

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Ducati Pantah-Treffen in Norddeutschland
75 Jahre MV Agusta - Teil drei der Story
Bimota Tesi - eine lange Geschichte
Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

**STEIN
DINSE**



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

Die richtigen STURZTEILE
für *dein* MOTORRAD!


MOTO GUZZI®
Große Auswahl!

www.stein-dinse.biz/mvmcz



DUCATI
Immer verfügbar!

www.stein-dinse.biz/djlhz



aprilia®

Sofort ab Lager!

www.stein-dinse.biz/awbuk



Ducati

Zubehör

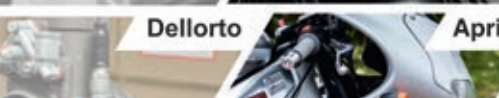
Brembo



Moto Guzzi



Dellorto



Aprilia

www.stein-dinse.com

Waller See 11 • 38179 Schwülper bei Braunschweig
+49 531 123300-0 info@stein-dinse.com



Impressum MOTALIA

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

Herausgeber und Anzeigenleitung:
Felix Hasselbrink

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Felix Hasselbrink, Susanne Hasselbrink,
Christoph Lagemann, Jürgen Luther,
Jörg Hättenschwiler, Sven Dünne,
Wolfgang Wegner, Klaus Peter Hoyer

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!

Anfang Oktober hätte eigentlich die Intermot in Köln stattgefunden. Dort wollten die Motorradmarken einen Teil der Neuheiten für die nächste Saison vorstellen. Aber die Messe wurde wegen Corona abgesagt, und aus dem gleichen Grund hängt sicher der eine und andere Hersteller etwas dem Zeitplan hinterher, schließlich waren in Italien die Werke wochenlang geschlossen.

Aber in den nächsten zwei Monaten werden die Motorradfirmen auf die eine und andere Art die neuen Modelle in der Öffentlichkeit bekannt machen. Im Gegensatz zu anderen Jahren sind bisher noch nicht viele Details über die kommenden Neuheiten an die Öffentlichkeit gedrungen - vielleicht auch eine Folge von Corona. Man kann also besonders gespannt sein, was da auf uns zu kommt.

Weil die Maschinen demnächst die Norm Euro 5 erfüllen müssen, wird es viele Neuheiten oder Modifikationen der aktuellen Motorräder geben. Im Moment sind die meisten Maschinen der italienischen Firmen noch nach Euro 4 homologiert. So manches Modell wird im Zuge der neuen Vorschriften vermutlich eingestellt.

Während die europäischen Motorradausstellungen in Köln (Intermot) und Mailand (EICMA) abgesagt wurden, fand in China eine große Messe statt. Dort wurden fast ausschließlich Modelle für den asiatischen Markt vorgestellt. Aber Benelli kündigte dort eine wahre Modelloffensive für die nächsten Jahre an. Geplant sind Modelle bis zu 1.200 Kubikzentimeter mit einem, zwei, drei und vier Zylindern.

In Europa überlegen anscheinend immer mehr Marken, in Zukunft Motorräder in den unteren Hubraumklassen in China produzieren zu lassen. So hat MV Agusta bereits eine entsprechende Baureihe mit 350 und 500 bis 600 Kubikzentimeter angekündigt.

Euer Motalia-Team

Die neue Tesi ist fertig

Bimota Tesi H2 mit Kawasaki-Motor

Völlig unerwartet feierte Bimota auf der letzten EICMA ein Comeback. Nachdem die Marke vor ein paar Jahren in der Versenkung verschwunden war, gelang es den Besitzern, eine Kooperation mit Kawasaki einzufädeln. Kawasaki gehören jetzt 49,9 Prozent von Bimota, und dadurch steht Kapital für einen Neuanfang zur Verfügung. Man will nun in Italien mit Unterstützung von Kawasaki unter Verwendung von Kawasaki-Motoren mehrere neue Modelle entwickeln.

Das erste Modell, welches Bimota auf der EICMA vorstellte, war gleich ein absolutes Highlight mit den besten Komponenten von beiden Herstellern: Ein aufwendiges Fahrwerk mit Radnabenlenkung als Weiterentwicklung der bisherigen Tesi-Baureihe und dazu der Kompressormotor aus der Kawasaki H2. Ein unglaublicher Mix, gespickt mit vielen Carbon- und Frästeilen und den besten Zutaten, welche die Mo-

torradindustrie momentan für so ein Bike zu bieten hat.

Einen Motor auf Superbikenniveau mit zusätzlicher Kompressoraufladung hat außer Kawasaki kein anderer Hersteller zu bieten. Im Serientrimm leistet die H2 stolze 231 PS. Es wäre noch mehr Power möglich, aber um die Homologationskosten gering zu halten, sind viele Komponenten von der Serien-Kawa übernom-



Die endgültige Serienversion der Bimota Tesi H2. So baut Bimota die Maschine in einer Kleinserie von 250 Exemplaren.

men. So begnügt sich die Bimota mit 231 PS, auch wenn es bei Kawasaki eine für den Straßenverkehr nicht zugelassene Variante mit 320 PS gibt. Ansaugtrakt und Auspuffanlage entsprechen auch der bekannten Kawa. Von der ist vermutlich ebenfalls die Elektronik samt Cockpit, Lenkerarmaturen usw. übernommen.

Der Vierzylinder erreicht seine Leistungsspitze bei 11.500 U/min. Als maximales Drehmoment stehen 141 Nm bei 11.000 U/min in den Technischen Daten. Das Fahrwerk stammt aber aus dem Hause Bimota.

Mit der Radnabenlenkung besitzt die italienische Firma viel Erfahrung. Seit 1983 hat die kleine Marke diese Technik entwickelt, 1990 zur Serienreife gebracht und stetig verfeinert.

Die Schwingen vorne und hinten sind über Gestänge und/oder Umlenkungen mit Öhlins-Federbeinen, die sich nahezu senkrecht hinter dem Motor befinden, verbunden. Diese Anordnung der Stoßdämpfer ist neu. Beide sind parallel verbaut und oben auf einer exzentrisch verdreh-

Die letzte Evolutionsstufe der Radnabenlenkung. Die Bremsättel verstecken sich unter dem Schutzblech. Das Foto zeigt noch die Lackierung des Prototyps.

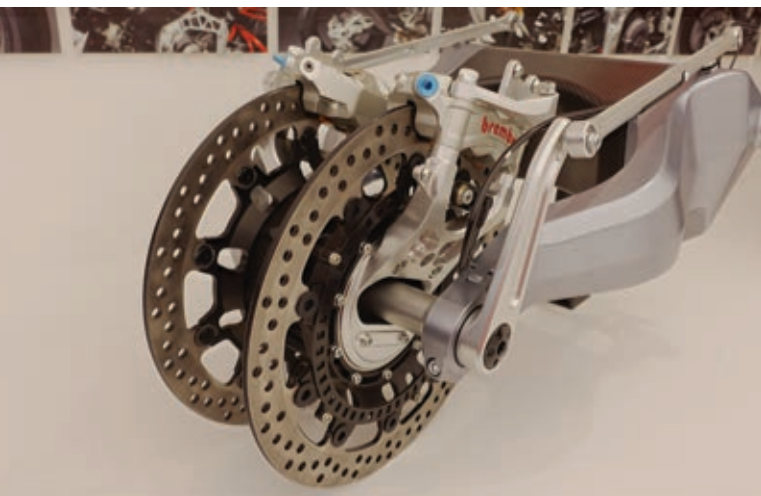


Die Bimota Tesi H2 ist mit der italienischen Tricolore oder ganz in Schwarz/Carbon lieferbar.

baren Welle gelagert. Mit diesem Verstellmechanismus kann man das Motorrad gleichzeitig vorne und hinten um jeweils zehn Millimeter anheben oder absenken ohne die Fahrwerksgeometrie zu verändern - genial!

Der Prototyp auf der Mailänder Messe war noch mit einem elektronischen Fahr-





Der Radstand misst 1.445 Millimeter. Die Federwege vorne und hinten betragen 100 und 130 Millimeter. Die Sitzhöhe ist mit 840 Millimeter angegeben; durch die Verstellbarkeit des Fahrwerks kann sie um 10 Millimeter angehoben oder abgesenkt werden.

Seit der Premiere hat Bimota das Motorrad zur Serienreife entwickelt. Die Auslieferung der Maschinen

Die Besonderheit der Tesi ist die Radnabenlenkung, das heißt, das Rad dreht sich auf der Radachse.

werk ausgestattet, aber in der Serie kommen manuell einzustellende Federbeine mit per Handrad veränderbarer Federvorspannung zum Einsatz. Geschmiedete Felgen und Brembo-Stylema-Bremssättel gehören zur Serienausstattung.

Das Trockengewicht gibt Bimota mit 207 Kilogramm an. Damit ist das Motorrad deutlich leichter als das Kawasaki-Schwestermodell. Für die Tesi H2 nennt das Werk einen Tankinhalt von 17 Litern.

soll im Oktober beginnen. Geplant ist eine Kleinserie von 250 Exemplaren. Um ein so exklusives Bike zu besitzen, muss man tief in die Tasche greifen: 64.000 Euro gibt Bimota als Preis in Italien inklusive 22 Prozent Mehrwertsteuer an. Bestellen kann man die Maschine über das Internet. Zum zukünftigen Händlernetz gibt es noch keine Informationen. Es ist nur bekannt, dass die Bimotas nicht über die Kawasaki-Vertragshändler ausgeliefert werden.

Bei beiden Stoßdämpfern lässt sich die Vorspannung der Federn leicht und schnell ohne Werkzeug hydraulisch anpassen. Mit der Exzenterverstellung der Stoßdämpfer kann man die Fahrzeughöhe vorne und hinten gleichzeitig verändern.

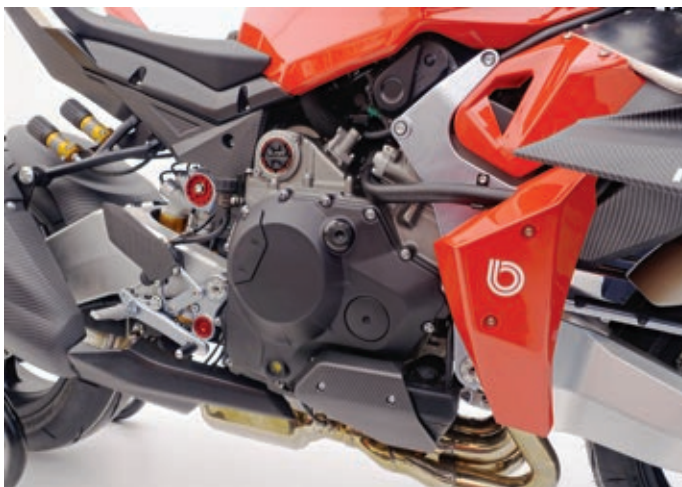


Beide Stoßdämpfer für Vorderrad- und Hinterradfederung stehen nebeneinander hinter dem Motor. Die Öhlins-Elemente sind oben exzentrisch gelagert und in der Länge verstellbar. Das Foto stammt noch vom Prototyp mit semiaktivem Fahrwerk.



Der rechte Stoßdämpfer ist mit einem Umlenkhebel mit der Hinterradschwinge verbunden. Auch am linken Federbein ist unten ein Umlenkhebel zu entdecken, der mit einer Strebe, die zur vorderen Schwinge führt, verschraubt ist.

Den Motor samt Peripherie steuert Kawasaki bei. Rechts und links sind Aluplatten als Lagerung für die Vorderradschwinge verschraubt.



Bimota Tesi Prototypen

Entwicklungsstufen der Radnabenlenkung

Die Radnabenlenkung hat bei Bimota eine lange Tradition. 1982 hatte sich Pierluigi Marconi als Thema für seine Diplomarbeit die Erstellung eines Motorrades mit Radnabenlenkung ausgewählt. Für die Realisierung seiner Arbeit suchte er einen kooperativen Motorradhersteller. Bei Bimota traf er auf offene Ohren. So begann eine lange Zusammenarbeit, die auch heute noch neue Modelle betrifft.

Erst gab es eine Studie mit einem Kawasaki Z 550-Motor. Bereits 1983 entstand der erste Prototyp unter Leitung von Federico Martini. Dieser wurde angetrieben von einem kleinen Motor aus der Honda VF 400 F.

*Gut zu erkennen ist der hydraulische Nehmerzylinder der Lenkungs-
betätigung. Die Vorderrad-
schwinge ist aus Alublechen
zusammengeschweißt. Das
Motorrad hat nur eine
Brems Scheibe auf
der linken Seite.*



*Was aussieht wie das
Verkleidungsunterteil ist
der Verbindungsrahmen
zwischen den beiden
Schwingenlagerungen.
Die Konstruktion ist in
einer aus dem Flugzeug-
bau stammenden Tech-
nik gefertigt. Das garan-
tiert hohe Stabilität bei
geringem Gewicht.*

Einen konventionellen Rahmen gab es nicht. Die Verbindung zwischen Vorderrad- und Hinterrad bildete das Verkleidungsunterteil. Das war eine wabenförmige Konstruktion aus Kevlar, Kohlefaser und Aluminium. Bei diesem Prototyp erfolgte die Lenkungs- betätigung hydraulisch. Beide Radführungen waren aus Aluminium hergestellt, und die Maschine rollte auf Verbundrädern aus gleichem Material von der Firma Astralite.

Mit der hydraulischen Betätigung wollte man aufwendige Gestänge mit vielen Gelenken vermeiden. Die Befürchtung war, dass sich die Spiele der Gelenke addieren und dadurch eine gewisse Lose in der Lenkung entsteht, welche ein präzises Steuern verhindert. Also montierte man einen doppelwirkenden Geberzylinder, welcher mit dem Lenker verbunden ist und die Bewegungen dessen über zwei



1983 muss dieser Prototyp sehr futuristisch gewirkt haben. Das ist die allererste fahrbare Bimota Tesi.

Schläuche an einen ebenfalls doppelwirkenden Nehmerzylinder vorne rechts an der Schwinge weiterleitet. Der Nehmerzylinder ist über eine Stange mit Gelenk mit der Radnabe verbunden. Um unerwünschtes Spiel innerhalb der Lenkung zu verhindern, wird das Hydrauliksystem zusätzlich mit einem Gasdruck von etwa 50 bar beaufschlagt.

Bei der Präsentation auf der EICMA erregte die futuristische Maschine viel Aufmerksamkeit.

Aber wieso so eine aufwendige und in der Produktion teure Konstruktion?



Dicht beieinander liegende Lenkerstummel. Der Tacho der Maschine, die heute in einem Motorradmuseum in Rimini steht, zeigt bloß 64 Kilometer. Die Manometer informieren über den Druck in der Hydraulik.



Foto: Studio 129

Die Designabteilung hat ganze Arbeit geleistet, die allererste Tesi sieht aus wie ein fast serienreifes Motorrad.

Ein starkes Bremsmanöver auf welligem Straßenbelag bringt eine Telegabel an ihre konstruktiven Grenzen. Die Gabel taucht weit ein, und es steht nur noch wenig Federweg zur Verfügung, um die Bodenwellen auszugleichen. Zudem werden die meisten Gabeln immer härter, je weiter sie eintauchen. Es leidet also der Federungskomfort und es besteht die Gefahr, dass die Gabel auf Block geht und ggf. versetzt. Die Gabelrohre verwinden sich bei kräftiger Verzögerung. Das führt zu Kräften, welche die Reibung innerhalb der Rohre verstärken, ein feinfühliges Ansprechen ist nicht mehr möglich.

