bilder über WhatsApp möglich, Preis VS, helmut.markl@web.de

350er-Rennmotor (viele originale Rennteile), noch nicht ganz fertig, Kopf muß noch bearbeitet werden (Rennteile: Kolben, Kupplung, Carillo-Pleuel, Primärtrieb, Ventile usw.), gegen Gebot, Tel. 0160-1692721



Aprilia

1 Satz Continental-Reifen für Aprilia RS 125: verkaufte Conti Twist 130/70-17 Hinterradreifen und 100/80-17 Vorderradreifen, war auf Aprilia RS 125 Extrema (GS-Modell) montiert, für das keine Reifengabe besteht, Reifengabe vom Hersteller für MP-Modell ist vorhanden und im Preis enthalten, beide Reifen sind im sehr guten Zustand, Profiltiefe ca. 5 - 6 mm, Preis ist VH zzgl. Versand, bei Fragen einfach anrufen unter Tel. 06276-912131 oder per E-Mail may_con@web.de

www.aprilia-kaemna.de

Suche originales Bordwerkzeug für RS 125 - 250, 2-Takt, sowie Spezialwerkzeug Abdruckplatte Rotax Nr. 277455, Tel. 0172-5612334

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Suche Motor für RS 125, TYP 122 oder 123 oder ganze Maschine zum Aufbau oder ET, Tel. 0172-5612334

Suche Benzinbahn für die Aprilia Pegaso GA, Bj. 92 - 96, auch gebraucht, einfach mal anbieten, 0171-2237315

Benelli



Hallo liebe Classic Racer-Freunde, ich gebe mein Benelli-Rennprojekt gern in liebevolle Hände ab, die Idee war eine Jarno Saarinen-Replica auf die Beine zu stellen. Ich habe aktuell leider keine Zeit, die Maschine auf die Rundstrecke oder zum Bergpreis zu bringen, schaffst Du es bei echtem Interesse und zu einem realistischen Preis? Preis VHB 3.000,- € für die Maschine. Ich hab' außerdem jede Menge Teile und ein Haufen Literatur wie auch eine Reparaturanleitung und Ersatzteilübersicht, E-Mail benelli.in.dd@web.de, Standort im Südwesten von Dresden

Motalia Anzeigenmarkt

Benelli 250 SS, Bj. 75, alles original, ältere Restauration, wie im Laden, Blankobrief, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

www.motalia.de

Für Benelli 500 S, Vierzylinder, Marving-Auspuffanlage 4in1, Preis VHS, Tel. 0172-7265614



Hallo liebe Benelli-Freunde oder die, die es noch werden wollen. Ich verkaufe hier einen sehr schönen Klassiker: eine Benelli 500 Quattro aus dem Jahr 1975. Ich habe das Motorrad mit einem Freund zusammen im Jahr 2004 überholt und wieder zugelassen, es war ausschließlich ein Sommerfahrzeug und hat eine schöne Patina. Durch Familienzuwachs steht sie seit Ende 2008 trocken im Keller, also aktuell ohne HU, ich komme zeitlich leider nicht dazu, sie wieder auf die Straße zu bringen. Es ist sicherlich das ein oder andere daran zu tun, um wieder richtig Spaß zu haben, Preis VHB 4.200,- € für die Maschine. Ich hab' außerdem jede Menge Teile und ein Haufen Literatur wie auch eine Reparaturanleitung und Ersatzteilübersicht, Standort im Südwesten von Dresden, E-Mail benelli.in.dd@web.de

Für Benelli 250 SS, 1972: vordere Gabel und Brücken, viele Teile wie Kotflügel vorne + hinten, Seitendeckel, Preise VHS, Tel. 0172-7265614

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

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

Bimota

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

Bimota DB2-Rennmotorrad (ohne Brief), leicht - schnell - selten! Getunter Motor (944 cm³), Doppelzündung, Vee-Two-Nockenwellen, große Ventile, Keihin FCR-41-Flachschiebervergaser, 45er-



Bimota SB7, EZ 2000, 4.300 km, TÜV 09/22, gelb/schwarz, eine von 32, top Zustand, FP 10.000 €, torsten.stein@h-brs.de

Termignoni-Tangentialauspuffanlage, leichte Magnesiumräder verbaut, einstellbare Vordergabel aus Ducati 916, Spiegler-Bremsscheiben, Carbonschutzblech hinten, viele Teile erleichtert, Motor wurde neu aufgebaut und seither nur 1 Veranstaltung gefahren, neue Kette, Betrieb über Batterie hat sich bewährt (Lichtmaschine ausgebaut), Anlassen über Startermaschine, Zubehör: 2. Satz Felgen (Gussfelgen), Satz Reifenwärmer, Aim-Lap-timer, div. Kleinteile (Ritzel + Kettenrad für Übersetzung, 2 x Schalt- und Fußbremshebel, 2. Steckachse vorne, dB-Killer, Ersatzölkühler usw.), auf Wunsch schicke ich Bilder, VHB 7900,-€, Tel. abends 0151-16147846 oder E-Mail schos312@gmail.com

www.motalia.de

Cagiva

Verkaufe Sitzbank von Cagiva Navigator bzw. Gran Canyon, Tel. 0171-7153122

Motalia Anzeigenmarkt

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

Suche für 750/900 Elefant eine Sitzbank (ohne Ohren) oder die Grundplatte - soll eh neu gepolstert werden, weiterhin die originalen, vorderen Verkleidungsblinker und die linken Verkleidungsteile vorne und hinten für eine 900 i.e. GT, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horsthase@gmx.net

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 einen recht gut erhaltenen, originalen Scheinwerfer aus einer Cagiva Elefant 900 i.e. mit Leuchtmitteln (H4 statt der originalen Bilux) und Abdeckkappen - sollte so auch in der GT und den 750/900 AC-Nachfolgern passen. Die Streuscheiben sind einwandfrei, keine Kratzer oder Steinschläge, beim linken Reflektor hat sich die Chromschicht oberhalb der Birne leicht gewellt, ein Halter des rechten Einsatzes war abgebrochen, ist aber wieder haltbar repariert..., 75 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horsthase@gmx.net

Bremsscheibe hinten von Elefant 900 i.e. mit ca. 60000 km, passt auch bei 750/900 AC und sicher auch bei einigen Ducs - kein Schlag und keine tiefen Riefen, allerdings wurde eine Biegung in sich festgestellt! Diese ist gleichmäßig und muss so schon original gewesen sein (oder der hintere Schwimmsattel hatte so viel Kraft, um die Scheibe dauerhaft gleichmäßig zu verformen, was ich mir nicht vorstellen kann)... Der Verzug geht nach außen und ist ca. 0,5 mm stark. Ich denke, dies hat auf die Funktion keine Auswirkung, 25 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horsthase@gmx.net

Cagiva Grand Canyon Magneti Marelli IAW15M.AO Ducati 900 SS/Monster i.e. Tuning Rechner, dieser wurde von DSM auf Doppelzündung umgelötet, was alleine schon 170 € gekostet hat, müsste auch bei der Monster 900 i.e. und 900 SS i.e. funktionieren!? Daher ideal für Leute, die ihr Bike auf Doppelzündung umrüsten wollen! 111 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder horsthase@gmx.net

Ducati

Biete Interferenzrohr Ducati Königswelle 860 GTS/900 SS usw., gebraucht, Zustand gut! Ersatzteil-Nr. 0759.84.040, Preis € 125,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Ducati Königswelle 2-Zyl. Kettenritzel 530, Z. = 15 + Z. = 16 neu! Preis € 28,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

Multistrada DS 1000-Teile: Rahmen + Brief, EZ 06, 2. Hd.; Tank/Sitzeinheit; Einarmschwinge; Felge v.; Regler; Auspuff original; Brems-scheiben; Ölkühler + Leitungen; Plastikteile; Heckteil; Handbremspumpe; Kill-/Starterschalter; Anlasserrelais; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-1213596



Ducati 900 Mike Hailwood Replica, EZ 5/83, 1. Hd., Kickstart (letzte noch mit SS-Rahmen!), km 33902, TÜV 6/22, weisse Veglia-Instrumente, offene Malossi-Ansaugtrichter, Contis, Konis, Forcella-Italia-Gabel, Oro-Bremssättel, Brems-scheiben schwimmend, 260er-Brems-scheibe hinten, Stahlflexbremsleitungen, KöWe-Schauglas, Reifen BT 45 vorn u. hinten, Batterie neu, alle Flüssigkeiten neu, Vergaser ultraschallgereinigt, Ventile eingestellt, Motor noch original verplombt, alles mit TÜV eingetragene! Preis € 22.900,-, Tel. 0157-53045844

Motalia Anzeigenmarkt



Biete Ducati 900 SD Darmah, Bj. 1980, Originalzustand (unverbastelt), abgemeldet seit 1990, km 20938, Kundendienst gemacht, bzw. alle Öle, Bremsbeläge, Batterie, neue Reifen, neue Wilbers-Gabelfedern, seltene Farbe Gelb, hätte aber noch Lacksatz in Rot, TÜV HU Juli 2022, Preis VHS 13.000,- €, Tel. 0170-4811201 oder E-Mail dkern135@gmail.com



Biete für Ducati Hypermotard 1100 S: 2 Kolben, ca. 600 km Laufleistung; 1 Kupplung, ca. 600 km Laufleistung; komplette Gabelinnenreien (nicht defekt), guter Zustand; komplette Auspuffanlage: Krümmer - Endschalldämpfer; re. Seitenteil Verkleidung (rot); Heckspoiler (rot); alle Teile im guten, gebrauchten Zustand; Preise Verhandlungssache; Anfragen an olaf-ingar@t-online.de

Biete für KöWe 2-Zyl. Kupplungskorb, Z. = 70, gebraucht! Zustand gut! € 165,00 + Porto! Tel. 06483-3864, Ernst Remagen

Pantah 500 Motorteile aus Gehäuseschaden: Kurbelwelle mit Pleuel, Getriebe, Kupplung, Lima, Pick Ups, Anlasser usw., keine Zylinder, Kolben und Zylinderköpfe! Einzel oder komplett zu verkaufen (komplett für 350,- €, dann kein Versand!), Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

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

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

Verkaufe schweren Herzens meine Ducati 900 SS KöWe, EZ 06/1980, WBO-Alutank, Liengme-Verkleidung, Liengme-Höcker, offene 40er-Dell'Orto-Vergaser, Contis, Akront-Speichenräder, Stahlflexbremsleitungen, hinten schwimmende Bremsscheibe, Ventile wurden neu eingestellt, Laufleistung ca. 26.000 km, bei Interesse übersende ich Ihnen gerne Bilder, Tel. 0171-7153122

Ducati 350 GT Parallelwin-Motor mit Vergasern und Krümmern, 450,- €, Bilder evtl. per WhatsApp, Standort Nähe HM, nur kpl. Verkauf + Abholung, 05159-962290

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

Biete für 2-Zyl.-Rundmotor Zündbox in Einzelteilen! 1 x Zündungsgehäuse gebraucht! 1 x Antriebswelle Z. = 28, gebraucht + Seegeering! 2 x Lager 6202 + Seegeering neu! 1 x Fliehkraftregler AA376! 1 x Simmerring 30 x 15 x 7, neu! 1 x Kontaktplatte, gebraucht! 2 x Kontakt, neu! 2 x Kondensator, neu! 1 x Kabel, gebraucht! Bilder können angefordert werden! € 345,00 + Porto! Tel. 06483-3864, Ernst Remagen

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

Ducati 1000/1100 DS, 1000 SS i.e., 1000/1100 Hypermotard/Multistrada 3 Zündkabel in verschiedenen Längen, à 5 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder horst-hase@gmx.net

Motalia Anzeigenmarkt

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

Biete Interferenzrohr Ducati Königswelle 750 GT/S/SS Rundmotor! Neu verchromt! Ersatzteil-Nr. 0755.84.035, Preis € 165,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Fotoanzeigen kosten 5,- €

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

Ducati 900 SS, Bj. 91 und jünger: Sitzbank (sehr guter Zustand), 90 €; Lenkerstummel, schwarz, 50 mm, 90 €; Fußrasten hinten (rechts und links), 20 €; Zahnriemenabdeckungen (stehender und liegender Zylinder), sehr guter Zustand, 120 €; Vergaser Mikuni inkl. Dynojet-Teilen, 200 €; Luftfilterdeckel (guter Zustand), 20 €; Anfragen an olaf-ingar@t-online.de

www.moto-officina.de

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; Heckseiteile; Radabdeckung; Heckteil hinten; Schraubensatz; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6710945

Biete folgende Zahnräder mit 6-Klauen für 2-Zyl.-KöWe + andere Getriebeteile! 0755.16.060, 2-Gang, Z. = 30, € 115,00; 0755.16.070, 3-Gang, Z. = 26, € 145,00; 0755.16.030, 3-Gang, Z. = 27, € 135,00; 0755.16.085, 4-Gang, Z. = 24, € 105,00; 0755.16.083, 5-Gang, Z. = 22, € 135,00; 0755.16.300, Schaftrrad Z. = 30, € 225,00; 0755.16.110, Abtriebswelle, € 105,00; 0755.16.220, Buchse 1-Gang, € 28,00; 0755.16.320, Nadellager, 25 x 35 x 18 NAB, € 72,00; Preise + Porto! Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

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

Ducati 125 cm³, Bj. 1958/58, Probefahrt möglich, Preis 1.800,00 €, Tel. 02672-9014007



**DUCATI
aprilia
KÄEMNA**

Dein Partner für:

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

WWW.KAEMNA.COM

Motalia Anzeigenmarkt

Aus gesundheitlichen Gründen, Ducati 888 Strada, Bj. 08/1993, 32000 km, TÜV evtl. neu, 2. Hand, Stahlflexleitungen, K&N-Filter, Carboneile, Wolf-Fußrasten, Zubehör-Verkleidung mit Spoilerscheibe, 50er-Krümmerranlage mit hochgezogenen Sil Motor-Endtöpfen, alle Originalteile vorhanden, VB 9950,- €, Tel. 0175-7870079 ab 17:00 Uhr, rufe auch zurück

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

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



Ducati 750 Sport, Youngtimer, EZ 3/89, 1. Hd., km 41.837, TÜV 6/22, 851-Cockpit mit Veglia-Ölthermometer, Stahlflexbremsleitungen, Reifen Bridgestone S20 vorn u. BT 45 hinten, Batterie neu, Zahnriemen neu, Preis € 4.900,-, Tel. 0157-53045844



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

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE

WWW.GRANSPORT.DE



Für KöWe: Schafrad 2 x Nadellager, neu € 85,00 pro Paar! 1 x Nadellager 25 x 35 x 18 NAB, Ersatzteil-Nr. 0.755.16.320; 1 x Nadellager 22 x 28 x 20 DHK, Ersatzteil-Nr. 0.755.16.330; Preise + Porto! Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

ST2 Tourer-Restteile, Bj. 97: Bremszangen v. + h., Zündspulen, Relais, Gabelbrücke oben, Kühlwasserbehälter, Stahlschwinge, Luftfilterkasten, KILLSCHALTER, Bremszangenhalter hinten, Kettenradträger, Zündschloss + Tankdeckel, Starterrelais, Heckunterteil für Rücklicht, Werkzeugschale, Kleinteile, VHS, Tel. 0170-6940075

Suche für Ducati 916 Strada, 1. Serie, Baujahr 1994, Verkleidungsnieten für die Seitenteile, weiterhin originale Kanzel, Seitenverkleidung im Originalzustand mit Prägung „94“, Tel. 0171-2235005

Monster S4R-Teile, Bj. 05: 996-Motor komplett, 43000 km; Regler; Bremszangen; Schalter; Gasgriff; Zündspulen; Bremsleitung hinten; Relais; Batteriehalter; Aluf frontverkleidung, neu; originale Verkleidung verkratzt; Kleinteile, usw.; VHS; Tel. 0170-1213596

Verkaufe meine DSM-Mono (Einzelfertigung von DSM), Bike befindet sich in einem neuwertigen Zustand, 3300 km, letzte Inspektion 21.12.18 mit Rechnung von DSM durchgeführt, 14.500 €, mehr Details gerne per E-Mail oliver.hertl@education.lu

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

748, 916, 996, 998, ST2/3/4s, 900/1000 SS i.e., div. Monster einen Satz (4 x) Kotflügelhalter vorne, in weiß (2 mit leichten Fehlern aber noch zu gebrauchen), 20 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horsthase@gmx.net

Verkaufe einen 750 SS-Motor, Bj. 1993, Laufleistung ca. 28.000 km, Motor (ohne Anlasser) ist in einem top Zustand, auf Wunsch schicke ich Bilder, VHB 790,- € + Versand, Tel. abends 0151-16147846 oder E-Mail schoshi312@gmail.com

Motalia Anzeigenmarkt

Ducati 851/888 SP4/5 Superbike, Schnellverschluss, Benzinkupplung, Tankanschluss mit Schnellkupplung für die Ducati 851/888 (nur der Teil, der in den Tank geschraubt wird) 25 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horst-hase@gmx.net

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

Ducati 851/888 SP4/5/900 SS/Monster 900 Airboxklammern, sehr selten, 2 x Airboxklammern, es fehlen die Stege - da kann man aber auch einfach einen Stahlstift oder Nagel nehmen, 40 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horst-hase@gmx.net

Ducati 748, 916, 996, 998 S, SP, SPS, ST2/4s Bremsleitungshalter auf dem hinteren Teil des Kotflügels, für viele Ducati-Modelle, neu und ovp., 7 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder horst-hase@gmx.net

Ducati/Bimota DB2-Rennmotorrad (ohne Brief), leicht - schnell - selten! Getunter Motor (944 cm³), Doppelzündung, VeeTwo-Nockenwellen, große Ventile, Keihin FCR-41-Flachschiebervergaser, 45er-Termignoni-Tangentialauspuffanlage, leichte Magnesium-Räder verbaut, einstellbare Vordergabel aus Ducati 916, Spiegler-Bremsscheiben, Carbonschutzblech hinten, viele Teile erleichtert, Motor wurde neu aufgebaut und seither nur 1 Veranstaltung gefahren, neue Kette, Betrieb über Batterie hat sich bewährt (Lichtmaschine ausgebaut), Anlassen über Startermaschine, Zubehör: 2. Satz Felgen (Gussfelgen), Satz Reifenwärmer, Aim-Laptimer, div. Kleinteile (Ritzel + Kettenrad für Übersetzung, 2 x Schalt- und Fußbremshebel, 2. Steckachse vorne, dB-Killer, Ersatzölkühler usw.), auf Wunsch schicke ich Bilder, VHB 7900,- €, Tel. abends 0151-16147846 oder E-Mail schosi312@gmail.com

Verkaufe eine komplette 916er-Schwinge mit Carbonschutz aus Umbauprojekt, top Zustand, mit Carbonschutz, Exzenterverstellung, Achse, Bremsscheibe, auf Wunsch schicke ich Bilder, VHB 450,- € + Versand, Tel. abends 0151-16147846 oder E-Mail schosi312@gmail.com

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

Suche für Königswelle 900 SS Schließerhebel, Zustand egal, auch defekt oder verschlissen, bitte alles anbieten, Tel. 015125764949 oder E-Mail duc-bagger@t-online.de

Verkaufe einen 999 S-Marchesini-Felgensatz in einem sehr guten Zustand, nur 2 kleine Kratzer, Felgengröße 3.5 x 17 und 5.5 x 17, auf Wunsch schicke ich Bilder, VHB 490,- € + Versand, Tel. abends 0151-16147846 oder E-Mail schosi312@gmail.com

**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



DUCATI Ihr Ducati Partner
im Rheinland!