Eine Telegabel muss das Vorderrad führen, federn und dämpfen und die Bremskräfte aufnehmen. In Schräglage wird sie durch

Querkräfte belastet und taucht beim Bremsen ein, wodurch sich die Fahrwerksgeometrie nachteilig verändert. Durch den langen Hebelarm der Gabel werden starke Kräfte in den Lenkkopfbereich des Rahmens eingeleitet, weshalb dieser besonders stabil sein muss.

Bei der Radnabenlenkung ist der Hebelarm deutlich kürzer als bei einer Telegabel. Federung und Dämpfung werden nicht durch Verwindungen beeinflusst: Genau so wie die Hinterradschwinge ist die Vorderradschwinge über Umlenkhebel mit einem zentralen Federbein verbunden. Weil sich die Bremse über Streben und Gelenke direkt gegen den

Rahmen abstützt, beeinflussen Bremsvorgänge die Vorderradführung nicht und die Front taucht nicht so tief ein. Man kann die Stärke des Bremsnickens sogar einstellen. Ein Nachteil dieser Konstruktion ist der geringe Lenkeinschlag. Dazu kom-



Der zweite Prototyp mit einer komplett anderen Rahmenkonstruktion und zwei Brems scheiben im Vorderrad.



***Die zweite Tesi wurde als Versuchslabor
in Langstreckenrennen eingesetzt.***

men deutlich höhere Produktionskosten und eine Erhöhung der ungefederten Massen.

Die zwei Streben, die annähernd parallel zur Vorderradschwinge verlaufen, sorgen auch dafür, dass sich die Lenkgeometrie beim Einfedern nicht verändert.

Bei der Radnabenlenkung dreht sich das Rad um einen Lenkzapfen in der Mitte der Radnabe. Dieser ist um den Betrag des Lenkwinkels leicht nach hinten geneigt. Federung, Radführung und Bremskräfte sind voneinander getrennt.

Auch bei der zweiten Tesi, mittlerweile arbeitete Marconi bei Bimota, kam ein V4-Motor von Honda zum Einsatz, diesmal aber aus der VF 750 F. Hatte der erste Prototyp nur ungefähr 52 PS so stand jetzt doppelt so viel Leistung zur Verfügung. Komplett neu war der Rahmen, der nun aus zwei seitlichen Platten aus Verbundstoffen bestand - Honeycomb-Technologie aus dem Flugzeugbau. Das Federbein für die Vorder-

radschwinge stand nun fast senkrecht vor dem Motor. Bei der ersten Tesi war es noch horizontal unter dem V4 platziert. Jetzt wurde es von einem Hebelsystem von beiden Seiten in die Zange genommen, um eine Progression zu erzeugen. Auch bei der zweiten Tesi setzte man noch auf die hydraulische Lenkung. Jetzt gab es aber zwei Brems scheiben im Vorderrad.

Genauso wie die erste Tesi war auch die zweite Maschine ein reines Experimental- und Entwicklungsfahrzeug. Diese war aber als Rennmotorrad aufgebaut, um im Motorsport weitere Erfahrungen zu sammeln. Zu den Testfahrern gehörte damals ein gewisser Davide Tardozzi, der heute eine leitende Stellung im Rennteam von Ducati bekleidet.

Ende 1984 präsentierte Bimota ausgesuchten Journalisten die Tesi 750. Damals sagte man, dass es wohl noch mindestens zwei Jahre bis zur Serienreife dauern



***Tesi Nummer drei, immer noch mit einem
Honda-V4-Motor aber mit Aluminiumrahmen.***



Tesi Nummer drei und vier. Während die dritte doch recht „zusammengestückelt“ aussieht, wirkt die vierte wie aus einem Guss.

würde - das war aber sehr optimistisch geschätzt.

Bimota setzte die Maschine 1985 bei zwei Langstreckenrennen ein. Die Fahrer waren Maurizio Rossi und Davide Tardozzi. In Zeltweg schied das Team im Juni mit einem Sturz aus, in Misano im September belegte die Tesi den fünften Rang oder sie schied mit Motorschaden aus. Hier gibt es unterschiedliche Informationen. Dann wurde es aus verschiedenen Gründen ruhiger um das Projekt.

1987 entstand eine weitere Tesi, wieder mit dem VF 750 F-Motor, aber jetzt mit einem Metallrahmen aus Rohren und Platten. Die Honeycomb-

Technologie war doch viel zu kostspielig für eine spätere Serienfertigung.

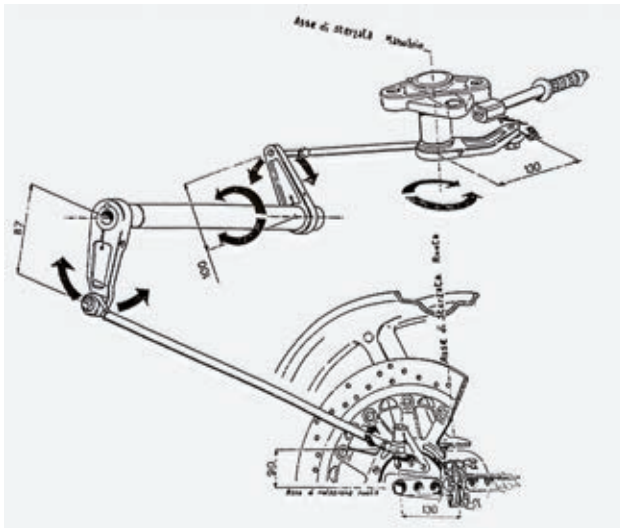
Im Jahr 1989 nahm Bimota mit einer neuen Tesi an einem Lauf der Italienischen Meisterschaft in Misano in der Klasse TT-Formel 1 teil. Giancarlo Falappa erzielte dort den zweiten Platz hinter Fred Merkel auf einer Honda RC 30. Diese Tesi war eine komplett neue Maschine mit einem 750er-Reihenvierzylinder von Yamaha mit Einspritzanlage.

Doch nicht nur der Motor war neu, sondern auch der Rahmen. Jetzt waren die Schwingen in gefrästen, mit dem Motor verschraubten Aluminiumplatten gelagert. Hilfsrahmen trugen Lenkkopf, Tank und Sitzbank. Die Hinterradschwinge bestand ebenfalls aus Alu, während die vordere Radführung aus Stahlblechen zusammengeschweißt wurde.

Nachdem Federico Martini von Bimota zu Gilera gegangen war, konstruierte Mar-

In der Tesi 4 verbaute Bimota einen Yamaha-Reihenmotor und erstmals eine mechanische Lenkung.





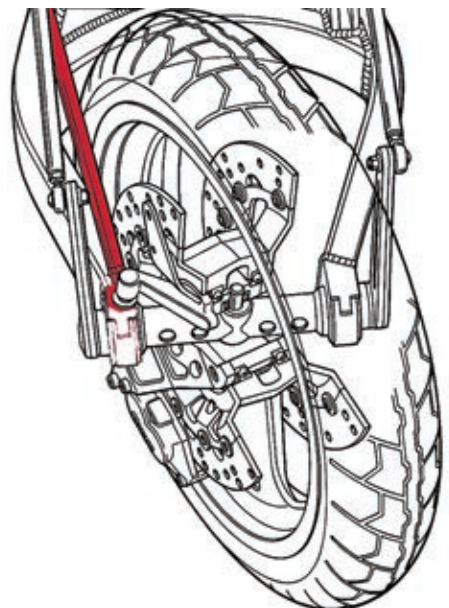
Eine Stange überträgt auf der linken Seite von einem Hebel, der mit der Gabelbrücke verbunden ist, die Lenkbewegungen zu einer Welle, die von der linken zur rechten Fahrzeugseite führt. Auf der rechten Seite ist diese Welle mit der Vorderradnabe verbunden.

coni eine mechanische Lenkung mit Gestänge und Gelenken. Diese war progressiv ausgelegt. Das heißt, bei kleinen Lenkbewegungen wurde das Rad weniger als normal eingeschlagen.

Jetzt gab es konventionelle Gabelbrücken mit Lenkerstummeln. An der unteren Gabelbrücke ist ein Hebel verschraubt. Von hier aus werden über mehrere Streben und Gelenke die Lenkbefehle an die Radnabe weitergegeben.

Diese Tesi 4 war der letzte Schritt auf dem Weg zum Serienmodell. Bei dem sollte aber kein Yamaha-Motor zum Ein-

teil der anfangs produzierten Maschinen



Die rote Strebe ist für die Lenkung zuständig. Die Radnabe dreht sich auf einem Zapfen auf der Vorderradachse.

satz kommen. Bimota entschied sich für den V2 der Ducati 851. Dieser hat bereits ein sehr stabiles Motorgehäuse, zudem befindet sich hier die Schwingenlagerung serienmäßig im Motorgehäuse. Außerdem baut der V2 schmal, so dass man den geplanten Rahmen rechts und links platzieren kann, ohne die Maschine unnötig breit zu machen.

1990 setzte Bimota die Tesi mit Ducati-Motor bei nationalen Superbike-Rennen ein und brachte die Maschine zur Serienreife.

Gleichzeitig entwickelte man eine 500er-Zweitaktmaschine mit Radnabenlenkung.

Auf der IFMA stellte Bimota dann die Serienmaschine vor: die Bimota Tesi 1D. Ein Groß-



Links: Die erste Serienversion der Tesi mit flüssigkeitsgekühltem Vierventilmotor versteckte den Großteil ihrer Technik unter einem großen Plastikkleid.

Unten: Völlig anders stellte die Tesi 2D ihre Technik offen zur Schau. Jetzt verwendete Bimota den luftgekühlten Zweiventilmotor von Ducati.

ging nach Japan. Für den dortigen Markt baute Bimota auch extra eine Tesi 400 aufgrund der dortigen Führerscheinregelungen.

Auf die Tesi 1D folgte die 2D mit einem luftgekühlten Ducati-Motor.

Den Abschluß dieser Baureihe bildete die Tesi 3D, bei der die Schwingen kunstvoll aus Stahlrohren zusammengeschweißt waren.

Nur wenige Hersteller haben sich getraut, in Großserie eine alternative Vorder-



radführung zu verbauen. BMW mit dem Telelever-System, welches von Bakker abstammt, oder Yamaha mit der GTS 1000 mit Achsschenkel lenkung.

Bis zur Einstellung der Produktion vor ein paar Jahren war die Tesi 3D bei Bimota im Programm.

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!

Oktober

02.10. - 04.10.2020

Herbsttreffen des Moto Guzzi Falcone Clubs in Jöckels Alpenröder Hütte auf dem Gräbersberg in 57642 Alpenrod.
Info: Internet: www.falcone-club.de.

03.10. - 04.10.2020

40. Veteranen-Teilemarkt in der Ente Fiera, Via Filangieri 15 in I-42100 Reggio Emilia, Italien.
Info: Club Auto Moto d'Epoca Reggiano, Via Lazzaretti 14, I-42100 Reggio Emilia (RE), Tel.: 0039-0522-271020, Fax: 0039-0522-277245, E-Mail: info@camerclub.it, Internet: www.camerclub.it, Italien.

06.10. - 11.10.2020

Intermot, große Motorradausstellung in Köln. Der 6. und 7. Oktober sind Fachbesuchern vorbehalten.
Info: Internet: www.intermot.de.

09.10. - 10.10.2020

Dutch Ducati Challenge in Assen, Niederlande.
Info: Dutch Ducati Challenge, Cecile van Hattem, Tel.: 0031-(0)6-23110427, Internet: www.dutchatichallenge.nl, Niederlande.

17.10. - 18.10.2020

Veteranen-Teilemarkt im Centro Fiere, Via Brescia 129 in Montichiari (BS), Italien.
Info: Tel.: 0039-030-961148, Fax: 0039-030-9961966, Internet: www.centrofiere.it, Italien.

17.10. - 18.10.2020

Veteranen-Teilemarkt 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.

22.10. - 25.10.2020

Auto e Moto d'Epoca (Ausstellung mit Veteranen-Teilemarkt) in Padova, Italien.
Info: Intermeeting Srl., Via XX Settembre, 37, I-35122 Padova, Tel.: 0039-049-7386856, Fax: 0039-049-9819826, Internet: www.autoemotodepoca.com, Italien.

25.10.2020

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

November

03.11. - 08.11.2020

EICMA, große Motorradausstellung in der Fiera Milano, SS. 33 del Sempione 28, I-20017 Rho (MI), Mailand, Italien. Der 3. und 04. November sind Fachbesuchern vorbehalten.
Info: EICMA General Secretariat, Via Antonio da Recanate, 1, I-20124 Mailand, Tel.: 0039-02-6773511, Internet: www.eicma.it, Italien.

06.11. - 08.11.2020

Veteranen-Teilemarkt im Parco Esposizioni Novegro bei Mailand, Italien.
Info: COMIS Lombardia, Tel.: 0039-02-70200022, Fax: 0039-02-7561050, E-Mail: mostrascambio@parcoesposizioni-novegro.it, Internet: www.parcoesposizioninovegro.it, Italien.

22.11.2020

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



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.

Neue Modelle aus Bologna

Mindestens zwei neue Ducatis für 2021

Irgendwann in den nächsten Wochen beginnen vermutlich die meisten Hersteller, auf unterschiedliche Arten ihre Neuheiten für die nächste Saison vorzustellen. Über zwei Ducatis mit neuen Fahrwerken konnte man schon einiges erfahren.

Ducati Multistrada V4

Nachdem ja bereits eine Straßenversion der zukünftigen Multistrada mit V4-Motor bei Erprobungsfahrten entdeckt wurde, konnte jetzt auch eine Enduro-Version gesichtet werden. Diese rollt auf anderen Rädern: Hier kommen Drahtspeichenfelgen für Schlauchlosbereifung zum Einsatz. Dazu passen dann auch die grobstolligen Reifen. Vorne hat das Rad einen Durchmesser von 19 Zoll anstelle der 17 Zoll der Straßenversion. Die Enduro muss sich anscheinend mit etwas billigeren Bremssätteln als die normale Multistrada zufrieden geben. Die Monoblocks stammen aber weiterhin von Brembo. Genauso wie die Superbikes und der Streetfighter aus Bologna wird wohl auch die Multistrada Winglets erhalten. Diese sind aber etwas dezenter rechts und links am unteren Ende der Verkleidung angebracht.

Über die Motorausführung der Multistrada wird zur Zeit fleissig spekuliert. Wieviel PS,

welche Hubraumgröße und welche Zündfolge? Dazu gibt es mehrere Gerüchte. Die letzten Meinungen gehen in die Richtung, dass der Motor für mehr Drehmoment ggf. bis zu 1.200 Kubikzentimeter haben könnte und dass die Motorleistung für bessere Reisetauglichkeit deutlich geringer als bei der Streetfighter V4 ausfällt.

Neue Ducati Monster

Wie bereits berichtet, entsteht in Bologna eine komplett neue Monster. Erstmals besitzt das Naked Bike keinen Gitterrohrrahmen mehr. Sowohl Hauptrahmen als auch Heckrahmen werden zukünftig aus Aluminium gegossen. Das spart Produktionskosten und Gewicht. Die ebenfalls aus Aluminium gefertigte Zweiarms Hinterradschwinge stützt sich ohne Umlenk-

Die Zeichnung soll die neue Ducati Monster zeigen. Damit verabschiedet sich das Naked Bike von dem Gitterrohrrahmen. Auch die geschwungene Krümmeranlage gibt es nicht mehr.