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

Komplettes Kombiinstrument von 998 s FE, mit Sprung im Glas von Tacho- und Drehzahlmesser; 2 originale Brembo-Bremssättel von ST4s, Bj. 2006, 65 mm Lochabstand und 2 4-Kolbensättel von Brembo 40 mm Lochabstand; 2 Ansauggummis für ST4; Dynojet Power Commander, war für ST4s konfiguriert; Preise VHS; Tel. 07462-9470900 AB

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

Ducati 160-Projekt im Nachbaurahmen, also ohne Papiere, orig. Vergaser, neue Speichenräder m. Michelin M38, 2.5 x 17/2.75 x 17, 32er-Marzocchi-Gabel, GFK-Tank und Sitzbank, super schöne Simplexbremse, Motor nicht getestet, VHB 900,- €, Bilder evtl. per WhatsApp, Standort Nähe HM, nur kpl. Verkauf + Abholung, 05159-962290

Ducati 748/851/888/916/996/ST4s 1 Ventildeckel, Servicedeckel, Zylinderkopf (der 4-eckige) für Desmoquattro Motoren, 9 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horst-hase@gmx.net

996-Restteile: Bremszangen v. + h., Regler, Alutrichter, Zündspulen + Kerzenstecker, Relais, Lüfter, verstellbarer Lenkkopf, KILLSCHALTER, Krümmerflansch, Fußbremszylinder + Halterung, Fußrastenhalteplatten, Lichtschalter, Kupplung komplett + Teile, Anlasser, Starterrelais, VHS, Tel. 0170-6940075

Ducati Magneti Marelli IAW15M.AO Ducati 900 SS/Monster i.e. Tuning-Rechner, dieser wurde von DSM auf Doppelzündung umgelötet, was alleine schon 170 € gekostet hat, müsste auch bei der Monster 900 i.e. und Cagiva Grand Canyon funktionieren!? Daher ideal für Leute, die ihr Bike auf Doppelzündung umrüsten wollen! 111 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder horst-hase@gmx.net

Ducati 900 SL, Bj. 1994, Gesamtlauflistung 35.000 km, bei ca. 28.000 km wurde von Ducati im Rahmen Kulanz ein neuer Rahmen spendiert. Auf- und umgebaut vom Ducati-Händler, alle Inspektionen gem. Vorgabe Ducati, letzter Service bei 32.000 km in Verbindung mit Umbau auf Drehmomentnocken, also gr. Service im Jahr 2017, seitdem nur ca. 3000 km gefahren, AU 05/22, 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 6900 €; Tel. 01608101543, E-Mail ibanez1500@web.de

www.ducati-kaemna.de

Ducati Multistrada 1000 DS Prospekt gegen Portoerstattung zu verschenken, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Motalia Anzeigenmarkt

Nach 30 Jahren Abstinenz will ich wieder Königswelle fahren. Eine Ducati 860 GTS, möglichst original und fahrbereit. Wer was hat oder was weiß - bitte Bescheid sagen, sapperlott1@web.de oder 0172-9966760, Ralf Biermann, Stuttgart

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

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; Bremsscheibe + Bremszange hinten u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

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, Federn, Druckplatte, nur 5000 km gelaufen; VHS; Tel. 0170-6710945

Biete für KöWe 900 SS + 750 SS Schliesser- + Öffner-Hebel! Gebrauchte, Zustand gut, keine Laufspuren! € 425,00 für Paar + Porto! Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

Teile für Condor 350 (Ducati-Motor): Ölfilter Fiaam FT 4664, 18,- €; Schaltgabeln neu, à 35,- €; Königswelle unten, zweiteilig, neu, 180,- €; 2 Kipphebel, gebr., à 80,- €; Pleuelsatz, neu, 120,- €; Kolben m. Ringen 76 u. 77 mm, à 90,- €; div. Gertrieberäder u. Kleinteile, gebr.; E-Mail rukoba@gmx.de

Verkaufe Monster 620 Dark i.e., Bj. 03, 26500 km, gekürztes Heck, seit 2009 in meinem Besitz, hat nie Probleme gemacht, großer Service inkl. Zahnriemenwechsel, Ventilspiel, Lenkkopflager, Anlasser und TÜV sind neu (März '21), unfallfrei, VB 3500,- €, E-mail mandlmatthias@gmx.net

Suche für Einzylinder 450er Kickstarter (länger als 250er und 350er) und Sitzbank für 250/350/450 Desmo, Uwe Hasler, 0151-22540013 oder uhasler@t-online.de

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

Ducati/Condor-Rahmen f. breiten Einzylinder-Duc-Motor, mit Hilfsrahmen und Schwinge u. Kleinteilen, m. orig. schweizer Armee-Kfz-Brief, 200,- €, Bilder evtl. per WhatsApp, Standort Nähe HM, nur kpl. Verkauf + Abholung, 05159-962290

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

Biete für KöWe 750 GT-Rundmotor Kickstarterwelle neu, L. = 300 mm! Ersatzteilnr. 0.755.07.110, € 325,00 + Porto! Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

Ducati-Lederkombi aus 1994 mit dem Cagiva-Elefant hinten drauf, Größe 52, sehr guter Zustand, 500 €, Bilder/Info auf Anfrage, Tel. 0177-3930939

Ducati 600 SS - Teileträger, Bj. 1996, Preis 900,00 €, Tel. 02672-9014007



desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

www.desmo-ducatti.de info@desmo.net **online-shop**

Andreas Nienhagen Esslingerstraße 20a 70736 Fellbach
Tel. 0711-588096 Mo - Fr 9 - 12.30 + 15 - 18 Uhr Sa. 9 - 12 Uhr

**Sonderanfertigungen
Umfangreiches Lager
Ankauf:**

**Ein- und Zweizylinder
Königswellen + Teile**

Motalia Anzeigenmarkt

Diverse Restteile von 900 Supersport, Bj. 89 - 90: Gabelbrücke komplett; Tank reparaturbedürftig; Geweih-Verkleidungshalter; Marzocchi-Federbein; Weber-Ansaugbrücke; Seitenständer, ca. 28 cm lang, modifiziert; Diopa-Frontverkleidung; Original-Brembo-Felge hinten, 5.5 x 17 Zoll, in schwarz/gelb lackiert; 300er-Brembo-Bremsscheiben, 3 mm Stärke; Brembo-Bremsszange hinten, gold; Regler; Stahlflexbremsleitungen, Paar vorne; Kettenradträger; Motorentlüftungsbehälter; 16er-Handbremspumpe, einstellbar, mit separatem Behälter; Sitzbank schwarz; Soziusabdeckung gelb; Veglia-Instrumente komplett; Veglia-Drehzahlmesser; Gaszug + Gasgriff für Weber; Vergaser-Gummis; 13er-Kupplungshandpumpe Brembo, einstellbar, mit separatem Behälter; Sitzbankpolster; Fußrastenanlage Fahrer; Bremszangenhalter hinten, oben + unten; Bremsverteiler vorne; Brembo-Gasgriff mit Gummipaar; Chokeyhebel + Chokeyzug; Bremsscheibe hinten; Achse vorne 20 + 17 mm; Tacho- + Drehzahlwelle; Zündspulenpaar; 2 x Zündboxen; 2 x Schnorchel für Filterkasten; Kettenspannerpaar + Seiteneinstellblechepaar; Alublech für Elektronik; Starter-/Anlasserrelais; Kill-/Anlasserschalter; Blinkrelais; Ölpumpe; Zündrotor; Schwungscheibe original; Kotflügel vorne, rot; 2 St. Fußrasten; Zündschloss mit Schlüssel; diverse Kleinteile; Anfragen über E-Mail power.bimota@t-online.de

Suche 860 GTS evtl. auch 860 GT, Tel. 0175-2246206, burkard.schramm@schramm-solar.de

Verkaufe Ducati 125 cm³ Formel III Sandgussmotor für Rennmaschine, zum Restaurieren, Angebote ab 2.500,- bitte an Tel. 0172-5612334, Standort 46...

Rolling-Chassis für Ducati 1-Zyl. Eigenbau (Chrom-Molybdän-Rohre, Yamaha TZR-Gabel, Speichenräder), Bilder über WhatsApp, Tel. 0160-1692721

www.JAKO-Motorsport.de DUCATI-Service

Biete Winkeltriebgehäuse, gebraucht, für alle 2-Zyl.-Eck- + Rundmotor! Zustand gut! € 135,00 + Porto! Tel. 06483-3864, Ernst Remagen

Ducati S2R 1000 Monster-Teile: Alufontverkleidung 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

www.motalia.de

Aluhalter und Vorderradkotflügel von Ducati Classic 1000 i.e., Tel. 07462-9470900 AB

Vergaser Ducati 900 - gebraucht, ca. 30000 km, Preis VS, Tel. 02672-9014007

Ducati 900 SS, Bj. 1995, 41000 km, Preis 2.800,00 €, Tel. 02672-9014007

Vergaser Ducati 900 - neu, Preis VS, Tel. 02672-9014007

Garelli

Verkaufe Gebrauchtteile für Sport 40 (Mokick): orig. Rahmen, ohne Dokumente, gebraucht, guter Zustand, 29,- €; orig. Kraftstofftank, gebraucht, guter Zustand, 29,- €; Batteriekasten mit Werkzeugkasten, 19,- €; Hinterradschwinge, 15,- €; orig. Gepäckträger, Chrom, guter Zustand, 15,- €; linkes und rechtes Federbein, gebraucht, Augenabstand 29 cm, je 15,- €; orig. vord. und hint. Kotflügel, Chrom, gebraucht, leichte Dellen, je 10,- €; Zündspule, 9,- €; linke und rechte Fußraste, je 9,- €; Batteriegrundplatte, 9,- €; orig. Zündspule mit Massekabel, gebraucht, 9,- €; orig. Lenker, Chrom, gebraucht, guter Zustand, 7,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 87

Gilera

Gilera Saturno, Bj. 1946, alles original, mit ital. Papieren und Nummernschild, Motorrad ist total restauriert vom Spezialisten in Italien, besser wie im Laden, Fotos können bei wirklichem Interesse zugeschickt werden, Preis VHS nach Besichtigung, Tel. 0172-7265614

Motalia Anzeigenmarkt

Suche für Gilera NordCape/ Nordwest Scheibe für Frontmaske, kurz oder hoch, auch mit Frontmaske dran, alles anbieten! Danke im Voraus, Albert, Tel. 06588-988560, E-Mail albueden@web.de

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. 0171-2000744 oder E-Mail bellamacchina@gmx.de

Gilera 175 Teileträger kpl. oder Einzelteile: Rahmen, Räder, Gabel, Motor ohne Kopf, M-Lenker m. Anbauteilen, neu verchromt, günstig abzugeben, Tel. 084539089

Gilera 175 Cross, Eigenbau, total restauriert, keine Papiere, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Gilera 98 Cross, ganz selten, Bj. 1960, fertig restauriert, alles original, ital. Nummernschild, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Guzzi

Verk. SP2 1000, in Teilen, Tel. 0176-47119281

Aus Dachbodenräumung folgende gebrauchte Teile abzugeben: Centauro Original-Cockpit mit Tacho und Drehzahlmesser, 120,-; Centauro-Tank, anthrazitmetallic, 150,-; Tankseitenteile mit den Messing-Emblemen, 60,- (die Seitenteile wurden leider gekürzt); Centauro-Gabelholme, 200,-; Centauro-Gabelbrücken ohne Einstell- und Verschlussmutter, 50,-; die Aluplatten vom Rahmen mit Schalt- und Bremshebel, 60,-; 2 x Centauro-Lenker unterschiedlich, je 30,-; Luftfilterkasten, 30,-; Ölkühler, 30,-; Alutank, Form ähnlich wie Centauro mit Buckel, Preis Verhandlungssache; für die Classic Race-Fraktion: 2.75 x 18 Zoll Vorderradfelge Suzuki GSX-R, 1. Serie, mit Bremscheiben 300,-; Brevateile: Tank ohne Benzinpumpe, VB 80,-; Brevateile: Gabelholme, 150,-; Brevateile: Gepäcktaschen Givi mit Halterungen, abschließbar, 100,-; Tel. 033731 17228, lupu@guzzilla.de



Hallo, biete hier einen kompletten Lacksatz für Mille GT, T5-850 oder SP II an, Tank, Seitendeckel, Kotflügel vorne, Bürzel bzw. Sitzbankverkleidung, alles ist dabei. Alle Komponenten sind hochwertig im 3-Schicht-Verfahren lackiert, d. h. alle Zierlinien sind lackiert, nicht geklebt od. ä. Der Klarlack wurde mit 2500er-Papier geschliffen und dann poliert. Ergebnis: keine „Orangenhaut“, absolut glatt, die Farbe Silber hat die Nr. B-7-1408-2 von MIPA, bei Interesse triton55@web.de oder 01590-1923530, ich sende auch gerne mehr Bilder

Verk. Motor von 850 T5, guter orig. Zustand, mit ca. 65000 km, Dichtungen, Öl, Ölfilter neu, einbaufertig u. fahrbereit, mit Entlüfterschlauch, Zündverteiler, Schwungrad und Ansaugstutzen mit Gummis für 30er-Rundschiebervergaser, Bilder können auf Anfrage zugesendet werden, VHB 1100,-€, bei Fragen einfach anrufen 06276-912131 oder E-Mail may_con@web.de

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

Suche Speichennippel für California EV, 80 Stück oder komplette Speichenräder für California EV, ab Bj. 2002, schlauchlos, vorne 2.5 x 18 Zoll, hinten 4 x 17 Zoll, auch im schlechten Zustand oder Unfall für kleines Geld, es geht mir nur um die Nippel, mit freundlichen Grüßen! W. Müller, guzmax@t-online.de

Moto Guzzi V11 Rosso Mandello, EZ 20.03.2001, 2. Hand, TÜV 10/21, 37550 km, Auspuff unterm Getriebe, Bremsabstützung Hinterrad spezial, Kotflügel vorne/hinten Carbon, Doppelzündung, Inspektion 10/2019 km 34919, Reifen neu Angel GT, Tankrucksack/Gepäckträger, Packtaschenhalter, VB 4950,- €, H. P. Klie, 02233-41715 oder 0172-5109737

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

Moto Guzzi Airone Sport, Bj. 1948, alles original, vor 4 - 5 Jahren restauriert, wenige Kilometer gefahren, deutsche Papiere, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Moto Guzzi Le Mans Teile (I - II - III): diverse Motorteile und Getriebeteile (Ventiltrieb, Schrauben, Lampenhalter eckig, Ölmesstab, Fußbremshebel) etc., alles im Karton, als Gesamtpaket, Fotos bei Interesse, Preis Verhandlungssache; 2 x Auspuffkrümmer Chrom (guter Zustand), 34 mm Innen-, 42 mm Außendurchmesser und passendes H-Rohr (Alu, wie neu), 250 €; 2 x Gabelstandrohre (nagelneu und noch eingeschweißt) 35 mm, für LM I und Derivate, 200 €; Halbschalenverkleidung rot (Pichler ?) komplett: mit eckigem Scheinwerfer, Scheinwerferhalter, Scheibe, Talbot-Spiegel und Blinkern, 300 €; 2 x Ventildeckel eckig (rechts und links, guter Zustand), 100 €; zu allen aufgeführten Teilen gibt es aussagekräftige Fotos; Anfragen an olaf-ingar@t-online.de

Gebe Cali 3 in Teilen ab, z. B. Tank, Schutzbleche, Guzzi-Koffer plus Träger, Gabel, Tacho, Drehzahlmesser, Speichenräder usw., Info peter-pracht@gmx.de

Moto Guzzi LM 3-Teile: Fußrasten original, vo. + hi., 20 € VB, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de



Le Mans III 850 cm³, rot, Agostini-Sonderausstg., 56 kW, 76 PS, EZ Apr. 1984, 88.000 km, Benziner, Schaltgetriebe, HU bis 6/2021, für 8.800,- €, Moto Spezial-Zahnriemen-Motorsteuerung, VDO-Zusatzinstrumente für Öldruck und Öltemperatur, Stahlflexbremsleitungen, Edelstahlbrems scheiben, TomTom Rider Navigation, Agostini-Optikpaket (Vollverkleidung, Fußrastenanlage, Sitzbank), offene Ansaugtrichter, offene Lafrancosis, alles TÜV eingetragen (10 Sondereintragungen), umfangreiches Zubehör, Dokumentationen und Spezialwerkzeug, Tel. 0171-4838047

— **MTS-Ricambi** —
Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI
Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - Know How

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

Motalia Anzeigenmarkt

escher

NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

**JETZT!
Zugreifen!**



www.escher.de

Für Cali 2 Sitzbank, müsste neu bezogen werden, VB 150 €; unbenutzte, originale Lafranconi Competizione (mit Propeller), gekauft 1985, neu, der rechte Auspuff hat im Bereich der Hinterachse einen kleinen Chromschaden, Preis 600 €; unbenutzte, originale Guzzi-Sturzbügel vorne und hinten, gekauft 1985, neu, 300 €; Kofferträger rechte Seite, gebraucht, sehr guter Zustand, 90 €; Bilder/Info auf Anfrage, Tel. 0177-3930939

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

Fahrerhandbuch, Bedienungsanleitung, original Moto Guzzi, in deutsch: SP II, SP III, California 1100 - 1100 i, California III, 850 T5, Stück 25,00 € inkl. Versand, fred_wohlert@web.de

Verkaufe Gebrauchtteile für V 65 Lario II: orig. Dekorsatz zum Aufkleben, neu, 19,90 €; orig. UFI-Luftfilter mit Dichtgummis, neu, 11,90 €; 5 Stck. Spannfedern für Luftfilterkasten, neu, 9,90 €; 3 Stck. orig. Zündkerzen Champion N6YC, neu, 7,90 €; 4 Stck. orig. Ölablassschrauben für Getriebe/Kardan mit Dichtscheiben, neu, 7,90 €; orig.