Für den Antrieb sorgt weiterhin der flüssigkeitsgekühlte Vierventiler. Welche Hubraumgrößen zum Einsatz kommen, wurde bisher noch nicht verraten. Die aktuellen Monster haben 821 und 1200 Kubikzentimeter vorzuweisen. Aber vermutlich erhält die kleinere der beiden Ausführungen den 950er-Motor, wie er zur Zeit in der Hypermotard und der Multistrada zu finden ist. Die 950er-Motoren haben vier bis fünf PS mehr als der 821er-V2.

Mehr Leistung und weniger Gewicht wird zukünftige Käufer sicher freuen, und vielleicht gibt

Auch die Einarmschwinge ist damit Geschichte.

hebele direkt über ein Zentralfederbein gegen den hinteren Zylinderkopf ab. Auch hier stehen Kostensenkung und Gewichtsersparnis im Vordergrund. Die neue Monster soll angeblich rund zehn Kilogramm leichter sein als das aktuelle Modell. Aber Gitterrohrrahmen und Einarmschwinge sind zwei Designmerkmale, welche bei Ducatisti ganz hoch im Kurs stehen.

Ducati ja auch einen Teil der eingesparten Produktionskosten an die Kunden weiter. Aktuell kostet die Monster 821 inklusive der sogenannten Nebenkosten 11.500 Euro, für die Monster 1.200 sind 14.525 Euro zu bezahlen.

Die neuen Ducati-Modelle werden vermutlich in den nächsten Wochen offiziell auf irgendeine Art und Weise, die Messen fallen ja aus, vorgestellt.







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

MOTO GUZZI

Jetzt die neuen Modelle testen!



Auftragsboom bei Energica

Energica, Italiens führender Hersteller für Elektromotorräder der Spitzenklasse, verzeichnet trotz der Corona-Krise einen extremen Auftragsboom. In diesem Jahr gingen bisher Bestellungen in einem Wert von 4,3 Millionen Euro ein. Das ist ein Zuwachs von 190 Prozent gegenüber dem Gesamtwert von 2019!

Dank einer Produktionssteigerung nach der Wiederöffnung des Werks nach der Corona-Pause konnten bisher 78 Prozent der Bestellungen ausgeliefert werden.

Benelli 1200 vorgestellt

Auf einer Motorradmesse in China hat Benelli als größtes Modell der Marke eine neue Dreizylindermaschine mit 1.200 Kubikzentimetern als Reisetourer mit 134 PS vorgestellt.

Für die Zukunft kündigte Benelli eine wahre Modelloffensive an. Geplant sind Einzylinder-Motorräder mit 250, 380 und 530 Kubikzentimetern. Zweizylindrige Maschinen sind mit 400 und 700 Kubikzentimetern geplant. Den Dreizylinder will Benelli mit 900 und 1200 Kubikzentimetern wieder aufleben lassen. Außerdem sind vierzylindrige Motorräder mit 650 und 1000 Kubikzentimeter geplant. Manche Modelle werden aber vermutlich nicht nach Europa kommen.



Reifen Salewyski
Ihr Ansprechpartner für
Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen
Freie Tankstelle
21357 Bardowick - An der B 4 - Hamburger Landstr. 65
☎ 10 41 31 12 91 11

Neues Museum mit Morbidelli-Motorrädern

Mitte August wurde ein Großteil der Morbidelli-Sammlung in Großbritannien versteigert. Aber längst nicht alle Motorräder kamen bei Bonhams unter den Hammer. Das italienische Kulturministerium konnte doch noch verhindern, dass etwa 70 Motorräder, die älter als 75 Jahre sind, in alle Winde verstreut wurden. Mit diesen Vorkriegsmaschinen soll in Pesaro ein neues Museum entstehen.

Der Automotoclub Storico Italiano hat diese Motorräder für etwa eine Million Euro von der Familie Morbidelli gekauft. Die Gemeinde Pesaro will in der Via San Francesco ein Gebäude, welches nach Bedarf noch renoviert werden muss, zur Verfügung stellen. Wann das Museum eröffnet wird, ist noch nicht bekannt.

Zulassungen in Italien

In Italien hat sich der Motorradmarkt im August deutlich erholt. Da lagen die Neuzulassungen 41 Prozent über dem Wert des Vorjahresmonats. Damit beträgt das Minus der ersten acht Monate, in denen ja über lange Zeit eine rigorose Ausgangssperre herrschte, nur noch 11 Prozent. Extrem stark positioniert sich Benelli. Mittlerweile bietet die Firma Motorräder von 125 bis 750 Kubikzentimeter an und kann so diverse Kundengruppen bedienen, während Marken wie Aprilia, Ducati und Moto Guzzi fast nur große Motorräder produzieren.

In der Zulassungsliste belegt die Benelli TRK 502 mit 2.604 Neuzulassungen Platz zwei hinter der BMW R 1250 GS. Diese hat lediglich 10 Zulassungen mehr.

In den Top 100 der italienischen Tabelle befinden sich zehn verschiedene Benelli-Modelle mit insgesamt 5.864 Inverkehrnahmen. Ducati ist mit acht Maschinen vertreten, diese fanden zusammen 4.502 Käufer. Die erfolgreichste Duc ist auf Rang 14 die Scrambler 800 (1.058) vor der Multistrada 1260 (732) und der Multistrada 950 (709).

Moto Guzzi ist mit der V7 (1.098) und der V85 TT (947) auf den Positionen 12 und 15 vertreten. Fantic belegt mit der Caballero 500 (786) Platz 20. Beta hat mit der RR 2T 300 (381) Position 44 inne. Aprilia hat mit keinem Modell den Sprung in die Top 100 geschafft.

MV Agusta

MV Agusta produziert zur Zeit etwa 27 Motorräder pro Tag. Bis zum Ende des Jahres will man in Varese diese Zahl auf 37 steigern. Bis zum Sommer 2021 sollen täglich 50 MV Agustas das Werk verlassen. Langfristig will man die Kapazität auf 75 Maschinen pro Tag ausbauen. So möchte MV Agusta im nächsten Jahr 10.000 Einheiten herstellen. Für die Zukunft stellt man sich eine Jahresproduktion von 15.000 Zweirädern in Italien vor.

Außerdem sollen bei QJ-Motor in China 5.000 bis 7.000 weitere MV Agustas entstehen. Hierfür werden in Italien zwei Baureihen mit 350 und 500 bis 600 Kubikzentimeter entwickelt, die dann in China vom Band laufen sollen.

Bis 2024 hat MV Agusta das ambitionierte Ziel, bis zu 25.000 Motorräder pro Jahr zu verkaufen. Den Vertrieb auf dem chinesischen Markt übernimmt ab sofort QJ-Motor.

Aprilia Tuono X

Nachdem Aprilia von der RSV4 eine spezielle Zehnerreihe nur für die Rennstrecke geschaffen hatte, stellt man nun nach dem gleichen Strickmuster eine leichte und leistungsstarke Tuono auf die Räder. Die von Aprilia genannten Eckdaten sind 221 PS und 166 Kilogramm. Das ist aber das sogenannte Trockengewicht. Im fahrbereiten Zustand wird die Maschine trotz exklusiver Zutaten schwerer sein.

Die Tuono X besitzt keine Straßenzulassung, dafür aber an der Verkleidungsfront Winglets wie an der MotoGP-Maschine. Den Preis für dieses Sondermodell, welches in Handarbeit in der Rennabteilung entsteht, gibt Aprilia mit 34.900 Euro an. Hierin ist aber die Mehrwertsteuer noch nicht enthalten. In Deutschland sind also inklusive Steuer (16 %) 40.484 Euro fällig. Aprilia hatte angekündigt, nur zehn dieser Motorräder bauen zu wollen. Interessenten konnten das Bike online bestellen. Nachdem diese zehn Tuono V4 X innerhalb von wenigen Stunden ausverkauft waren, entschloss man sich, zwei weitere Serien zu je zehn Stück anzubieten. So wurde aus der X eine Triple-X.

Regler für alle Ducatis 87,- €

10 Jahre Garantie, 1 Jahr

uneingeschränktes Rückgaberecht

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

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

Kontaktlose Zündanlagen für viele Motorräder lieferbar

Bike Affairs Bredenbek

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

75 Jahre MV Agusta

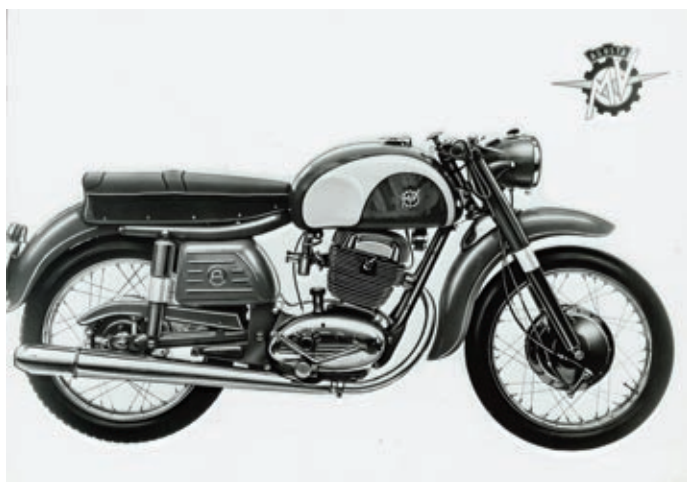
Teil drei, immer mehr Viertakter

Nach den Anfängen mit leichten Zweitaktmotorrädern hatte sich MV Agusta den Viertaktern zugewandt. Die erste Maschine, die 250er mit Stoßstangenmotor von 1947, war ein schweres Motorrad im britischen Stil, das nur wenige Käufer fand. Genau das Gegenteil war die 175er, die 1953 vorgestellt wurde. Eine leichte, sportliche Konstruktion mit obenliegender Nockenwelle und je nach Modell verstellbaren Steuerzeiten. Die Steuerkette war etwas unterdimensioniert und die Ölmenge gering bemessen. Als nächster Viertakter folgte eine 125er, bei der man auf einfache Technik sowie geringe Produktionskosten und niedriges Gewicht achtete. Als weiteres Viertaktmodell präsentierte man die äußerst robuste Raid 250.

Die MV Agusta Raid 250 strahlt bereits im Stand Komfort und Zuverlässigkeit aus. Mit 115 km/h ist die Viertellitermaschine nicht schneller als die 175er, trotz der 14 PS bei 5.600 U/min. Aber das Motorrad ist deutlich stabiler konstruiert, eher geeignet für den Zweipersonenbetrieb und die lange Tour als die doch filigranen und sportlicher ausgelegten 175er. So wiegt die 250er 145 kg gegenüber den



Oben: Die erste 250er-Viertakt-Maschine von MV Agusta fand nur wenige Käufer.



Mit der Raid 250 (links) wagte MV Agusta etwa zehn Jahre später eine zweite Viertellitermaschine mit vier Takten.



Bei dieser Raid mit zwei Einzelsätteln könnte es sich um eine restaurierte Militärmaschine handeln. Bei allen Raids ist der vordere Kotflügel an der unteren Gabelbrücke befestigt.

Für die untere Aufnahme der Federn des Beifahrersattels ist der Heckrahmen anders geformt als bei anderen Raid-Modellen. Der Vergaser ist zu modern für dieses Motorrad. In den Fünfzigern gab es die Dell'Ortos mit Rechteckschieber noch nicht.



Die normalen Ausführungen der Raid-Modelle sind serienmäßig mit Sitzbänken ausgerüstet.

Foto Klaus Nahr bei Flickr.com.



***Prototyp einer
Raid 300 Militär.
Von diesem
Rahmen wurden
nur fünf Exemplare
für Erprobungs-
zwecke
gebaut.***

110 kg leichten 175ern. In den 19 Zoll großen Rädern sind Vollnabentrommelbremsen mit einem Durchmesser von 220 Millimetern zu finden.

Der Einzylinder-Motor ist wieder eine einfach zu wartende Konstruktion mit untenliegender Nockenwelle und über Stößelstangen und Kipphebel betätigte Ventile. Aus dem Fehler mit der 175er hatte man gelernt und der 250er ein großes Motorgehäuse, in welches drei Liter Öl passen, beschert.

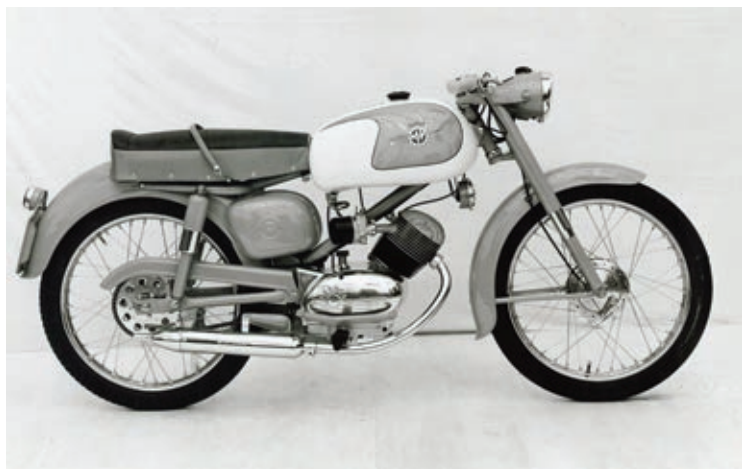
Der große Tank fasst 17 Liter, damit kommt man etwa 500 Kilometer weit.

Mit dem Dell'Orto MB 22 B-Vergaser beträgt der Verbrauch lediglich drei Liter auf 100 Kilometer. Am Prototyp der Raid 250 war noch ein SS1-Sportvergaser mit 25 Millimetern verbaut gewesen.

Von der Raid entstand auch eine spätere 300er-Variante mit 15 PS, die bereits bei 5.000 U/min zur Verfügung stehen. Diese Maschine erreicht 120 km/h. Die 250er hat einen Kolbendurchmesser von 69 Millimetern und einen Hub von 66 Millimetern. Daraus resultieren 246,6 Kubikzentimeter. Um deren 301 zu erzielen, wurde der Zylinder auf 74 Millimeter aufgebohrt und der Hub auf 70 Millimeter verlängert. Aber



***Raid 300 mit dem
späteren „Militär-
rahmen“: Dieser ist
für mehr Stabilität
unten geschlossen im
Gegensatz zu den
normalen Straßen-
modellen mit unten
offenen Rahmen.***



Ottantatre

Mit der Ottantatre schuf MV Agusta 1958 eine Art Leichtkraftrad. Ein Motorrad für kurze Strecken, gerade so motorisiert, dass man noch mit zwei Personen gut unterwegs sein konnte. Beifahrerfußrasten sieht man an dem Modell aber nur selten. Der Hubraum von 83 Kubikzentimetern, welcher

Mehr Motorrad als Moped - die MV Agusta Ottantatre bot mehr Prestige als die Leichtkrafträder anderer Hersteller und einen Viertaktmotor.

die 300er fand wenig Interesse bei den Käufern. Viele gingen an Behörden und das Militär.

Von der 300er existiert auch eine Militärversion mit anderem Rahmen. Dieser ist für mehr Stabilität unten geschlossen. Dazu ein langer Seitenständer, welcher den Zivilversionen vorenthalten blieb. Hier gab es eine Ausführung mit zwei Schwingsäteln anstatt der Doppelsitzbank der Zivilversion. Hierfür war der Heckrahmen verlängert mit Aufnahmespitzen für die Federn des hinteren Sattels.

der Maschine ihren Namen gab, war sehr ungewöhnlich, richteten sich die Hersteller doch meist nach den im Rennsport üblichen Klassen. Aber bei MV Agusta, war man sich sicher, dass die 83 Kubikzentimeter für den gewünschten Zweck ausreichen würden. Der Viertakter mit untenliegender Nockenwelle hat ein Bohrungs/Hubverhältnis von 46,5 zu 49,0 Millimeter. In der Version Turismo leistet der kleine Single 3,7 PS bei 6.000 U/min, die Sport-Variante erreicht bei 6.400 Kurbelwellenrotationen 4,2 PS. Nicht berau-

Mit Telegabel und hydraulischen Stoßdämpfern ist die Ottantatre gut ausgestattet. Es gibt auch rahmenfeste Halter für Beifahrerfußrasten.





Foto Klaus Nahr bei Flickr.com.

Die Ottantatre war damals das kleinste (Viertakt)Motorrad von MV Agusta.

schend viel, aber das Trockengewicht beträgt nur 83 Kilogramm. Der Tank nimmt 12 Liter auf. Bei einem Verbrauch von weniger als zwei Liter auf 100 Kilometer genügt das für 600 Kilometer Reichweite.

Der Rahmen ist eine Neukonstruktion. Das Hauptrohr führt in gerader Linie vom Lenkkopf zu einer aus Blechen zusammengesgeschweißten Sektion, die als hintere Motorhalterung und Schwingenlagerung dient. Es gibt keine Unterzüge, dafür eine Motorhalterung hinten am Zylinderkopf. Der Motor ist also ähnlich gelagert wie bei der Super-

pullman. Der Zylinder ist ungewöhnlich weit nach vorne geneigt. Es sind hier 40 Grad anstatt der 12 Grad wie bei vielen anderen MV Agusta-Modellen. Aber erst diese Zylinderneigung ermöglicht die Rahmenkonstruktion. Der Dell'Orto MA 15 B ist nach rechts versetzt montiert, um dem Rahmenhauptrohr aus dem Weg zu gehen.

In den 19 Zoll großen Rädern sorgen kleine Bremsstrommeln mit einem Durchmesser von 118 Millimetern für die Ver-

zögerung. Das sollte bei dem geringen Gewicht ausreichend dimensioniert sein. Die maximale Geschwindigkeit der Sportversion beträgt etwa 80 km/h. Bei dem Getriebe gibt sich die Ottantatre mit drei Gängen, die wie bei den meisten MV Agusta-Modellen über eine Schaltwippe auf der rechten Seite gewechselt werden, zufrieden.

Die meisten Leichtkrafträder der anderen

Aus der 175er mit obenliegender Nockenwelle entwickelte MV Agusta die 175 AB mit untenliegender Nockenwelle.





Lange Zeit waren die beiden Rahmenrohre vom Lenkkopf zum vorderen Motorgehäuse für viele Modelle von MV Agusta typisch. Der 175er-Stoßstangenmotor der AB-Baureihe hat am Ventildeckel mehr abgerundete Kühlrippen und Befestigungsschrauben ganz außen.

italienischen Hersteller besaßen damals Zweitaktmotoren und sahen eher wie Mopeds als wie kleine Motorräder aus. Das verschaffte der Ottantatre einen Prestigevorteil, dafür war die MV Agusta etwas teurer als die Mitbewerber.

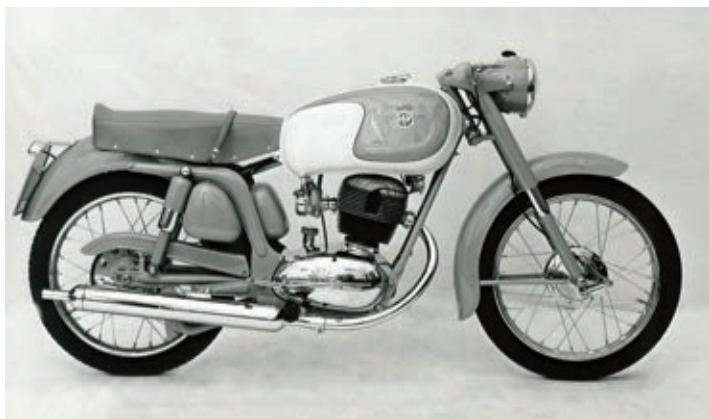
Eine einfachere 175er

Es gab Kunden, welche gerne eine 175er von MV Agusta gekauft hätten, welche aber die aufwendige Technik der Maschine mit obenliegender Nockenwelle und deren Anfälligkeit scheuten. Außerdem war dieses sportliche Modell nicht ganz so billig. Also schuf

man in Varese die 175 AB mit untenliegender Nockenwelle und Ventilbetätigung mittels Stoßstangen und Kipphebeln. Viele Bauteile der zwei 175er-Baureihen sind identisch und die Maschinen daher optisch nicht so leicht zu unterscheiden.



Beim 175er-OHC-Motor kann man auf der linken Seite den Schacht für die Steuerkette erkennen.



Mit überarbeitetem Motor und einem Zentrifugalfilter für das Motoröl gab MV Agusta eine Garantie von 100.000 Kilometer auf die Centomila.

Auch von der 175 AB bot das Werk diverse Varianten an. Diese kosteten damals in Italien zwischen 200.000 und 225.000 Lire. Das Modell mit obenliegender Nockenwelle stand mit Preisen bis zu 300.000 Lire in den Verkaufslisten.

125/150 Centomila

Die 125er mit Viertaktmotor wurde 1959 in einigen Punkten gründlich überarbeitet. Mit vergrößertem Motorgehäuse konnte nun die Ölmenge erhöht werden. Außerdem verwendete MV Agusta erstmals einen Ölschleuderfilter, welcher auf der Kurbelwelle sitzt. Von dieser Konstruktion war man so überzeugt, dass man diesem Motorrad

Damit man auch auf italienischen Autobahnen fahren darf, bohrte man die Centomila auf 150 Kubikzentimeter auf. Erkennbar ist die 150er meist an dem Doppelrohrauspuff.

werbewirksam eine Garantie bis zu 100.000 Kilometer versprach. Das gab der Maschine, welche eigentlich 125 TREL (Turismo Rapido Extra Lusso) heißt, den Spitznamen „Centomila“, italienisch für 100.000. Später folgten die Ausführungen RA und EL. Bis 1963 verließen ungefähr 14.000 Exemplare der Centomila das Werk. 1959 trat in Italien

eine neue Straßenverkehrsordnung in Kraft. Laut dieser durften Motorräder bis 150 Kubikzentimeter nicht mehr die Autostrada, die italienische Autobahn, befahren. Also bohrte MV Agusta die Centomila so auf, dass sie mit exakt 150,1 Kubikzentimetern die Mindestvoraussetzung für Autobahnfahrten erfüllt. Die 125er hat mit identischen 54 Millimetern für Bohrung und Hub 123,6 Kubikzentimeter. Bei der 150er sorgt ein 59,5 Millimeter messender Kolben für die nötige Zylindervolumenvergrößerung.



Erkennbar ist das größere Modell in den meisten Fällen an einem Doppelrohrauspuff, ansonsten sind die 125er und die 150er nahezu identisch. Natürlich existieren auch von der 150er diverse Varianten wie Gran Turismo (GT), Rapido Sport (RS), Rapido Sport America (RSA) und selbstverständlich war die 150er geringfügig teurer als die 125er.



Die Tevere 235 ist sozusagen eine 175er mit dem Zylinder der Raid 250.

Tevere 235

Aus der 175 AB entwickelten die Techniker die Tevere 235. Auf den Motor setzten sie den Zylinder der Raid 250. Das ergab mit einem von 62 auf 66 Millimeter vergrößerten Kolbendurchmesser 231,7 Kubikzentimeter. Damit hatte die Tevere 235 fast genauso viel Leistung (13 PS bei 5.600 U/min) wie die Raid 250, war aber etwa fünfunddreißig Kilogramm leichter als diese und bot entsprechend bessere Fahrleistungen.

Sitzbank und Werkzeugkästen sind anders gestaltet als bei der 175 AB. Außerdem verfügt die Tevere 235 über einen richtigen Luftfilterkasten. Die 175er haben entweder einen kleinen Aufsatzfilter oder einen „offenen“ Trichter.

1960

1960 bestand also das Angebot von MV Agusta aus folgenden Motorrädern: Ottantatre, 125 Centomila, 150 Centomila, Tevere 235 und Raid 250/300.

Fotos: MV Agusta, Archiv, Klaus Nahr



NUOVI MODELLI
MV Rapido America 125 cc

CARATTERISTICHE
MOTORE
Motore a 4 tempi con valvole in testa. Cilindrata: 125 cc. 103,5 x 60 mm. In ghisa con testa rigata in lega leggera, ventola a tre bracci in alluminio. Apparecchio con valvole integrate. Cambio a 5 marce a 4 velocità a pressione. P. max. 10 CV a 5.500 giri/min.

TELAIO
Telaio in tubi di acciaio. Forcella anteriore telescopica. Ammortizzatori a molla idraulica. Ruote in lega leggera. Pneumatici 18 x 2,15. Velocità massima 120 km/h.



MV Rapido Extra Lusso 125 cc

CARATTERISTICHE
MOTORE
Motore a 4 tempi con valvole in testa. Cilindrata: 125 cc. 103,5 x 60 mm. In ghisa con testa rigata in lega leggera, ventola a tre bracci in alluminio. Apparecchio con valvole integrate. Cambio a 5 marce a 4 velocità a pressione. P. max. 10 CV a 5.500 giri/min.

TELAIO
Telaio in tubi di acciaio. Forcella anteriore telescopica. Ammortizzatori a molla idraulica. Ruote in lega leggera. Pneumatici 18 x 2,15. Velocità massima 120 km/h.



MV Rapido Sport 150 cc

CARATTERISTICHE
MOTORE
Motore a 4 tempi con valvole in testa. Cilindrata: 150 cc. 110 x 60 mm. In ghisa con testa rigata in lega leggera, ventola a tre bracci in alluminio. Apparecchio con valvole integrate. Cambio a 5 marce a 4 velocità a pressione. P. max. 12 CV a 6.000 giri/min.

TELAIO
Telaio in tubi di acciaio. Forcella anteriore telescopica. Ammortizzatori a molla idraulica. Ruote in lega leggera. Pneumatici 18 x 2,15. Velocità massima 130 km/h.

M.V. campionissima del mondo

Presseschau

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

Fantic Caballero 500 Scrambler Deluxe

Nicht ganz vier Seiten umfasst ein Fahrerbericht der aktuellsten Version der Fantic Caballero in der Zeitung „Tourenfahrer“. Neun Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. Der Artikel ist in dem Heft Nr. 10/2020 zu entdecken.

Ducati 350 SCD

Auf acht Seiten mit vierzehn Bildern findet man in der aktuellen Ausgabe von „Motorrad Classic“ einen Bericht über die Einzylinder-Rennmaschine, von der es nur sechs Exemplare geben soll.



Aprilia Tuono V4 1100 Factory

In der Oktober-Ausgabe der „PS“ misst sich die Aprilia mit diesen Konkurrenten: BMW S 1000 R, Ducati Streetfighter V4 S, KTM 1290 Super Duke R, MV Agusta Brutale 1000 RR und Yamaha MT-10 SP. Der Vergleichstest erstreckt sich über fünfundzwanzig Seiten mit sechsundvierzig Abbildungen.

MV Agusta Brutale 1000 RR

Fünfundzwanzig Seiten der aktuellen Zeitung „PS“ sind einem Vergleichstest von sechs unverkleideten Motorrädern gewidmet. Sechsundvierzig Fotos zeigen Aprilia Tuono V4 1100 Factory, BMW S 1000 R, Ducati Streetfighter V4 S, KTM 1290 Super Duke R, MV Agusta Brutale 1000 RR und Yamaha MT-10 SP.

Einen Bericht über die neue Brutale kann man ebenfalls in der Ausgabe Nr. 07/2020 der Zeitung „Motorrad Magazin“ auf fünf Seiten lesen. Zwölf Abbildungen bringen das Motorrad und einige seiner Details den Lesern näher.

Moto Guzzi V 1000 G5

In der aktuellen Ausgabe hat „Motorrad Classic“ einen Reprint eines Tests der Guzzi, welche eigentlich eine Convert mit konventionellem Getriebe ist, abgedruckt. Dieser Artikel mit neun Seiten und zweiundzwanzig Abbildungen stammt aus dem Jahr 1979.

Presseschau

Ducati Scrambler 800

Der „Tourenfahrer“ veröffentlicht auf drei Seiten in dem Oktober-Heft eine Gebrauchtkaufberatung und Zubehörtips für das Retrobike aus Bologna. Dreizehn Fotos schmücken den Text.

Ducati Streetfighter V4 S

In einem Vergleichstest beleuchtet „PS“ die Unterschiede zwischen Aprilia Tuono V4 1100 Factory, BMW S 1000 R, Ducati Streetfighter V4 S, KTM 1290 Super Duke R, MV Agusta Brutale 1000 RR und Yamaha MT-10 SP. Zu finden ist der Artikel über die sechs unverkleideten Motorräder in der Ausgabe Nr. 10/2020 mit sechsundvierzig Abbildungen auf fünf- und zwanzig Seiten.

Ducati-Renngespann

In der Zeitung „Motorrad Gespanne“ wird die Geschichte eines Renngespanns mit einem Ducati-Zweiventilmotor in der Ausgabe Nr. 179 auf drei Seiten erzählt. Sieben Fotos zieren den Artikel und zeigen ein paar Details.

MV Agusta Superveloce 800

Ein Test über das Retrobike aus Varese ist in dem Oktober-Heft der Zeitung „MO“ zu finden. Siebeneinhalb Seiten und acht Bilder sind die Eckdaten dieses Berichtes.

Die Zeitung „PS“ hat einen Fahrbericht der dreizylindrigen MV Agusta im Retro-Design auf sechs Seiten veröffentlicht. Neun Fotos übernehmen die Darstellung der Superveloce in dem Heft Nr. 10/2020.

Benelli TNT 125

Drei Minibikes stehen im Focus eines Vergleichs im „Motorrad-Magazin“. Hierfür wählte die Redaktion folgende Motorräder aus: Benelli TNT 125, Brixton Crossfire 125 XS und Honda Monkey. Diese kleinen Motorräder setzen sich auf nicht ganz acht Seiten mit zweiundzwanzig Abbildungen in dem aktuellen Heft in Szene.

Benelli Tornado 900

In der Zeitung „MO“ ist ein Bericht über die dreizylindrige Benelli zu lesen. Hier verteilen sich sieben Fotos auf vier Seiten in der Ausgabe Nr. 10/2020.

Lust[®]
Motorrad GmbH

Exklusive italienische Motorräder im Großraum Köln

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

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

Twins Only

20 Jahre Zweizylinder-Heizen in Oschersleben

Bereits zum zwanzigsten Mal findet die Veranstaltung Twins Only auf der Rennstrecke von Oschersleben statt, und ich bin noch nie dabei gewesen. Bis vor wenigen Jahren fehlte mir an meiner bevorzugten Gilera einfach der zweite Zylinder. Mittlerweile hat aber auch eine Aprilia RSV Mille als Rennerle den Weg in die heimische Garage gefunden. Also: auf nach Oschersleben.

Uwe, der rennstreckenerprobte Königswellentreiber, ist Stammgast bei Twins Only und organisiert immer für eine kleine Gruppe die Boxenmiete und erinnert rechtzeitig an den Termin. Da klinkte ich mich diesmal ein.

Eigentlich mag ich dieses Gedränge in Gemeinschaftsboxen nicht, aber Uwe will eine Doppelbox mit etwa zehn Motorrädern belegen. Da bleibt genug Platz, und wir haben für unsere Gruppe eine eigene Dusche und Toilette - das kann in Corona-Zeiten nicht schaden.