UFI-Ölfilter, neu, 4,90 €; orig. Tankhaltegummi hinten, neu, 3,90 €; 4 Stck. orig. Benzinschlauchklemmen, neu, 3,- €; 4 Stck. orig. Dichtring für Kardankontrollschraube oder Getriebe, neu, 2,- €; Dichtring für Ölmesstab, neu, 0,50 €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Für V9 Roamer originale Guzzi-Kofferhalter, Guzzi-Artikelnnummer 2S000723, war nur kurz montiert, absolut neuwertig, 300 €, Bilder/Info auf Anfrage, Tel. 01773930939

Suche eine gut erhaltene oder neue Sitzbank für eine Moto Guzzi T3, keine California-Sitzbank, Gruß Stefan, Mobil 0176-83531131 od. zilleaprilja@t-online.de



California II, Bj. 05/86, 2. Hd., 125000 km, guter Zustand, original Schuh-Topcase, V11-Kupplung, PHF 30-Vergaser, Duc-Lima mit Sachse-Regler, Piranha-Zündung, Valeo-Anlasser, VA-Bremsscheiben vorne, 3 x Auspuffanlagen (Original S29, Sito, Lafranconi Prop.), T3-Seitendeckel, Cali 1100-Doppelrücklicht, Getriebe komplett überholt, sehr viel Werkstattliteratur, viele Ersatzteile u. a. überholtes Reservegetriebe, alle Originalteile vorhanden, z. Zt. CH-Zulassung, deutscher Brief vorhanden, Standort CH Nähe Bodensee, VB 5.900 €, Tel. +41-(0)767229827, E-Mail mg-california2@public-files.de, Achtung: kein Verkauf von Einzelteilen!

Bosch-Lichtmaschine, Stator und Rotor komplett, habe das Teil vor Jahren als Ersatzteil erworben, wird nicht mehr gebraucht, Funktion habe ich nicht überprüft, 95,00 € inklusive Versand, E-Mail fred_wohlert@web.de

Meisterbetrieb

Kindermann

Restauration · Motor- u. Getriebeinstandsetzung · Gespannbau

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

Motalia Anzeigenmarkt



Motor 940 cm³ aus Mille GT, 2. Serie, Bj. 1991, mit erleichteter und feingewuchteter Schwungscheibe und Drehmomentnocke durch Latscha, Konstanz überarbeitet + Bosch-Lichtmaschine auch überarbeitet, Belege vorhanden; Getriebe in Teilen; Bosch-Anlasser überarbeitet und schwarz lackiert; 2 originale 36 PHF-Dell'Orto mit polierten Aludeckeln und sehr leichtgängigem Gaszugsystem mit Tommaselli-Gasgriff 2-zugig von Moto Spezial und mir überarbeitet, daher seit Jahren mit einwandfreier Funktion; Chokeyverteiler optimiert in gefräster Aluhalterung, daher gut fixiert und funktioniert; Batteriegrundplatte original; Preise VHS; Tel. 07462-9470900 AB

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

Moto Guzzi PL 250, Bj. 1939, besser wie im Laden, alles original, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Verkaufe Teile einer V11 Le Mans, Typ KT, EZ 4.7.2005: Tank, grigio, 250 €; Motorhalterung oben, 70 €; Stoßdämpfer mit Riss im unteren Auge, 50 €; Hinterradschwinge, 90 €; Fußrasten, 80 €; Soziusrasten mit Haltern, 150 €; Krümmer mit Interferenzrohr, 150 €; 1 Satz Schalldämpfer mit Kat, 150 €; Interferenzrohr hinten mit Sonde, 150 €; Frontfender, rosso/nero, 90 €; Steuergerät, 190 €; Kabelbaum, 100 €; Seitenständer, 90 €; weitere (Klein-)teile auf Anfrage; Tel. 0178-3237709

Fotoanzeigen kosten 5,- €



Zum Verkauf steht diese gepflegte Moto Guzzi V11 Le Mans, weitestgehend im Originalzustand (beheizte Griffe), Garagenfahrzeug, Ventile und Einspritzpumpe im Herbst 2020 eingestellt, aktuell 24000 km, Koffersystem von Hepco & Becker mit Journey-Koffern (42 l), TÜV wird diesen Monat noch gemacht, die Guzzi ist angemeldet und kann Probe gefahren werden, der Kilometerstand kann sich noch geringfügig ändern, da Privatverkauf keine Gewährleistung und keine Rücknahme, uschaaf@online.de

CONNIS-GUZZI- & MO. TEILE SHOP

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

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

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage

2 Cockpitedelstahlbleche jeweils für 3 Instrumente, eins für originale Tacho, Drehzahlmesser und kleinem Ölthermometer, das 2. für Motogadget-Tacho, -Drehzahlmesser, -Ölthermometer; 3 Instrumentenbecher in Alu und Veglia-Tacho, Ölthermometer, jeweils mit weißem Zifferblatt; Motogadget-Tacho Tiny (weißes Zifferblatt, Geschwindigkeitsanzeige, Kontrollampen), Durchmesser ca. 5,3 cm, gut ablesbares Zifferblatt und sehr schön beleuchtet, komplett mit Zubehör; zusätzlich dazu passender Alubecher mit Deckel, zusätzlich originaler Veglia-Tacho mit weißem Zifferblatt und Rücksteller für Tageskilometerzähler, Tacho ist mechanisch, mit schwarzem Ring um das Glas und funktioniert, keine Beschädigungen; Preise VHS; Tel. 07462-9470900 AB

Verkaufe Gebrauchtteile für V 35 Imola I, Bj. 79 - 82: orig. hintere Fußrasten, klappbar, gebraucht, guter Zustand, Satz, 24,- €, Tel. 0171 6156471, Plz 877

Motalia Anzeigenmarkt



Verkaufe Moto Guzzi SP 1, individuell umgebaut, jede Menge Einträge, Motor überholt, Originalteile vorhanden, Bj. 1984, HU 8/2021, Preis 4300 €, Tel. 0175-2257474

Mille GT Fußrastenplatte rechts und links in Edelstahl, poliert mit Fußrasten der Mille GT, aber kopiert von Le Mans 3 für Le Mans-Endschalldämpfer an Mille GT; originale Schwinge mit Kreuzgelenk schwarzglänzend pulverbeschichtet; White Power-Werksgabel mit Adaptern und passend dazu 2 4-Kolbenzangen von Brembo + Steckachse; Hinterradsteckachse; Magura-Superbikelenker in Alu/Silber mit Haltern und ABE; Spannungsregler; Luftfiltereinsatz neu; 2 Ölfilter; 2 Bosch-Hupen neu; Classic-scheinwerfer verchromt; originales Rücklicht; 2 neue Ölwanne- und 3 Ventildeckeldichtungen; 5 neue Zündkerzen von Champion und NGK; Hepco & Becker-Koffersystem komplett mit 2 schwarzen 40 Liter Junior-Koffern + 3 Schlüssel, verchromten Haltern und Gepäckbrücke, alles mit passenden Distanzhülsen; neue originale Brems Scheibe hinten für Mille GT, 2. Serie; Preise VHS; Tel. 07462-9470900 AB

Verkaufe Le Mans 5, Bj. 1989, Lackierung Rot, Spiegler-Stahlflexbremsleitungen, Racing-Höckersitzbank, 72500 km, Lack mit Gebrauchsspuren, Bereifung Battlax BT 45, TÜV bei Kauf neu, 4700 € VB, Infos unter E-Mail metallbau.fritz@outlook.de oder Tel. 017621003429

Moto Guzzi California T3: California-Unterzüge kpl. mit Trittbrettern sowie Schalt- und Bremshebel, 250 €; Tank T3, innen gut, lackierungsbedürftig, mit Tankklappe und Schloss, Tankdeckel und 2 funktionierenden Benzinhähnen, 90 €; Rücklicht mit Halter, 50 €; Tel. 0178-3237709

Moto Guzzi TS 250, kpl. bis auf Kabelbaum u. Lenkerschalter, m. deutschem orig. Kfz-Brief, m. 2 Vorbesitzern, EZ 74, orig. grün, Chrom schlecht, erst 8000 km, VHB 900,-€, Bilder evtl. per WhatsApp, Standort Nähe HM, nur kpl. Verkauf + Abholung, 05159-962290

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

Superalce 500 cm³, 1947, Motorrad ist total restauriert vom italienischen Moto Guzzi-Spezialisten, keine Papiere, Fotos können bei wirklichem Interesse zugeschickt werden, Preis VHS nach Besichtigung, Tel. 0172-7265614

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



Moto Guzzi California III, Baujahr 08/1990, TÜV 06/2022, 73.000 km, 71 PS, aus gesundheitlichen Gründen zu verkaufen, seit 1991 in meinem Besitz und im 1A-Zustand, schwarzmetallic, Zusatzscheinwerfer Eigenbau, Vorderraddämpfer verchromt, Tank-Airbrush, Getriebe, Kardan und Hinterradantrieb getauscht, Koffer und Topcase, Sitzbank neu bezogen, Kopfdichtungen erneuert, Zündung ausgetauscht, Reifen hinten 130er und noch andere, diverse Teile verändert, Preis 4850 € VB, Tel. 0176-24347982, Bilder können auf Wunsch per WhatsApp geschickt werden

Verkaufe Stelvio NTX 1200, EZ 03/2012, grau, TÜV 05/22, km 35.000, Mistral-Endtopf montiert, original vorhanden, Griffheizung als Zubehör vorhanden (nicht montiert), VB € 7.600,00, Tel. 0171-5114070 oder E-Mail mussananord@googlemail.com, Standort Großraum Hamburg