Wie so oft bei Renntrainings und gerade in Oschersleben bilden sich am Vorabend vor dem Einlass erst mal lange Schlangen aus Autos, Transportern, Wohnmobilen und Anhängern. Als die Tore endlich für uns geöffnet werden, strömt erst einmal alles hinein, sucht sich einen Parkplatz und dann geht es darum, bei der Anmeldung herauszufinden, welche Box wir beziehen dürfen. Danach noch die Parkplatzsituation vor unserer Box mit anderen, die sich da bereits breit gemacht haben, klären. Der Bereich

vor den Boxen ist normalerweise für die Teilnehmer in den Boxen frei zu halten, damit die dort ihre Fahrzeuge parken und abladen können. Da stießen wir auch auf Verständnis. Zum Glück hatten die Anderen noch nicht so viel aufgebaut.

Nachdem das alles geregelt ist, können wir mit dem Auspacken anfangen. Nach und nach kommt unsere Gruppe zusammen. Viele kennen sich, manche seit Jahrzehnten, andere noch gar nicht - aber das kann man ja ändern. Wir sind eindeutig italo-lastig. Zwei Königswellen-Ducs, drei moderne Vierventiler aus Bologna, als Bindeglied ein Zweiventiler mit Zahnriemen, zwei Guzzis (klein und groß), zwei Aprilias, eine 1.200er Morini und ein Japan-Bike. Habe ich jemand vergessen?



Die Zeitung MO ist der Veranstalter von Twins Only, und Ducati Deutschland hat ein paar Probefahrmotorräder mitgebracht.



Es waren viele Italo-Bikes in Oschersleben bei Twins Only, so wie diese relativ neue Moto Morini und Ducatis unterschiedlicher Generationen.

Elf Männer und vier Frauen, von denen zwei auch auf der Piste ihre Runden drehen wollen.

Der Abend besteht aus Einräumen, Vorbereiten, Beschnuppern, Rumschauen und gemütlichem Beisammensein. Ich entdecke im Fahrerlager erstaunlich wenige Bekannte, da hatte ich mit mehr gerechnet. Trotz Corona ist die Stimmung überall entspannt - oder vielleicht deswegen. Endlich wieder die Möglichkeit zum gepflegten Aufzünden.

Der Ablauf der Veranstaltung ist identisch mit den meisten anderen Events dieser Art. Anmelden mit dem Papierkram, Fahrerbesprechung und dann fahren in vier Gruppen, die vorher eingeteilt wurden. Wer will, kann sich von Instruktorinnen die Linie zeigen lassen oder sich Tipps zur Verbesserung geben lassen. Es gibt weder eine technische Abnahme noch eine Zeitnahme.

Mein erster Turn wird sehr früh beendet, da ist vielleicht einer gestürzt. Ich selbst habe den ganzen Tag über keinen einzigen Sturz gese-

hen, es geht alles sehr diszipliniert zu, anscheinend hat keiner das Messer zwischen den Zähnen - sehr angenehm. Ich bin in der zweitschnellsten Gruppe gelandet. Da sind auch ein paar ganz schnelle und ein paar etwas langsamere, aber solange man untereinander etwas Rücksicht nimmt, passt das schon. Es muss nicht immer eine Veranstaltung mit stetiger Neueinteilung der Gruppen an-

hand der Rundenzeiten sein.

Ich habe zwei Motorräder mit, eine Aprilia RSV Mille (einfaches Modell der ersten Serie), die ich schon ein paar Jahre fahre, und eine RSV Mille R (besseres Modell der zweiten Serie - Schmiederäder, Öhlins usw.), die mir im letzten Herbst für kleines Geld zugelaufen ist und mit der ich bisher noch keinen Meter gefahren bin. Der ehrgeizige Plan ist, am ersten Tag mit der einfachen Mille eine persönliche Bestzeit aufzustellen. Am zweiten Tag will ich dann die bessere Aprilia fahren, sie kennen lernen und überprüfen und dann meine Bestzeit verbessern - man muss sich ja Ziele setzen.



Ich komme schon am Vormittag sehr dicht an meine bisherige Bestzeit heran, das Tagesziel ist also zum Greifen nahe. Aber alle Wettervorhersagen für den nächsten Tag sind nass, nass, nass. Wenn ich am Plan festhalte, kann ich die „Neue“ nur im Regen fahren - oder ich ändere das Vorhaben.

In der Mittagspause muss die Entscheidung fallen. Das Catering ist im Preis enthalten. So richtig überzeugen kann es mich nicht, ich würde lieber etwas weniger Nenngebühr bezahlen und dafür selbst den Grill anschmeißen. Während des Essens wird der Plan geändert. Ich beschließe, am Nachmittag die Neue zu fahren, um sie erst einmal im Trockenen kennen zu lernen. Also werden die Reifenwärmer umgezogen. Die R hat Slicks, mit sowas bin ich noch nie gefahren.

Es ist doch erstaunlich, wie unterschiedlich sich zwei fast identische Motorräder fahren können. Anderer Lenker, andere Fußrasten, etwas unterschiedliche Leistungscharakteristik und ein breiterer Hinterradreifen mit anderem Querschnitt ... Der erste Nachmittagsturn ist zur Eingewöhnung.

Beim zweiten Turn schon fast die gleiche Zeit wie am Vormittag, das flutscht ja prima. Tja, und beim sechsten Turn des Tages - jetzt ist eigentlich die persönliche Bestzeit vorgesehen - ist die Luft raus. Das erste Renntraining in diesem Jahr aufgrund der Corona-Probleme, wenig Sport gemacht - das Motorrad ist willig, doch der Fahrer schwächelt.

Aber immerhin, auch die zweite Aprilia läuft so wie sie soll, keine negativen Überraschungen, alles gut - ein guter Kauf und ein erfolgreicher Tag.

Ein Tag ohne Vierzylindergekreische. Alles Zweizylinder, aber auch hier gibt es ja eine große Bandbreite von der zweitaktenden Aprilia RS 250 bis zur harleybetriebenen Buell. Dazwischen alles mögliche vom Boxer über Paralleltwin hin zum V-Motor. Viele europäische Marken sind hier vertreten und auch einige Italo-Bikes. Klassiker, aktuelle Maschinen, teils serienmäßig mit abgeklebter Beleuchtung bis

Klassische Guzzis dürfen selbstverständlich nicht fehlen.



Zwei schnelle Belle Rosse. Die eine versteckt ihren Motor, aber es sind beides V2.



hin zu reinrassigen Rennumbauten, in die teilweise sehr viel Geld investiert wurde. Das Fahrkönnen von Anfänger bis Profi, aber dafür gibt es ja unterschiedliche Gruppen.

Das abendliche Beisammensein mit Freibier und Maultaschen lässt anscheinend so manche Corona-Hemmungen fallen. Wir ziehen uns in unsere Doppelbox zurück und bilden einen großen Sitzkreis. Es gibt viele Geschichten zu erzählen - nur einer muss noch an seiner alten Ducati schrauben. Nix schlimmes, nur ein kleines Ölleck.

An einer neuen Ducati hat den Tag über der serienmäßige Quickshifter nicht funktioniert, aber auch das konnte gelöst werden. Wenn ich das richtig mitbekommen habe, musste das Steuergerät für eine Weile vom Bordnetz getrennt werden. Mehr technische Probleme hatte unsere Gruppe nicht.

Am zweiten Tag kommt es dann, wie es vorhergesagt war: Regen, Regen, Regen. Lange Zeit traut sich keiner auf die Strecke. Dann ziehen ein paar Unentwegte ihre Bahnen. Ich habe zwar Regenreifen mit, aber irgendwie keine Motivation, diese aufzuziehen. Also durch das Fahrerlager streunern, Mopeds gucken und quatschen und auf Wetterverbesserung hoffen.

Die ersten von uns haben bereits am Morgen eingepackt. Ich warte bis zur Mittagspause, aber nach dem Essen gebe auch ich auf und verlade die Motorräder in den Anhänger. So ist das manchmal, da ist dann nicht genug Biss da. Aber es waren trotzdem zwei schöne Tage mit netten Menschen. Und im nächsten Jahr komme ich wieder - warum habe ich nicht schon früher bei Twins Only teilgenommen? Ist doch eine sehr entspannte Veranstaltung. Fotos: Wolfgang Wegner



DUCATI
MELLE

DUCATI
MELLE
seit 2004

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

Aktuelle Einsteigermotorräder

Italienische Motorräder für die Klasse A2

Mit dem Führerschein der Klasse A2 darf man Motorräder mit maximal 48 PS fahren. Es gibt zwei Arten von 48-PS-Motorrädern. Solche, deren Maximalleistung serienmäßig unter dieser Grenze liegt, und solche, die eigentlich eine höhere Motorleistung haben und nachträglich gedrosselt wurden, damit man sie mit dem A2-Lappen bewegen darf. Solche gedrosselten Fahrzeuge sind oft schwerer und meist auch teurer. Aber wenn man später den großen Führerschein macht, kann man diese Maschinen kostengünstig entdrosseln und braucht kein neues Bike zu kaufen.

Neben den maximalen 48 PS hat sich der Gesetzgeber noch ein paar Grenzen ausgedacht. So darf bei Drosselbikes die maximale Originalleistung nicht mehr als 95 PS betragen, und die 48 PS-Bikes dürfen höchstens 0,2 kW pro kg leisten. Das heißt, bei Ausschöpfung des Leistungslimits muss die Maschine mindestens 175 kg wiegen. Das minimal zulässige Leistungsgewicht liegt also bei etwa 3,65 Kilogramm pro PS.

Aprilia hat zwei Maschinen im Programm, welche sich für den kleinen Motorradführerschein eignen. Das sind die Dorsoduro 900 und die Shiver 900. Beide werden von dem gleichen V2-Motor angetrieben. Serienmäßig bietet dieser laut technischen Daten 95 PS. Mit jeweils 212 Kilogramm laut Hersteller sind



Ein klassisches Naked Bike ist die Aprilia Shiver 900.

die zwei Motorräder aus Noale keine Leichtgewichte. Die Dorsoduro kratzt mit 9.730 Euro knapp an der fünfstelligen Schmerzgrenze, die Shiver ist etwa 1.000 Euro preiswerter.

Demnächst kommt die RS 660 in den Handel. Auch hiervon will Aprilia eine 48-PS-Variante in die Geschäfte bringen. Genaue Daten hat das Werk noch nicht veröffentlicht.

Ein deutlich größeres Angebot in diesem Segment hat **Benelli** zu bieten.

Sieht aus wie eine Supermoto, fährt sich aber wie ein normales Motorrad: Aprilia Dorsoduro 900.





Links: Die Benelli 302 ist in zwei Versionen lieferbar; als vollverkleidete Sportmaschine und als unverkleidetes Motorrad mit normalhohem Lenker.

Unten: Die Benelli Leoncino 500 ist auch in zwei Ausführungen erhältlich. Neben der gezeigten Basismaschine gibt es noch die Trial mit Drahtspeichenrädern.

5.000 Euro kostet die BN 302/R. 38 PS stehen hier 209 Kilogramm gegenüber. Volle 48 PS bietet die Leoncino 500 bei nahezu identischem Gewicht (207 kg). Etwa 6.000 Euro möchte der Händler für die Standardversion mit Gußrädern haben. Für 500 Euro Aufpreis ist die Leoncino Trial mit schönen Drahtspeichenrädern und Enduroreifen lieferbar.

Der 500er-Paralleltwin der Leoncino ist ebenfalls in der kleinen Reiseenduro TRK 502 zu finden. Auch hier hat der Kunde die Auswahl zwischen zwei Varianten. Wieder sind die Räder einer der Unterschiede. Für 6.000 Euro ist die normale TRK erhältlich. Für die



TRK 502 X mit Drahtspeichenrädern muss man einen 500er mehr auf den Tisch legen. Mit 235 Kilogramm ist die TRK schwerer als manche 1.000er.

Die Benelli TRK 502 verfügt über den gleichen 500er-Paralleltwin wie die Leoncino und auch hier offeriert Benelli eine Ausführung mit Drahtspeichenrädern.



Auch der Cruiser 502 C mit 750 Millimetern Sitzhöhe besitzt den 500er-Zweizylinder. Mit 217 Kilogramm bewegt sich das Gewicht in der Mitte zwischen Leoncino und TRK. Das kleine Abbild der Ducati Diavel ist für 6.500 Euro erhältlich.

Mit diesen vier Modellen ist das Benelli-Angebot längst noch nicht erschöpft: Für 7.000 Euro steht die BN 600 in der Preisliste. Deren Vierzylinder lässt normalerweise 82 PS galoppieren. Diese haben in der offenen Version wenig Probleme mit den 234 Kilogramm.

Kein anderer Hersteller bietet so viele und so unterschiedliche 48-PS-Motorräder wie Benelli: oben die vierzylindrige BN 600 als Naked Bike, rechts der zweizylindrige Cruiser 502 C und unten die einzylindrige Imperiale als Retrobike im englischen Outfit.



Sechs Kilogramm leichter ist die 752 S. Für die 48 PS-Klasse muss der Zweizylinder-Motor 29 PS opfern. Das Naked Bike erleichtert das Bankkonto um 5.600 Euro.

Ein Exot, weit weg vom idealen Leistungsgewicht, ist die Imperiale 400. Das klassische Einzylindermotorrad im britischen Styling wiegt 205 Kilogramm. Da müssen sich die 20 PS schon etwas anstrengen, aber ideal für gemütliches Motorradwandern. So um die 4.000 Euro verlangt



Die Benelli 752 S ist momentan das größte Modell der Marke aus China mit italienischen Wurzeln.

Zwischen der Scrambler Sixty2 (unten) und der Scrambler 1100 (rechts) klafft eine Preisspanne von mehr als 5.000 Euro.



der Vertragshändler für die Imperiale.

Bei **Ducati** passt die kleinste Scrambler ohne Drosselung in das A2-Angebot. Die Sixty2 (7.900 Euro) mobilisiert aus 400 Kubikzentimetern 41 PS. Dem stehen 183 Kilogramm gegenüber. Die 800er-Scrambler wiegen ein paar Kilogramm mehr, dafür bieten sie, auch wenn sie von 73 auf 48 PS reduziert wurden, mehr Drehmoment und Druck von unten. Zudem sind sie besser ausgestattet. Des-

halb sind die großen Scrambler mit Preisen ab 9.450 Euro etwas teurer, aber wie gesagt, sie bieten mehr und in der 800er-Klasse hat man auch die Auswahl zwischen verschiedenen Modellvarianten.

Und dann gibt es da auch noch die ganz großen Scrambler, die mit dem 1100er-V2. Die sind nochmal schwerer (206 kg) und nochmal besser ausgestattet. Aber da fangen die Preise erst



bei 13.500 Euro an - viel Holz für ein 48-PS-Motorrad.

Dann vielleicht lieber die Monster 797, die ist schon für etwas mehr als 9.000 Euro zu haben. Mit 193 kg bleibt die letzte luftgekühlte Monster noch unter der 200er-Schallmauer.

Bei **Fantic** haben alle Caballero-Modelle serienmäßig weniger als 48 PS.

Die Monster 797 (oben) erinnert an das allererste Monster. Sie ist eins der 48-PS-Italobikes mit dem besten Leistungsgewicht.

Die Mondial 300 wird als normales Motorrad (rechts), neudeutsch Naked Bike, und als Retroportler (unten) produziert.



Die 250er kitzelt aus ihrem Single 23 PS, die 500er steht da mit 39 Pferdestärken deutlich besser im Futter. Das reizt zwar die erlaubten 48 PS nicht aus, dafür sind die Fantics mit 153 bzw. 159 Kilogramm deutlich leichter als die Konkurrenzmodelle. Und Gewicht zählt immer - beim Beschleunigen, beim



Bremsen und beim Rangieren. Die Fantics gibt es in den Ausführungen Scrambler und Flat Track. Die Preisspanne reicht von 5.750 Euro für die Viertellitermaschine bis zu 7.000 Euro für die 500er in der Rallyausführung.

Mondial hat zwei Motorräder mit 300 Kubikzentimetern im Programm. Sowohl die unverkleidete HPS 300 als auch die Sport Classic 300 mit Vollver-

Oben: Die Fantic 250 und 500 unterscheiden sich nur durch den Motor, das komplette Fahrwerk ist identisch.

Die drei 850er-Guzzis kommen ebenfalls für Besitzer des Führerscheins A2 in Frage. Rechts die Reiseenduro V85 TT und unten die V9 Roamer (gelb) und V9 Bobber.



kleidung leisten 23 PS. Für beide Maschinen gibt Mondial 149 kg als Gewicht an. Viel leichter geht es bei den aktuellen 48-PS-Motorrädern wohl nicht mehr.

Die V7-Modelle von **Moto Guzzi** liegen mit 52 PS knapp über dem Limit, sind aber selbstverständlich entsprechend modifizier-



Die Moto Guzzi V7 III produziert Moto Guzzi in den unterschiedlichsten Ausführungen.

bar - egal ob Stone, Milano, Racer oder andere. In die Guzzi-Welt für A2-Fahrer kann man ab 7.700 Euro eintauchen. Auch die V9 Bobber und V9 Roamer sind anpassbar. Hier muss man aber mit um die 10.000 Euro schon etwas tiefer in die Tasche greifen. Die kleinen Guzzis wiegen so um die 210 Kilogramm. Knapp 40 Pfund mehr stemmt die V85 TT auf die Waage, aber auch sie wird mit der nötigen Leistungsreduzierung von 80 auf 48 PS offeriert. Da muss man



das Konto schon um die 11.700 Euro erleichtern.

Seit diesem Jahr bietet auch **MV Agusta** auf 48 PS gedrosselte Varianten an. A2-tauglich sind die nackte Brutale 800 Rosso für 12.000 Euro und die vollverkleidete F3 675, die mit 15.490 Euro in der Preisliste notiert ist. Damit gehören die dreizylindrigen Maschinen aus Varese zu den teuersten 48-PS-Motorrädern, welche auf dem Markt sind.



Mit 193 und 199 kg Gewicht gehören die MV Agustas - oben die Brutale 800 und links die F3 675 - zu den leichteren Maschinen, welche die erlaubte Maximalleistung von 48 PS ausschöpfen.

SWM hat mit dem Importeurswechsel das Programm deutlich verkleinert. Als passendes Straßenmotorrad ist im Moment nur noch die Supermoto SM 500 R im Angebot. Der flüssigkeitsgeköhlte Single leistet 34 PS. Für das vollgetankte Motorrad werden 140 Kilogramm genannt. Für 7.500 Euro wechselt das leichte Spaßbike den Besitzer.

Zu den angegebenen Preisen kommen je nach Marke (z. B. Aprilia) noch die Kosten für Drosselung und Eintragungen dazu. Ein Motorrad mit 48 PS muss für den A2-Führerschein mindestens 175 Kilogramm wiegen, also 3,7 kg/PS Leistungsgewicht. An diesen Wert kommt kein aktuelles, italienisches Motorrad annähernd heran.

Das beste Leistungsgewicht von den hier aufgelisteten Motorrädern hat die Ducati Scrambler 800 mit 3,94 kg pro PS. Den schlechtesten Wert bietet die Benelli Imperiale 400 mit 10,25 kg pro PS. Hier spielt aber auch die Tankgröße eine Rolle. Laut der aktuellen Norm wird das Gewicht mit einem zu 90 Prozent gefüllten Tank ermittelt.

Kein Hersteller kommt also heutzutage an das Leistungsgewicht von 3,7 kg/PS heran. Auf dem Gebrauchtmärkte gibt es Maschinen, die dichter an den Grenzwert heran kommen. Vor etwa 30 Jahren bot zum Beispiels eine Aprilia Tuareg 600 Wind mit 175 kg und 46 PS einen Wert von 3,80 kg pro PS.

Motorrad	PS	Gewicht	Leistungsgew.	Preis
Aprilia Dorsoduro 900	48 (95)	212	4,42	9.730 Euro
Aprilia Shiver 900	48 (95)	212	4,42	8.860 Euro
Aprilia RS 660	48 (95)	k.a.		k.a.
Benelli BN 302/R	38	209	5,50	ab 4.899 Euro
Benelli Leoncino 500	48	207	4,31	5.999 Euro
Benelli Leoncino 500 Trial	48	207	4,31	6.499 Euro
Benelli TRK 502	48	235	4,90	6.000 Euro
Benelli TRK 502 X	48	235	4,90	6.500 Euro
Benelli 502 C	48	217	4,52	6.499 Euro
Benelli BN 600	48 (82)	234	4,88	7.000 Euro
Benelli 752 S	48 (77)	228	4,75	7.599 Euro
Benelli Imperiale 400	20	205	10,25	3.890 Euro
Ducati Scrambler Sixty2	42	183	4,36	7.895 Euro
Ducati Scrambler 800	48 (73)	189	3,94	ab 9.455 Euro
Ducati Scrambler 1100	48 (86)	206	4,29	ab 13.550 Euro
Ducati Monster 797	48 (73)	193	4,02	9.065 Euro
Fantic Caballero 250	23	153	6,65	ab 5.750 Euro
Fantic Caballero 500	39	159	4,07	ab 6.530 Euro
Mondial HPS 300	23	149	6,48	4.279 Euro
Mondial Sport Classic 300	23	149	6,48	4.572 Euro
Moto Guzzi V7 III	48 (52)	210	4,38	ab 7.700 Euro
Moto Guzzi V9 Bobber	48 (55)	210	4,38	10.280 Euro
Moto Guzzi V9 Roamer	48 (55)	210	4,38	9.730 Euro
Moto Guzzi V85 TT	48 (80)	229	4,77	11.680 Euro
MV Agusta Brutale 800 Rosso	48 (95)	199	4,15	12.999 Euro
MV Agusta F3 675	48 (95)	193	4,02	15.390 Euro
SWM SM 500 R	34	140	4,12	7.499 Euro

Regelmäßige Italotreffs

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

Baden-Württemberg

68161 Guzzi² Moto Guzzi-Stammtisch in Mannheim, jeden 2. Donnerstag im Monat ab 19:30 Uhr, in der Pizzeria Da Linda, 11 12. Info: Tel.: 0151-40253889 oder E-Mail: gtheobald@gmx.com.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

73770 Moto Guzzi-Führstück. Jeden ersten Sonntag im Monat um 10:00 Uhr, Bäcker-Café Schill in Denkendorf, Körschtalstr. 100 (Gewerbepark Körschtal). Info: Tom Short, Tel.: 0174-1026189 (englisch, wenig deutsch), E-Mail: azguzziprep@live.com.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bayern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regelmäßige ItaloTREFFs

87734 Der ItaloStammtisch Unterallgäu trifft sich regelmäßig (meistens am 1. Freitag im Monat) im Landhaus Maienhof - Pizzeria "I Mille Desideri", Hauptstr. 19 in Beningen bei Memmingen. Termine und Infos: E-Mail: italostammtisch-unterallgaeu@outlook.de, Tel.: 08331-88507 oder 0173-1807553.

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

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

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

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

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

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

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

Umgezogen?
Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Berlin

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

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

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

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

Bremen

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

Hamburg

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

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

Hessen

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

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

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

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

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

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

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

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

Niedersachsen

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

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

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

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

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

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

32425 Jeden 3. Donnerstag im Monat Stammtisch bei Pizza Pizza, Todtenhauser Dorfstraße 30 in Minden. Info: Tel.: 0160-5756199.

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

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

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

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

Nordrhein-Westfalen

32425 Jeden 3. Donnerstag im Monat Stammtisch bei Pizza Pizza, Todtenhauser Dorfstraße 30 in Minden. Info: Tel.: 0160-5756199.

Regelmäßige Italotreffe

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

40789 Der Guzzistammtisch "schäl Säck" trifft sich regelmäßig einmal im Monat in der Insterburger Str. 10 in Monheim. Info: Tel.: 01515757069.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rheinland-Pfalz

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

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

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

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

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

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

Saarland

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

Sachsen

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

Schleswig-Holstein

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

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

Österreich

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schweiz

CH-3538 Treff des Italo-Moto-Club-Schweiz findet jeden Freitag beim Pilsener Wälderstübli G. 4, Röttenbach. Info: Internet: www.imcs.ch, Tel.: 0041-(0)31-7912264.

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

Umgezogen?
Bitte teilt uns
rechtzeitig
Eure neue
Adresse mit!

unterwegs gesehen

Bei einer Moto Guzzi wurden die beiden Anschlüsse für den Ölkühler mit einem kurzen Schlauch verbunden. Daran hängt ein kleines Schild mit der Aufschrift „Ölkühler“.



Wenn auf den Luftfilterkasten verzichtet wird und die Vergaser nur noch durch die Ansauggummis gehalten werden, kann es schon mal bei Fehlzündungen passieren, dass ein Vergaser aus dem Gummi herausgeschossen wird. Hier hat sich jemand eine zusätzliche Halterung gebaut.



Bei dieser Königswellen-Ducati scheint der Ausklappmechanismus des Kickstarters nicht mehr zu halten. Der Besitzer hat sich mit einem Dauersplint beholfen, um den Kicker am ungewollten Ausklappen zu hindern.



Pantahs im hohen Norden

19. Treffen der Ducati Pantah-IG

Weil unser Treffen ja selten am gleichen Ort stattfindet, war die für dieses Jahr von Raymond und Sven ausgesuchte Gegend die Holsteinische Schweiz (Schleswig-Holstein). Das Hotel war das Haus Schwanensee in Bosau.

Meine Freundin Silke und ich waren Freitagmorgen schon um 06:50 Uhr an der Autobahn 45, Auffahrt Freudenberg im Golf mit Anhänger und darauf verzurrt Ducati 750 Supersport Richtung Norden unterwegs. Da freute ich mich noch, eventuell den Staus zu entkommen... Denkste! Leider mussten wir noch mal nach Siegen zurück, denn der Zimmermann rief an, um unangekündigt meinen Carport aufzubauen. Verärgert über das Verhalten des Unternehmers ging es gegen 13:30 Uhr erneut auf die lange Autobahnfahrt.

Am Abend kamen wir am Hotel an. Erstmal Begrüßung, etwas essen, dann Zimmer beziehen, abladen und noch etwas mit den Anwesenden sprechen. Erstaunlicherweise war um 22:00 Uhr Covid 19 bedingte Sperrstunde, und wir gingen für Treffenverhältnisse früh in die Zimmer. Gegen

die Einwände zweier Langschläfer wurde vorher noch beschlossen, Samstag um 8:00 Uhr zu frühstücken, um während der geplanten Ausfahrt mehr Zeit für ausgedehnte Pausen zur Verfügung zu haben.

Nach einer gefühlt kurzen Nacht erschienen die wenigen unserer Runde alle wie verabredet. Nach einem ausgiebigen, sehr guten Frühstück draußen unter den grossen Schirmen bollerten wir dann gegen 10:00 Uhr vom Hof. Raymond fuhr als Tourguide der „ruhigeren“ Gruppe, verbunden über Funk mit seiner Lebensgefährtin Heike auf ihrer 350 Pantah, die an vorletzter Stelle fuhr und uns in keiner Weise leistungsbedingt bremste. „Ich muss eben etwas höher drehen!“ sagte sie zu mir, als ich fragte, wie sie mit dem kleinen Motörchen zurecht komme.

Silke und ich bewunderten in den Orten die wunderschönen Gebäude und Scheunen, teilweise mit Reetdächern. Ich dach-



Die Motorräder konnten in einer Garage und einem Carport untergestellt werden.

te: „Hier willst du hin ziehen!“ An mehreren großen Seen vorbei, über sehr gut ausgesuchte, kleinere Straßen ging es im vernünftigen Tempo immer weiter. Ich freute mich auch, dass mein Vorfahrer offensichtlich wusste, was eine Sicherheitslinie ist.

„Wann machen wir Pause?“ dachte ich später. Kurz danach sind wir am ersten von Raymond geplanten Pausenort angekommen. In Howacht bekamen wir durch Heikes freundliche Anfrage Plätze in den Strandkörben des Hotels Genueser Schiff direkt an der Ostsee, obwohl das Restaurant für Besucher (noch) nicht geöffnet hatte. Im „Norden“ anscheinend alles kein Problem. Tolle Stimmung, bestes Ausfahrtwetter, nette Menschen, Blick auf's Wasser - Ooch Herr Docter - was will man Meer... Wie auf der Kirmes: „So viel Spaß für so wenig Geld!“

Der zweite Halt war am höchsten Punkt Schleswig-Holsteins: dem Bungsberg - ganze 163 m über n. N. Wir beschlossen aber, dort nicht einzukehren, um etwas



Am Bungsberg: In der Mitte der Elisabeth-turm von 1841 mit 22 Metern Höhe. Der Fernmeldeturm links mit Aussichtsplattform ist 179 Meter hoch.

später an einem anderen Ort Kuchen zu essen.

Vor der Weiterfahrt war noch etwas zu erledigen: Raymonds Pantah-Verkleidung hatte sich am Halter vorn an der Lampe gelöst; mit neuer Schraube, Unterlegscheiben und Mutter sowie dem passenden Werkzeug eine Kleinigkeit. Die Motorräder liefen auch alle, keine größeren Defekte dieses Mal. So geht das eigentlich gar nicht - schon fast langweilig! Oder sollten die Schrauber alle gute Arbeit geliefert haben?



Terrasse des Hotels Genueser Schiff mit den Strandkörben direkt an der Ostsee.

Unschöne Zicken bescherte Raymond erneut die Hydraulikkupplung der 600er Pantah. Der neue Vorratsbehälter („Original“-Brembo) leckte wieder mal zwischen Gummidichtung und Deckel. Der dritte Neue, zwei hatte er schon zum Lieferanten zurück schicken müssen. An der Tanke bunkerten einige Sprit, und Raymond kaufte Bremsflüssigkeit zum Nachfüllen, denn auch der Nehmerzylinder machte durch Verlust der Bremsflüssigkeit seinem Namen alle Ehre. Und ‘ne Kanne mit Wasser zum Abspülen der Sauerei gab’s dort auch.

Der dritte und letzte Halt war im Palmenhaus Cafe auf dem Gut Sierhagen in der Nähe von Neustadt in Holstein. Dort gab es den am Abend zuvor schon gelobten Kuchen. Riesen Stücke, zum kleinen Preis! Sensationell lecker! Einer in der Gruppe bestellte zwei Stücke, weil er sich nicht entschließen konnte, welchen Belag er wollte. Danach war sein Abendessen eigentlich erledigt.