Dynotec-Le Mans II, EZ '79, Farbe Mattschwarz, Motor aus 1100 Sport von Dynotec getuned, 1140 cm³, 83 kW, 95 mm-Schmiedekolben, Dynotec-Ventiltriebskit 9206 inkl. Brennumaktion und Schmierbohrungen im Nockengrundkreis, Carillo-Pleuel, erleichterte, gewuchtete Schwungmasse, Sachs Racing-Einscheibenkupplung, Doppelzündung, tiefe Moto Spezial-Ölwanne V-Form mit großer Saugleitung und Ölfilter außen, 40er-Dell'Ortos (PHM) mit Messingschiebern, Zugumlenkrollen und leichteren Federn, Le Mans II-Rahmen von Dynotec verstärkt und umgeschweißt mit Austauschsteuerkopf und steilerem Lenkkopfwinkel (66° - angepasst an die Geometrie der neueren Rennmaschinen), im Lenkkopfdreieck integrierter Öltank (Motorentlüftung) unter dem Tank, Dynotec-Hinterradschwinge für max. 180er-Reifen und Drehmomentabstützung (die Räder laufen mittig ohne Versatz), Moto Spezial-Kombiinstrument, 20 l-Alutank mit WBO-Alubelüftung und Flugzeugtankverschluss aus 1100 Sport, Aluhöcker, 17"-PVM-Magnesiumfelgen (vorne 3.5 x 17, hinten 5.75 x 17), Pirelli Diablo III Rosso-Reifen aus 2019 (ca. 250 km Laufleistung), 120/70ZR17, 180/55ZR17, Triumph 595-Gabel 45 mm mit Race Tech-Federn, gefräste verstellbare Dynotec-Gabelbrücken, LSL-Lenkerstum-



mel, Dynotec/Öhlins-Stoßdämpfer hinten, Öhlins-Lenkungsdämpfer, Avon/AJS-Halbschalenverkleidung, Dynotec-Edelstahlkrümmer und -auspuffanlage (2in1in2), Standgeräusch 99 P eingetrag, Stahlflexbremsleitungen, 320 mm Bremsscheiben vorne aus 1100 Sport mit Triumph 595-Bremssätteln, 200 mm Bremsscheibe hinten mit Brembo-Bremssattel, nach hinten versetzte Dynotec-Fußrastenanlage, Dynotec-Minimal-Kabelbaum, Ochsenaugen, Micro-Kellermannblinker hinten, Alarmanlage inkl. Wegfahrsperrle, Zubehör: Famsa-Tankrucksack, extra

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

Motalia Anzeigenmarkt

angefertigter Gepäckträger, Ersatzscheibe und Ersatzkuppel für Halbschalenverkleidung, Laufleistung nach Umbau 2000 km, alles eingetragen! HU Juni 21, VB 24900 €, Fotos gerne per E-Mail, Standort 23617 Stockelsdorf, Tel. 0174-7496646, E-Mail marcel@obernwohl.de

Verk.: Cali 2-Teile: Gabelbrücken 150,- €; Kabelbaum mit Lichtschalter links u. Gasgriff, 120,- €; Sturzbügel vorne, 60,- €; Bosch-Anlasser, 60,- €; Lampenhalter, 20,- €; für NF Rep.buch, in italienisch, 15,- €; NF Hinterradfelge schwarz, Sp. u. Lg. neu, 200,- €; Le Mans 5-Teile: Tank, 250,- €; Satz Zyl. + Kolb., 410,- €; Cali 1100-Rücklicht + Blinker, 30,- €; Tel. 07244-5204 AB; alles + Porto

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Für Nuovo Falcone: Kotflügel vorne und hinten, Schwungraddeckel nagelneu, Preise VHS, Tel. 0172-7265614



Moto Guzzi-Gespann, Oldie, Bj. 87, 58000 km, TÜV 8/22, Brembo-Zangen, offene Vergaser, rot, Alufelge SW, 68 PS, 1 Becker-Koffer usw., E-Mail holli.handy@gmail.com

Umbau • Restauration • Instandsetzung



41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de



SCHMITZ
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre
Erfahrung!

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 4/2022, VB 3300 €, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Zu verkaufen Moto Guzzi Ercole, komplett restauriert, Baujahr 1956, Hubraum 495 cm³, 12 kW Leistung, mit LKW-Zulassung mit Führerscheinklasse B/alt 3, 2-Personen-Zulassung, mit H-Zulassung und TÜV, mit hydraulischem Kipper, Lastendreirad 895 kg Leergewicht, 1605 kg Zuladung, mit 4 Vorwärtsgängen + 1 Rückwärtsgang, seltenes Fahrzeug, auch als idealer Werbeträger geeignet, VB 11500,00, Tel. 0171-7794704, E-Mail frank.helmke@helmke-dach.de

Moto Guzzi V 35 (Imola): Gehäuse Winkeltrieb/Antriebsgehäuse, 20 €; Lampe Bilux, rechteckig, 20 €; 2 Blinker hinten mit Stange, 10 €; Werkstatthandbuch kleine Modelle inkl. Nachtrag V 35 III, V 75, 5 €; alles VB; 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 für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

2 Motoplat-Zündboxen, stammen aus einer Polizei Guzzi V 65, beide 150 €, Bilder/Info auf Anfrage, Tel. 0177-3930939

Motalia Anzeigenmarkt



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

ROCK OIL

Lubricants
www.rockoil.de

Einspritzbrücke für Cali 1100 i, EV, V11 usw., die Brücke ist komplett einbaufertig mit Potenziometer, 150,00 € inklusive Versand, E-Mail fred_wohlert@web.de

California II, Kofferträger original im 1A-Zustand, für die Cali- oder Schuhkoffer, 65,00 € inklusive Versand, E-mail fred_wohlert@web.de

Gesucht von Guzzi Daytona oder 1100 Sport: Frontverschaltung mit Plexiglas, Lampe, Halterung, Spiegel und Blinker, bitte alles anbieten markus.jeker@gawnet.ch



Moto Guzzi 1000 S, eine Seltenheit im Originalzustand, wunderschön in Grün, Bj. 1991, km 45000, Topzustand, TÜV neu, schweren Herzens aus gesundheitlichen Gründen abzugeben, Preis VB 6.900, Standort Hamburg, Tel. 0176-31169557

Verkaufe V7 California 850, Bj. 1972, komplett neu aufgebaut, VB 17.000 €, Hamburg, Tel. 0171-5364180, klaus.r.kroeger@t-online.de

www.buerger-motorrad.de

Für große Moto Guzzi wie T5, T3 und Nuovo Falcone: Sturzbügel vorne + hinten mit orig. Guzzi-Tasche, Windschild, Chrom alles pikobello, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Für V7/V9 originale Guzzi-Seitentaschen Leder, Guzzi-Artikelnummer 2S000522, neu, 900 €, Bilder/Info auf Anfrage, Tel. 01773930939

Moto Guzzi GTV, 1948, nagelneuer Auspuff, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Zündschloss gesucht und Schloss für Blechklappe am Tank, gleichschließend, z. B. von T5, SP, V 50 ..., 0151-12903682

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

Suche für Griso ein verchromtes Instrumentengehäuse, weblo@web.de, Tel. 0172-3246161

350 GTS, Bj. 1974/75, ca. 14000 km, Originalzustand, Probefahrt möglich, 2.800 €, Tel. 02672-9014007

Laverda

www.laverda-team-werndl.de

Suche Vorderradschutzblech Inox für Laverda 1000, michi_walter@gmx.net oder 0177-8366144



LAVERDA
Probleme?

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

Biete Schalldämpfer links Nr. 11069S, Chrom, neu, 120,- €; Konis 76K 1397, 360 mm, 70,- €; Lenker Brevettato, neu., 70,- €; Ölsieb, neu, 12,- €; Handbremshebel, neu., 20,- €; Handbremshebel-Halter, neu., 50,- €; Ölfilterdeckel, gebr., 25,- €; Tankdeckel, neu, 30,- €; Teile sind für 750 SF; Tel. 08453-9089, 8:00 - 19:00 Uhr



LAVERDA

- Service
- Restauration
- Motorinstandsetzung

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

Motalia Anzeigenmarkt

- LAVERDA -

Orange Cycle Team

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

Malanca

Suche 125 cm³ 2-Zylinder
Malanca, wo ist die aus dem
Sauerland verblieben? Wer
was weiss Tel. 0172-
5612334, Danke

Morini

Verk. Corsaro Avio, blau, 1200
cm³, 125 PS, Bj. 2008,
19.000 km, TÜV 03/2022, 3.
Hand, VHB 4.900,-, Lk. Os-
nab., Tel. 05435-1601

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Verkaufe Gebrauchtteile von
250 Bicilindrica, Bj. 79 - 86:
orig. Rahmen, rot, ohne Do-
kumente, 199,- €; orig. Ket-
tenschutzoberteil, schwarzer
Kunststoff, 15,- €; orig. Kunst-
stoffemblem „250“, schwarz
mit Goldrand, für Seiten-
deckel, 9,90 €; orig. Aufnah-
mehülsen für hintere Tank-
auflagegummis, 5,- €; Tel.
0171-6156471, Plz 877

Verkaufe Gebrauchtteile
von 3½ Tour, Bj. 76 -
79: orig. Seitendeckel
eckig, rechts, 59,- €;
orig. Instrumentenhal-
ter, schwarzer Kunst-
stoff, mit rückseitiger
Abdeckung und Einsät-
zen für Anzeigelämp-
chen, gebraucht, guter
Zustand, 49,- €; Ketten-
rad, 40 Zähne, neu, 39,-
€; Kettenrad, 38 Zähne,
neu, 39,- €; orig. Instru-
mentenhalter, schwarzer