Gut, dass ich das nicht war. Denn ich entschloss für Silke und mich, in die Grup-

pe, die Sven anführte, zu wechseln. Regelmäßige Treffenbesucher kennen ihn und seine Pantah, die er gern zügig bewegt. Da hatte man keine Zeit zum Blümchenpflücken, Konzentration war angesagt! Der „Ziehharmonikaeffekt“ ließ mich an einigen Stellen schneller fahren, als ich durfte, aber bis heute ist noch keine Post als Andenken im Briefkasten, und Sven meinte später: „Hast du heute irgendwo Rennleitung gesehen?“ Nein, zumindest nicht an verdächtiger Position. Deren Trick ist ja auch, dass man sie - wenn überhaupt - erst zu spät sieht. Zumindest hier bei uns.

Es war ein Erlebnis, stundenlang zu fahren, ohne nennenswerte Unterbrechungen durch Ampeln, Umleitungen, Baustellen, wie hier im Bergischen-, Sauer- und Siegerland, wo dem Vorwärtsdrang der Motorradfahrer alles Erdenkbare in den Weg gestellt wird. Krasser Unterschied! Eine oder zwei Baustellen den ganzen Tag - lachhaft. Etwa 250 Kilometer in gar nicht Geradeausmanier! Wirklich gut gemacht Jungs!

Am Abend dann wieder ein hervorragendes Essen durch sehr gute, nette Bedienung. Einfach eine tolle Location. Es gab am See, vielleicht sechzig Meter hinter dem Hotel, die Möglichkeit, vom Steg, an dem Segelboote lagen, ins angenehm warme Wasser zu springen. Das wurde auch von einigen genutzt. Viel zu schnell ging der Samstag zu Ende.

Sonntagmorgen wurde in aller Ruhe gefrüh-



Zu der kleinen Gruppe von Ducatis mit Pantah-Motoren gesellte sich eine Moto Guzzi.



Das Gruppenbild - allerdings fehlten uns dieses Jahr doch einige Wiederholungstäter.

stückt, diesmal auf Grund der Temperatur nicht draußen unterm Schirm sondern im Frühstücksraum. Danach wurde ausgecheckt, von mir beim Chef nochmal lobende Worte über die Unterbringung, das Essen und den Service geäußert, und zu unterschiedlichen Zeiten in die verschiedenen Richtungen los gefahren. Heike, Raymond und sein Freund drehten noch eine Runde auf den Pantahs, bevor die in den Transporter geschoben werden sollten.

Silke und mich zog es nach Travemünde, welches nur 51 Kilometer entfernt ist. Ein Bad in der Ostsee und ein Nachmittag am Priwallstrand entschädigten uns für die sehr zähe Rückfahrt mit heftigsten Regenschauern. Gut, dabei im Auto unterwegs zu sein. Aber irgendwie fühlt sich für mich eine Treffenan- und -abfahrt auf dem Motorrad doch besser an. Wir werden sehen, wann und wo das nächste Treffen stattfindet, dann wird neu entschieden. Nach dem Treffen ist vor

dem Treffen!

An alle Freunde des „Pantah-Konzeptes“: Ihr habt was sehr schönes verpasst und seid aufgefordert, an der Abstimmung über das nächste Treffen im Ducati Pantah-IG-Forum teil zu nehmen! Und wenn zum Treffen die Pantah, Alazzurra, TT2, F1, Indiana, ... nicht läuft - meine Güte, daran soll's nicht scheitern, kommt einfach hin. Silke sagt: „Zur Not im Auto, mit Roller oder zu Fuß!“

Christoph Lagemann

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

DUCATI Kawasaki HONDA YAMAHA KOTO GUZZI Husqvarna

Echterdinger Straße 85
70794 Filderstadt

Telefon 07 11/79 73 03-22
Telefax 07 11/79 73 03-50

info@limbaecher.de
www.limbaecher.de

LIMBÄCHER

Sport - Sport - Sport

Sporttermine

02.10.-04.10.	Magny Cours/F	SB-WM
09.10.-11.10.	Le Mans/F	GP
16.10.-18.10.	Aragón/E	GP
16.10.-18.10.	Estoril/P	SB-WM
23.10.-25.10.	Aragón/E	GP
06.11.-08.11.	Valencia/E	GP
13.11.-15.11.	Valencia/E	GP
20.11.-22.11.	Portimao/P	GP

MotoGP

Andrea Dovizioso war in den letzten Jahren der einzige Fahrer, der regelmäßig Marc Marquez Paroli bieten konnte. Dreimal hintereinander holte sich der Ducati-Pilot den Vizetitel. Obwohl Dovizioso keinen aussichtsreichen Platz für die nächsten Jahre in Aussicht hat, entschloss sich der Italiener, die Zusammenarbeit mit Ducati zu beenden. Da ist wohl in den letzten Monaten zu viel vorgefallen, so dass Dovizioso in einer weiteren Zusammenarbeit keinen Sinn mehr sieht.

Runde Sechs in Misano/Italien

Das Training wurde ganz klar von den Yamaha-Fahrern dominiert. Die ersten vier Startplätze gingen an Maverick Vinales, Franco Morbidelli, Fabio Quartararo und Valentino Rossi. Nach den vier Yamahas folgten in der Startaufstellung die beiden Ducatis von Jack Miller und Francesco Bagnaia. Bagnaia hatte nach einem Schienbeinbruch beim Training in Brunn auf die letzten drei Rennen verzichten müssen und war beim Gehen noch auf eine Krücke angewiesen. Für die dritte Reihe qualifizierten sich Alex Rins (Suzuki), Joan Mir (Suzuki) und Andrea Dovizioso (Ducati).

Morbidelli hatte den besten Start, Rossi hängte sich in seinen Windschatten und probierte gleich in den ersten Runden ein paar Angriffe, hatte aber keine Chance, die Führung zu übernehmen. Miller überholte Vinales und belegte die dritte Position. Zum Führungsduo hatte der Australier lange einen kleinen, gleichbleibenden Abstand.

Bagnaia war beim Start etwas zurück gefallen und belegte den achten Rang vor Dovizioso und Johann Zarco (Ducati). Während die ersten Drei sich etwas absetzten, hielt Vinales Quartararo und die beiden



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Andrea Dovizioso (04, Ducati) im Mittelfeld vor Johann Zarco (5, Ducati), Takaaki Nakagami (30, Honda), Pol Espargaro (44, KTM), Aleix Espargaro (41, Aprilia) und Danilo Petrucci (9, Ducati).

Sport - Sport - Sport

Suzuki-Piloten sechs Runden lang hinter sich. Dann überholte Quartararo, der aber kurz danach stürzte. Nun fuhr Bagnaia die schnellsten Rundenzeiten, löste sich von seinen Markenkollegen und holte bald die Gruppe vor sich ein. Es dauerte nicht lange, und dann hatte der junge Italiener Mir und Vinales überholt. Jetzt sah er Rins vor sich. Gemeinsam schlossen die Beiden zu Miller auf. Der leistete nicht viel Gegenwehr und fand sich bald auf Platz fünf wieder.

Vorne konnte Rossi das Tempo von Morbidelli nicht mehr halten. Dieser setzte sich nun deutlich ab, während Rossis Vorsprung auf Rins und Bagnaia immer kleiner wurde. Neun Runden vor dem Ziel klebten die Zwei am Hinterrad des mehrfachen Weltmeisters. Nun überholte Bagnaia erst Rins und danach Rossi. Dann setzte sich Bagnaia etwas ab, bald wurde er aber wieder von Rossi und Rins eingeholt, und von hinten gesellte sich Mir, der Miller überholt hatte, dazu.

Eingangs der letzten Runde überholte Mir Rins, nachdem dieser die Zielkurve nicht ideal erwischte hatte. Dann attackierte er Rossi und sicherte sich Platz drei. Während Morbidelli mit etwas mehr als zwei Sekunden Vorsprung seinen ersten Sieg in MotoGP erzielte, überquerten Bagnaia, Mir und Rossi innerhalb von 0,4 Sekunden die Ziellinie. Für Bagnaia war das der erste Podestplatz in MotoGP.

Miller fiel noch bis auf Position acht hinter Dovizioso zurück. Zarco und Dani-



Foto: Suzuki

Francesco Bagnaia (63, Ducati) hat zu Jack Miller (43, Ducati) und Alex Rins (42, Suzuki) aufgeschlossen.

lo Petrucci (Ducati) beendeten das Rennen auf den Rängen fünfzehn und sechzehn. Keine so gute Ausbeute für Ducati beim Heimrennen, trotzdem konnte Dovizioso dank des Ausfalls von Quartararo die Führung in der Gesamtwertung übernehmen. Aleix Espargaro brachte seine Aprilia als dreizehnter ins Ziel, Bradley Smith wurde mit der zweiten Aprilia nach einem Sturz zu Rennbeginn letzter.

Nach seinem Sturz beim Saisonauftakt hat Marc Marquez (Honda) in diesem Jahr noch kein Rennen bestritten. Das ermöglicht nun anderen Fahrern, um Siege zu kämpfen, wie es das schon lange nicht mehr in MotoGP gegeben hat. In sechs Rennen standen fünf verschiedene Piloten ganz oben auf dem Treppchen. Vier davon hatten vorher noch nie in dieser Klasse gewonnen. So etwas hat es seit 1949 nicht mehr gegeben! Und vier weitere Fahrer warten darauf, in diesem Jahr ihren ersten Sieg in der Königsklasse feiern zu können. Nur zwei von sechs

Siegen gingen an Werksteams. Zwölf verschiedene Piloten erzielten in diesem Jahr Podestplätze, aber keiner von ihnen stand mehr als zweimal auf dem Stockerl.

Die Leistungsdichte ist also enorm: Und die ersten neun Fahrer in der Punktetabelle sind noch dichter zusammengerückt: Nur noch 23 Punkte trennen Platz neun von der Tabellenspitze. Noch kommen viele Fahrer für den Titel in Frage.

Ergebnis: 1. Franco Morbidelli (Yamaha); 2. Francesco Bagnaia (Ducati); 3. Joan Mir (Suzuki); 4. Valentino Rossi (Yamaha); 5. Alex Rins (Suzuki); 6. Maverick Vinales (Yamaha); 7. Andrea Dovizioso (Ducati); 8. Jack Miller (Ducati); 9. Takaaki Nakagami (Honda); 10. Pol Espargaro (KTM).

Viele Stürze in Misano/Italien

Vor dem ersten Rennen in Misano hatte sich Cal Crutchlow (Honda) am Arm operieren lassen. Weil sich die Wunde entzündete, musste der Brite auf beide Rennen an der Adria verzichten. Stefan Bradl (Honda) bekam vor dem zweiten Rennen in Misano Probleme mit einem eingeklemmten Nerv im Unterarm und ging auch nicht an den Start. So nahmen an dem Rennen nur zwei Honda-Fahrer teil.

Im Qualifying ging es unheimlich eng zu, die ersten elf Fahrer hatten eine maximale Differenz von 0,5 Sekunden zueinander. Das versprach ein spannendes Rennen zu werden.

Francesco Bagnaia (Ducati) startete optimal und setzte sich vor Maveric Vinales (Yamaha), Fabio Quartararo (Yamaha) und Jack Miller (Ducati). Aber Vinales



Foto: Team Pramac

Erster Podestplatz für Francesco Bagnaia (Ducati), nachdem er in Jerez mit qualmendem Motor auf dem Weg zum zweiten Rang aufgeben musste.

überholte noch in der ersten Runde Bagnaia, und Miller ging an Quartararo vorbei. Im ersten Umlauf stürzte Aleix Espargaro, dabei rempelte der Aprilia-Fahrer den Sieger des letzten Rennens neben die Strecke. Dadurch fiel Franco Morbidelli (Yamaha) weit zurück. In der zweiten Runde stürzten unabhängig voneinander Valentino Rossi (Yamaha) und Brad Binder (KTM), der gerade Rang drei übernommen hatte.

Vinales und Bagnaia setzten sich ein wenig ab. Pol Espargaro (KTM) übernahm Platz drei von Quartararo, gefolgt von Miller, Danilo Petrucci (Ducati) und Joan Mir (Suzuki). Andrea Dovizioso (Ducati) drehte auf der elften Position seine Runden.

Die ersten Vier fuhren deutlich schneller als der Rest des Feldes. In der Verfolgergruppe machte Mir Platz um Platz gut. Miller hingegen kämpfte mit Leistungsverlust an der Ducati und steuerte die

Sport - Sport - Sport

Boxengasse an. Die Desmosedici hatte ein Abreibvisier angesaugt.

Bagnaia übernahm die Führung und setzte sich ab. Vinales konnte das Tempo des jungen Italieners, der noch nie in MotoGP gewonnen hatte, nicht mithalten. Mir löste sich aus der Verfolgergruppe und machte sich daran, den Abstand zu Espargaro und Quartararo zu verkleinern. Als neunter wehrte Dovizioso die Angriffe von Takaaki Nakagami (Honda) ab.

Bagnaia baute seinen Vorsprung auf eineinhalb Sekunden aus, aber dann stürzte der Ducati-Fahrer. So führte nun Vinales mit vier Sekunden Abstand vor Espargaro und Quartararo. Die bekamen jetzt aber Besuch von Mir. Dem Suzuki-Fahrer gelang es, in den letzten Runden noch das Duo zu überholen. Das bedeutete Rang zwei für Mir, der vom elften Startplatz aus ins Rennen gegangen war!

Quartararo beendete den Lauf zwar als dritter, nachdem auch er noch Espargaro überholt hatte, aber der Italiener bekam eine Zeitstrafe von drei Sekunden, weil er mehrfach über das Track Limit hinaus gefahren war.

Nach diesem Wochenende gibt es nun sechs verschiedene Sieger in sieben Rennen. Die ersten vier Fahrer in der Gesamtwertung sind nur durch vier Punkte voneinander getrennt. Spannender geht es kaum. Nachdem Mir in den ersten drei Rennen des Jahres zwei Nuller hatte, holte er in den letzten vier Rennen so viele Punkte wie kein anderer Fahrer. Dovizioso führt die Tabelle an, er ist einer von zwei Fahrern, die in jedem Rennen gepunktet haben.

Ducati will noch das nächste Rennen in Barcelona abwarten und dann entscheiden, ob Bagnaia oder Zarco den zweiten Platz im Werksteam neben Miller erhält.

Ergebnis: 1. Maverick Vinales (Yamaha); 2. Joan Mir (Suzuki); 3. Pol Espargaro (KTM); 4. Fabio Quartararo (Yamaha); 5. Miguel Oliveira (KTM); 6. Takaaki Nakagami (Honda); 7. Alex Marquez (Honda); 8. Andrea Dovizioso (Ducati); 9. Franco Morbidelli (Yamaha); 10. Danilo Petrucci (Ducati).

WM-Stand (nach 7 Rennen): 1. Andrea Dovizioso (Ducati) 84 Punkte; 2. Fabio Quartararo (Yamaha) 83 P.; 3. Maverick Vinales (Yamaha) 83 P.; 4. Joan Mir (Suzuki) 80 P.; 5. Franco Morbidelli (Yamaha) 64 P.; 6. Jack Miller (Ducati) 64 P.; 7. Takaaki Nakagami (Honda) 63 P.; 8. Miguel Oliveira (KTM) 59 P.; 9. Valentino Rossi (Yamaha) 58 P.; 10. Pol Espargaro (KTM) 57 P.

Foto: Desmo Corse Photo Archiv



Andrea Dovizioso (Ducati) kommt mit dem neuen Hinterradreifen mit deutlich mehr Seitenstabilität nicht zu Recht und muss seinen Fahrstil ändern.