Kunststoff, rissfrei, vorne links
angekratzt, 29,- €; Werk-
statthandbuch, Motor, ital./
engl./franz./span./deutsch,
140 Seiten, 28,- €; Griffgum-
mis, schwarz, neu, 24,- €;
orig. Zahnriemen „B“, neu,
19,- €; orig. Handbremshe-
bel, gekröpft, gebraucht, 12,-
€; Werkstatthandbuch, Mo-
tor, deutsch, 46 Seiten, 9,20
€; Sicherungshalter mit Bajon-
nettverschluss, teilbar, ge-
braucht, guter Zustand, 4,90
€; Tel. 0171-6156471, Plz
877

Moto Morini 3½-Teile: Luftfil-
tergehäuse, 20 €; Rücklicht,
eckig, 50 €; Rücklichthalter
mit Nummernschildtafel, 30
€; Bremsscheibe, 20 €; neuer
Satz Kupplungsbeläge, 10
€; Anlassermotor mit Antrieb,
50 €; neue Abdeckung Mo-
tordeckel zum Rahmen, für
schmalen Motordeckel,
Chrom, 40 €; alles VB; Tel.
01712000744 oder bella-
macchina@gmx.de

Moto Morini Auspuff - neu,
Auspuff Silentium, IGM
0215S, 175 cm³, Preis 150,00
€, Tel. 02672-9014007

Verkaufe Gebrauchtteile für
125 Corsaro, Bj. 58 - 67:
Zentralrohrrahmen ohne Pa-
piere, 79,- €; Tank, 1. u. 2.
Serie, je 69,- €; vorderes
Schutzblech, Inox, Scramb-
ler-Ausführung mit Halte-
streben, 39,- €; vord. und
hint. Kotflügel, rot, je 34,- €;
Hinterradschwinge, 29,- €;
Werkzeugkasten o. Deckel,
26,- €; klappbare, hintere Fuß-
rasten (Metallteile), Satz, ge-
braucht, 24,- €; Sitzbank-Me-
talluntergestell für Scramb-
ler-Ausführung, ohne Polster,
24,- €; Batterieabdeckung,
21,- €; Zylinderkopfdeckel mit
Entlüftungseinheit, 19,- €;
Fußrasteneinheit links und
rechts, je 19,- €; Rahmen-
rohr vorne links, 15,- €; Sozi-
us-Halteriemen, 14,- €; 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 Kleinanzen-
gen sind kostenlos! Re-
daktionsschluss für
Kleinanzeigen ist immer
der 15te des Vormonats**

Verkaufe Gebrauchtteile von
350 Kanguro X2: orig. Rah-
men ohne Brief, gebraucht,
150,- €; orig. Hinterrad, kpl.
gebraucht, 110,- €; orig. Vord-
errad, kpl. gebraucht, 90,-
€; orig. Schwinge, gebraucht,
80,- €; orig. vorderer Kotflü-
gel, schwarzer Kunststoff, ge-
braucht, 29,- €; orig. Lenk-
stange, schwarz, gebraucht,
29,- €; Tel. 0171-6156471,
Plz 877

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe Gebrauchtteile von 400: orig. Instrumentenhalter, schwarzer Kunststoff mit rückseitiger Abdeckung und Einsätzen für Anzeigelämpchen, gebraucht, guter Zustand, 49,- €; 530er-Kettenrad, 40 Zähne, neu, 39,- €; 530er-Kettenrad, 38 Zähne, neu, 39,- €; orig. Instrumentenhalter, schwarzer Kunststoff, rissfrei, vorne links angekratz, 29,- €; orig. Tankauflage-, und -aufhängegummis, 8 Stck., neu, 29,- €; Luftfiltersatz, talkumiert, neu, 24,- €; Griffgummis, schwarz, neu, Satz, 24,- €; hinterer Haltebügel für Gepäckträger, gebraucht, guter Zustand, 24,- €; orig. Zahnriemen „B“, neu, 19,- €; orig. Kupplungszug, neu, 17,- €; orig. Gaszug zum vorderen Vergaser, neu, 14,- €; orig. Handbremshebel, gekröpft, gebraucht, 12,- €; orig. verchromte Metallklammern, Satz, für Staubschutzgummikappen der Gabel, gebr., guter Zust., 9,90 €; orig. Seitenständeranschlaggummis, 2 Stck., neu, 5,90 €; Sicherungshalter mit Bajonettverschluss, teilbar, gebraucht, guter Zustand, 4,90 €; Tel. 0171-6156471

Moto Morini 125 Country, Bj. 1970, 5-Gang, 12,5 PS, ital. Kaufvertrag, sie hat den gleichen Verlicchi-Rahmen der Regularita, läuft, Probefahrt möglich, Preis 1.800,00 €, Tel. 02672-9014007

Moto Morini Auspuffkrümmer, 125 cm³, Preis 70,00 €, Tel. 02672-9014007



Verkaufe wegen Sammlungsauflösung: 2 x 125 Corsaro Umbauten, je 990,- €; 2 x 125 H, Speiche u. Gussrad, Preise auf Anfrage; 250 T, Stummellenker, Höckersitzbank, Moveni-Fußrastenanlage, 1190,- €; 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 H, Bj. 76 - 83: Tachometer, Stand 22.765 km, 34,- €; Fußschalthebel, Alu, 16,- €; Krümmermutter, 10,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

MV Augusta

MV Augusta 175 CSTL, Bj. 54, alles original, total restauriert, wie im Laden, italienische Papiere, Tel. 0172-7265614

MV Augusta 175 CSTL, Bj. 54, alles original, ältere Restauration, fährt mit 07er-Nummer, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Viele Teile für MV Agustata 175 zu verkaufen, Preise VHS, Tel. 0172-7265614

Suche MV Augusta 350 S Elettronica zum Restaurieren und Spazierenfahren, Zustand egal, möglichst komplett, bin gespannt, was in euren Garagen noch so schlummert! Tel. 0157-77886220

Gespanne

Moto Guzzi-Gespann, Oldie, Bj. 87, 58000 km, TÜV 8/22, Brembo-Zangen, offene Vergaser, rot, Alufelge SW, 68 PS, 1 Becker-Koffer usw., holli.handy@gmail.com

Sonstiges

2 Protektorenlederkombis, Einteiler, für Kinder/Jugendliche, dazu 2 Paar Sportstiefel Dainese, zu verk., Preis VHS, Tel. 09546-6257, E-Mail bubi.bernd@t-online.de

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

1 Satz Continental-Reifen für Aprilia RS 125: verkaufte Conti Twist 130/70-17 Hinterrad-reifen und 100/80-17 Vorderradreifen, war auf Aprilia RS 125 Extrema (GS-Modell) montiert, für das keine Reifenfreigabe besteht, Reifenfreigabe vom Hersteller für MP-Modell ist vorhanden und im Preis enthalten, beide Reifen sind im sehr guten Zustand, Profiltiefe ca. 5 - 6 mm, Preis ist VH zzgl. Versand, bei Fragen einfach anrufen unter Tel. 06276-912131 oder E-Mail may_con@web.de

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

Dainese Lederanzug, 2-teilig, Größe 52 (für Personen 80 kg, 1,87 m Größe), Farbe Rot/Weiß mit schwarzen Streifen. Der Anzug wurde von 1980 bis 1984 getragen, seitdem hängt er im Schrank, Reißverschluss an der Jacke wurde erneuert, Preis 120,- €, Versand 5,- €, Bilder auf Anfrage möglich oder Abholung im Rhein- Sieg-Kreis, E-Mail davids.996@web.de

Verkaufe Condor 350-Teile, Tel. 01512813627

Verkaufe orig. Harro-Lederkombi „Laguna“, Gr. 50, zweiteilig, schwarz/rot, mit weissen Streifen, ca. 1980, Reißverschlüsse okay, geringe Gebrauchsspuren, 190,- €; orig. Harro-Lederkombi „Hockenheim“, Gr. 54, zweiteilig, ca. 1970, schwarz mit roten Streifen, Reißverschluss der rechten Hosentasche defekt, geringe Gebrauchsspuren, 149,- €; Bücher: Italienische Motorräder (Achim Biedermann), 19,- €; Italienische Motorräder (Tim Parker), 15,- €; Zweitakt-Fahrzeugmotoren Reprint (Michael Heise), 14,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Damen-Motorradjacke und -hose von FLM, schwarz/grau, Gr. S, nur viermal getragen, Helm Gr. S und Handschuhe Gr. M, zusammen 350 €, Tel. 0172-7265614

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

X-lite X801RR, AGO, Giacomo Agostini Limited Edition in Größe L, sehr selten. Der Helm wurde nur 1 x kurz gefahren und war ansonsten ein schmuckes Ausstellungsstück - daher wie neu. Für den Italo-Fan ein wahrer Augenschmaus - passt super zu MV Agusta, Ducati, Moto Guzzi und anderen italienischen Motorrad Schönheiten, 555 €, Kontakt und Bilder über 0160-1542212 oder E-Mail horsthase@gmx.net

Einarmhinterradmontage- ständer für Duc, Reibahlen Industrieware, Rohr Zoll Gewindebohrer bis R 1,5, HSS-Fräser von groß bis klein, HSS-Fräser mit MK-Schaft, Rangierwagenheber groß, Gewindebohrer Feingewinde, Tel. 07135-15080

Verk. Damen-Lederkombi, zweiteilig, v. Harro, Gr. 42, aus 82, neuwertig, schwarz/rot, 200 €; Damen-Stiefel, Harro, Gr. 40, schwarz, aus 82, neuwertig, 80 €; alles VB; Tel. 06501-9698400

Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate
2-&4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport

www.elektronik-sachse.de

ELEKTRONIK SACHSE MP
GmbH & Co. KG

Busestraße 26a | 28213 Bremen | Deutschland | Tel. +49(0)5409-9 06 98 26 | [mail:info@elektronik-sachse.de](mailto:info@elektronik-sachse.de)

Motalia Anzeigenmarkt

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik

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

Boots-Stiefel, Gr. 42, Made in Italy, hergestellt für Ducati, schwarz, noch nicht getragen, nagelneu, originalverpackt, Preis VHS, Tel. 0172-7265614

Ducati-Lederkombi aus 1994 mit dem Cagiva-Elefant hinten drauf, Größe 52, sehr guter Zustand, 500 €, Bilder/Info auf Anfrage, Tel. 0177-3930939

Aufräumaktion! Innentaschen für Hepco & Becker Junior 40 I, ungebraucht, 99 €; Textiljacke GERMOT Herren, Gr. L, sw./rot, gebraucht, 25 €; Rukka-Damenjacke, rot, Gr. 40, uralt, 15 €; Cycle Spirit-Damenjacke, grau/sw., Gr. 52, wenig getragen, 30 €; GERMOT-Herrenhose, Gr. 5XL, kurz, guter Zustand, 25 €; Versand geht auf mich; Tel. 0641-493277, c.u.weimer@t-online.de

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

Magura-Lenker aus Alu/Silber mit Haltern; 5 neue Zündkerzen von Champion und NGK; 2 Kerzenstecker aus hellrotem Gummi, nicht entstört; 2 Ölfilter; Classic-Scheinwerfer verchromt; Werksgabel von White Power, neu überholt, mit Steckachse und Adapter für 4-Kolben-Brembo-Bremssattel; besagte beide 4-Kolben-bremssattel; Dynojet-Power Commander; Veglia-Tacho mit weißem Zifferblatt und schwarzem Ring, mechanisch 80 mm Einbaudurchmesser und Ölthermometer mit weißem Zifferblatt + passende Instrumentenbecher und -platte auch für Kontrollleuchten; Motogadget-Tacho Tiny (weißes Zifferblatt, Geschwindigkeitsanzeige, Kontrolllampen), Durchmesser ca. 5,3 cm, gut ablesbares weißes Zifferblatt und sehr schön beleuchtet, komplett mit Zubehör; zusätzlich dazu passender Alubecher mit Deckel; Telefix-Motorradheber; Preise VHS; Tel. 07462-947090 AB

Suche Rennmotorrad, Tel. 0201-402938

Suche Mokick oder Kleinkraft-rad, Tel. 0201-402938

In letzter Minute

Benelli: Benelli 254 Quattro, Bj. 1981, km 10400, PS 27, TÜV 04/23, Farbe Orange, technisch und optisch im Topzustand, viele Neuteile, Fotos sind in mobile.de zu sehen, weitere Infos unter Tel. 0171-9429212, Standort 91207 Lauf a. d. Peg., Preis VB 7500,-

Guzzi: 75er-Moto Guzzi 850 T in Teilen abzugeben. Die Guzzi steht seit mindestens 20 Jahren und die Teile sind dementsprechend und müssen aufgearbeitet werden: Rahmen mit Brief, Radsatz, Endantrieb, Schwinge, Cockpit, Lenker, Getriebe, Motor S3 und div. Kleinteile, Bilder davon gibt's bei Bedarf per E-Mail, bebu56@gmx.de, 0174-4241120

Guzzi: Schuh-Motorradkoffer links, ohne Schlüssel (Standartschlüssel), guter Zustand, ohne Risse! Es handelt sich um die Kofferversion für die kleinen Maschinen, Bilder gerne auf Anfrage, Tel. 0179-7791999 oder E-Mail ralphschmid@gmx.de

■ Frank Heck, Zentralländer
 ■ für die gängigsten Marken
 ■ fragen Sie an, wir beraten Sie gerne
 ■ www.move-montagestaender.de
 ■ mail@move-montagestaender.de
 ■ tel 0049 (0) 7563 92316

move
Montagestaender

■ ■ ■ Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi: 1100 Sport, Vergaser, EZ 02/1995, TÜV 04/2022, 46.000 km, HMB Motor-Optimierung, Doppelzündung, Kanäle bearbeitet, Ölwannezwischenring mit ausserliegendem Ölfilter, Ölkühler, Nockenwellenkit HMB L-7.9, neu bereift, € 4.300,-, Standort 69207 Sandhausen, ulrich.dd@web.de, Bilder auf Anfrage

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

Guzzi: 1000 G5, EZ 03/1979, TÜV 11/2022, Stummel, Le Mans-Tank, Le Mans-Unterzüge, Doppelzündung, V7 Sport-Nockenwelle, Speichenräder, Le Mans-Gußräder, dazu gibt es noch: Getriebe in Teilen, Motor 850 cm³ in Teilen, Kardan mit Schwinge, Blinker, Züge usw., € 3.900,-, Bilder auf Anfrage, Standort 69207 Sandhausen, ulrich.dd@web.de

Ducati: 1098 S Tricolore, 06/2007, 8.051 km, VS, Details unter Tel. 05021888916, 01794523781 oder E-Mail herbert.albe@freenet.de

Ducati: Suche für meine Mach 1, Bj. 64, einen Fußbremsschalter und ein 4-poliges Zündschloss, Tel. 0173-5207902



Guzzi: Stornello 160, restauriert, neuer Lack (weiß mit roten Zierlinien), neue Reifen, Blinker montiert, ohne Papiere, Motor läuft, Preis 1850,- €, Tel. 0171-3161825 oder guzzialex@gmx.de

Ducati: Suche einen Tangentialkrümmer oder komplette Anlage für Ducati 750 SS, Bj. 92, Tel. 01735207902

Guzzi: Suche für Guzzi 850 T5, Bj. 84, Ansaugstutzen aus ABS-Kunststoff und VHBT 30er-Dell'Orto-Flachschiebervergaser, Tel. 0171-9429212 oder E-Mail sigi.eckert@gmx.de

Spielregeln für Kleinanzeigen

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos.

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

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

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

Fotoanzeigen kosten 5,- Euro.

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

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

Gewerbliche Anzeigen sind kostenpflichtig.

Inserentenverzeichnis

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

Bäcker	48366	Laer	Tel.: 02554-6475	www.motoguzzi-baecker.de	Seite	70
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenditmold	Tel.: 0561-8615361	www.connis-guzzi-shop.de	Seite	72
Desmo	70736	Fellbach	Tel.: 0711-588096	www.desmo-ducati.de	Seite	67
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.: 0711-604504	www.diopa.com	Seite	65
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.: 04205-8707	www.kaemma.com	Seite	63
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.: 05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	34
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldbröl	Tel.: 02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	66
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.: 0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	79
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.: 02596-600	www.escher.de	Seite	71
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.: 0173-9048294	Seite	74
Kindermann	31606	Warmсен	Tel.: 05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	71
Lamers	NL-6545	CG Nijmegen	Tel.: 0031-(0)24-3711111	www.tlm.nl	Seite	84
Laverda Racingteam	78467	Konstanz	Tel.: 07531-61198	www.laverda-paradies.de	Seite	76
Limbächer & Limbächer	70794	Filderstadt	Tel.: 0711-79730322	www.limbacher.de	Seite	40
Lust	50677	Köln	Tel.: 0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	31
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.: 0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	35
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.: 09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	76
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	70
Orange Cycle Team	53881	Dom-Esch	Tel.: 0225-1970752	www.octeam.de	Seite	77
Rock Oil GmbH	55239	Gau-Odernheim	Tel.: 06733-2059470	www.rockoil.de	Seite	76
Günther Rupprecht	90518	Altdorf	Tel.: 09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	64
Salewski	21357	Bardowick	Tel.: 04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	17
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	75
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.: 05130-582584	www.smotos.de	Seite	69
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	73
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.: 030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	59/72
Motorrad Wieser GbR	66999	Hinterweidenthal	Tel.: 06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	74
Witten u. Weber	57319	Bad Berleburg	Tel.: 02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	25

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
ReifenSalewski	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 Kämma	Brüggerstr. 27	28870	Otterstedt
KMS	Messwinkel 44	31606	Warmßen
Achim Wittenborn	Ackerstr. 8	32130	Enger-Oldinghausen
Conni's-Guzzi- & Mo.Teile Shop	Philippistr. 23	34127	KS/Rothenditmold
Bruno Tuschen	Am Bruch 29	34431	Essentho
BenLex-Motorrad GmbH	Christian-Pommer-Str. 21	38112	Braunschweig
Stein-Dinse GmbH	Waller See 11	38179	Schwülper
Italomotos Hertrampf Racing GmbH	Hervester Str. 39	46286	Dorsten-Wulfen
Norbert Dalmühle	Dorfstr. 8	48268	Gimbte
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
Maniac-Motors	Steinacher Str. 101	90427	Nürnberg
Andreas Schilling	Bahnhofstr. 28 b	91634	Wilburgstetten
Brencklé AG	Oristalstr. 127	CH-4410	Liestal

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


MOTO GUZZI®

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

EINE ERFAHRUNG, DIE SIE NICHT
VERPASSEN MÖCHTEN!



IHRE BESTE QUELLE FÜR TEILE IM LAUFE DER JAHRE

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

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



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