Superbike-Weltmeisterschaft

Runde vier in Aragon/Spanien

Chaz Davies (Ducati) ist der erfolgreichste Superbiker in Aragon. Auf der spanischen Piste konnte er mit BMW und Ducati bisher sieben Siege erzielen. In den Trainings war der Brite ganz oben in den Zeitenlisten zu finden. Aber in der Superpole schaffte der Panigale-Fahrer keine optimale Runde und konnte sich so nur für den neunten Startplatz qualifizieren.

Loris Baz (Yamaha) führte nach dem Start, doch dann übernahm Alex Lowes (Kawasaki) Rang eins, um ihn schnell an Jonathan Rea (Kawasaki) abzugeben. Zügig bildete sich ein Führungstrio mit Rea, Lowes und Scott Redding (Ducati). Baz fiel auf Rang fünf hinter Michael van der Mark (Yamaha) zurück. Dahinter folgte dann schon Davies, der in den ersten drei Runden drei Gegner überholen konnte.

Im fünften Umlauf stürzte Lowes, Davies

übernahm die dritte Position. Der Ducati-Fahrer hatte noch knapp zwei Sekunden Rückstand auf die Spitze. Während Redding die Führung übernahm, kam Davies langsam dichter heran. Auf Rang vier fuhr sich van der Mark frei, und Michael Ruben Rinaldi (Ducati) hatte sich von der achten auf die fünfte Position vorgearbeitet. Hinter dem Italiener drehten Baz, Toprak Razgatlioglu (Yamaha) und Alvaro Bautista (Honda) ihre Kreise.

Zum Rennende ließen die Reifen bei Rea nach. Der Kawa-Pilot hatte ein paar Rutscher und konnte nicht mehr so enge Kurvenlinien fahren. Damit war er leichte Beute für Davies. Dieser konnte noch bis auf eine halbe Sekunde an Redding heranhelfen. Mit einem besseren Startplatz wäre wohl mehr möglich gewesen.

Das war der zweite Doppelsieg für Ducati in diesem Jahr, und damit übernahm Redding wieder die Führung in der Punktetabelle vor Rea. Rinaldi konnte noch van der Mark auf Platz fünf verweisen.

Ergebnis: 1. Scott Redding (Ducati); 2. Chaz Davies (Ducati); 3. Jonathan Rea (Kawasaki); 4. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 5. Michael van der Mark (Yamaha); 6. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 7. Loris Baz (Yamaha); 8. Xavier Forres (Kawasaki); 9. Federico Caricasulo (Yamaha); 10. Leon Haslam (Honda).

Loris Baz (76, Yamaha) hatte den besten Start im ersten Rennen.



Foto: worldsbk



Chaz Davies (Ducati) vor den beiden Yamaha-Fahrern Loris Baz und Toprak Razgatlioglu sowie Michael Ruben Rinaldi (Ducati).

Das Sprintrennen

Das Sprintrennen war für Davies die Gelegenheit, seine Startposition für das dritte Rennen des Wochenendes zu verbessern. Denn die Startaufstellung der ersten drei Reihen des letzten Laufs resultiert aus dem Ergebnis dieses Rennens, welches deswegen auch offiziell Superpole-Race heißt. Aber nicht nur Davies wollte weiter nach vorne. Das galt auch für Tom Sykes. Der BMW-Fahrer war in der Superpole gestürzt und konnte sich damit nur für Startplatz vierzehn qualifizieren.

Sykes hatte einen guten Start und preschte von vierzehn auf elf vor, während Davies mal wieder nicht so gut von der Linie weg kam und auf Rang zwölf zurück fiel. Nach wenigen Kurven wollte Davies Sykes überholen. Das Manöver führte zu einer Kollision und Sykes wurde ins Kiesbett abgedrängt. Als er auf die Strecke zurück kam, konnte Mercado nicht schnell genug reagieren und stürzte. Mehrere

Fahrer mussten ausweichen. Davon bekam Rea nichts mit. Der Kawasaki-Fahrer setzte sich vorne schnell ab und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Bis zur Halbzeit konnte sich Baz auf Platz zwei vor Redding halten, dann verlor der Franzose einige Plätze. Redding war nun auf Podestkurs und zog van der Mark mit sich. Um den vierten Platz kämpfte Lowes gegen Bautista. Doch in den letzten drei Runden stürmte von hinten Davies heran. Der Ducati-Fahrer verbesserte sich jetzt noch von der achten auf die fünfte Position - also Startplatz fünf für das dritte Rennen. Sykes kam nach dem unverschuldeten Zwischenfall nicht mehr über Rang fünfzehn hinaus.

Ergebnis: **1.** Jonathan Rea (Kawasaki); **2.** Scott Redding (Ducati); **3.** Michael van der Mark (Yamaha); **4.** Alvaro Bautista (Honda); **5.** Chaz Davies (Ducati); **6.** Alex Lowes (Kawasaki); **7.** Toprak Razgatlioglu (Yamaha); **8.** Michael Ruben Rinaldi (Ducati); **9.** Loris Baz (Yamaha); **10.** Leon Haslam (Honda).

Podestplatz für Honda im dritten Rennen

Im Superpole-Race hatte sich Davies zwar den fünften Startplatz erkämpft, aber mit einem schlechten Start fiel er erst mal auf die siebente Position zurück. Qualifying und Starts sind nicht die Stärke des Ducati-Fahrers. Dafür katapultierte sich Rinaldi vom achten Gridplatz auf die fünfte Position hinter Rea, Redding, van der Mark und Bautista.

Redding verlor in der zweiten Runde zwei



Foto: worldsbk

Jonathan Rea (1, Kawasaki) und Chaz Davies (7, Ducati) kämpfen um den Sieg. Alvaro Bautista (19, Honda) ist auf dem Weg zu seinem ersten Podestplatz in diesem Jahr.

Positionen und hatte nun Davies an seinem Hinterrad kleben. Das dauerte aber nur zwei Runden, dann hatte sich Davies auf Rang zwei vorgearbeitet. In seinem Windschatten hing Bautista. Den Beiden fehlten 1,7 Sekunden auf Rea, aber sie hatten bald einen kleinen Sicherheitsabstand zu Redding, van der Mark und Rinaldi.

So zur Mitte des Rennens überholte Rinaldi van der Mark, und Redding konnte sich etwas von den Beiden frei fahren.

Vorne wurde der Abstand zwischen Rea und Davies zwar etwas kleiner, aber es schien nicht so, als wenn die Ducati die Kawasaki einholen könnte. Doch dann verschaltete sich Rea am Ende der Gerengerade, es fehlte die Motorbremse, und der mehrfache Weltmeister musste weit fahren, kam neben die Strecke und schon hatte Davies aufgeschlossen. Eine Runde lang kämpften die Beiden mit vier Überholmanövern um die Führung. Dann

setzte sich Rea durch und konnte wieder einen kleinen Vorsprung erzielen.

Damit war das Rennen entschieden. Rea gewann mit 1,2 Sekunden Vorsprung. Rang drei ging an Bautista - der erste Podestplatz für Honda seit 2016! Auf der vierten Position fehlten Redding fünfeinhalb Sekunden auf den Sieger.

Redding ist der einzige Fahrer, der in allen Rennen dieses Jahres gepunktet hat, trotzdem fehlen ihm zehn Punkte auf Rea.

Ergebnis: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Chaz Davies (Ducati); 3. Alvaro Bautista (Honda); 4. Scott Redding

(Ducati); 5. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 6. Michael van der Mark (Yamaha); 7. Leon Haslam (Honda); 8. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 9. Alex Lowes (Kawasaki); 10. Garrett Gerloff (Yamaha).

Runde fünf in Aragon/Spanien

Nachdem MotoGP es nun zweimal vorgemacht hatte, traten jetzt auch die Superbiker zum ersten Mal an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden auf der selben Rennstrecke an. Nur zehn Punkte trennten die ersten Beiden in der Punktetabelle.

In den Freien Trainings war jeweils Michael Ruben Rinaldi auf der Panigale aus dem Vorjahr der schnellste Fahrer. In der Superpole sicherte sich der junge Italiener den zweiten Startplatz und parkte seine Ducati zwischen Jonathan Rea (Kawasaki) und Scott Redding (Ducati). Tom Sykes, der mit seiner BMW am letzten Wochenende von der Position 14 aus ins

Sport - Sport - Sport

Rennen gehen musste, erzielte Platz vier vor den beiden Honda-Piloten Alvaro Bautista und Leon Haslam. Chaz Davies (Ducati) konnte sich wieder nur für die dritte Reihe qualifizieren.

Der erste Lauf

Für das Rennen wählten ein paar Fahrer die SCX-Mischung. Dieser weiche Reifen ist extra für das kurze Sprintrennen entwickelt worden. Aber ein paar Fahrer vertrauten darauf, dass er bei den Temperaturen auch die lange Distanz überstehen würde.

Rea legte wieder einen guten Start hin und bog vor Redding und Rinaldi in die erste Kurve ein. Aber noch in der ersten Runde stürmte Rinaldi mit den weichen Reifen in Führung. Drei Runden lang konnten Rea (mit dem härteren SC0-Pirelli) und Redding (ebenfalls mit dem SCX) mithalten. Dann setzte sich Rinaldi deutlich ab und fuhr nicht nur seinem ersten Podiumsplatz sondern auch seinem ersten Sieg in dieser Klasse entgegen.

Redding konnte nur wenige Runden mit Rea mithalten. Dann verlor der Brite erst den Anschluß und musste sich bald gegen die Angriffe von Bautista verteidigen. Als Redding einmal um gut einen Meter von der Ideallinie abkam, stürzte er.

Nun schien es erst so, als wenn Bautista zu Rea aufschließen würde, aber dann kämpfte der Spanier mit Davies um den dritten Podestplatz. Davies konnte überholen und beim Versuch, an der Ducati dran zu bleiben, stürzte der Honda-Fahrer.

Jetzt waren die ersten fünf Plätze bezogen. Rinaldi, Rea, Davies, Michael van der Mark (Yamaha) und Toprak Razgatlioglu (Yamaha) hatten jeweils deutliche Abstände zueinander. Um die sechste Position kämpfte eine Gruppe von sechs Fahrern, hier gab es einige Überholmanöver zu sehen, so dass das Rennen nicht langweilig wurde.

Rinaldi gewann den Lauf mit einem Vorsprung von fast sieben Sekunden. Nicht nur für ihn sondern auch für sein Team war es der erste Sieg. Seit 2013 hatten nur noch Werksfahrer die Rennen in der Superbike-Weltmeisterschaft gewonnen, jetzt stand erstmals wieder ein Fahrer eines Kundenteams ganz oben auf dem Podest.

Der weiche SCX-Reifen ist für die Sprintrennen konstruiert, diese gehen über eine Distanz von zehn Runden, während die Hauptrennen etwa doppelt so lang sind. Auf manchen Strecken und bei den richtigen Temperaturen kann der SCX-Reifen bei einem leichten Fahrer mit weichem Fahrstil aber auch zwanzig Runden lang halten.



Michael Ruben Rinaldi (21, Ducati) überholt gerade Jonathan Rea (1, Kawasaki).

Foto: worldsbk



Foto: worldsbk

Er kann es kaum fassen: der erste Sieg für Michael Ruben Rinaldi (Ducati).

Ergebnis: 1. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 2. Jonathan Rea (Kawasaki); 3. Chaz Davies (Ducati); 4. Michael van der Mark (Yamaha); 5. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 6. Alex Lowes (Kawasaki); 7. Leon Haslam (Honda); 8. Eugene Laverty (BMW); 9. Federico Caricasulo (Yamaha); 10. Tom Sykes (BMW).

Das Sprintrennen

In den Superpole-Races diesen Jahres ist Rea bisher ungeschlagen. Der Kawa-Pilot hat nicht nur alle vier Rennen gewonnen, sondern bisher alle vierzig gefahrenen Runden angeführt. Würde heute jemand diese Serie unterbrechen können? Alle Fahrer gingen mit dem weichen SCX-Reifen ins Rennen. Rea startete wieder optimal, aber Redding übernahm noch in der ersten Runde die Führung. Im zweiten Umlauf wechselten sich die Beiden zweimal an der Spitze ab. Dann gab sich Rea erst einmal mit Platz zwei zufrieden,

hängte sich an das Hinterrad von Redding und studierte dessen Linie. Ein Sturz im Zweikampf wäre für beide Fahrer fatal, denn das Ergebnis dieses Laufs entscheidet ja über die Startaufstellung des nächsten Rennens.

Rinaldi belegte die dritte Position. Dahinter kämpfte Razgatlioglu erst mit Lowes um Platz vier, nachdem der Türke dieses Duell verloren hatte, musste er sich gegen Bautista wehren. Davies fuhr auf Rang neun hinter Sykes und Haslam. Aber in den letzten Runden konnte der Ducati-Fahrer beide überholen und fing auch noch Razgatlioglu und Lowes ein.

Redding gewann mit einer Sekunde Vorsprung vor Rea. Rinaldi wurde etwas abgeschlagen dritter, freute sich aber über seinen zweiten Podestplatz an diesem Wochenende. Bautista rettete sich ganz knapp vor Davies über die Ziellinie. Das bedeutete Startplatz fünf für den Ducati-Piloten.

Ergebnis: 1. Scott Redding (Ducati); 2. Jonathan Rea (Kawasaki); 3. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 4. Alvaro Bautista (Honda); 5. Chaz Davies (Ducati); 6. Alex Lowes (Kawasaki); 7. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 8. Leon Haslam (Honda); 9. Tom Sykes (BMW); 10. Michael van der Mark (Yamaha).

Sturz von Davies im dritten Rennen

Im letzten Rennen des Wochenendes bildete sich schnell ein Quintett an der Spitze. Das waren exakt die Fahrer, welche das Sprintrennen auf den ersten fünf Plätzen beendet hatten. Erst führte Rea, aber

Sport - Sport - Sport

schnell übernahm Redding den Platz mit der freien Sicht nach vorne. Im fünften Umlauf stürzte Bautista, und Davies verlor ein wenig den Anschluß.

Jetzt entbrannte ein sehenswerter Kampf um die Führung: Rea überholte Redding, der konterte, und dann schnappte sich Rinaldi einen nach dem anderen und behauptete sich danach lange an der Spitze. Davies hatte eineinhalb Sekunden Abstand auf das Trio und einen kleinen Vorsprung auf Leon Haslam (Honda) und Alex Lowes (Kawasaki).

Dann aber stürzte Davies, und vorne konnte Redding das Tempo von Rinaldi und Rea nicht mehr halten.

Vier Runden vor dem Ziel probierte Rea ein Überholmanöver, musste aber eine weite Linie fahren, weil er zu spät bremsste, und Rinaldi zog auf der Innenlinie wieder vorbei. Einen Umlauf später klappte es dann aber, diesmal blieb der Routinier vorne und konnte sich in den letzten drei Runden etwas frei fahren. Rinaldi musste sich mit dem zweiten Rang zufriedengeben, und Redding sicherte sich den dritten Podestplatz. Dahinter klaffte eine große Lücke zu Haslam, der als vierter dicht vor Lowes sein bestes Ergebnis in diesem Jahr erzielte. Hin-

Drei Ducatis gegen eine Kawasaki: Scott Redding (Ducati) vor Jonathan Rea (Kawasaki), Michael Ruben Rinaldi (Ducati) und Chaz Davies (Ducati).

ter den Beiden öffnete sich dann wieder eine große Lücke zu Michael van der Mark und Toprak Razgatlioglu. Den beiden Yamaha-Fahrern fehlten fünfzehn Sekunden auf den Sieger.

Davies hat jetzt 176 Rennen für Ducati in der Superbike-Weltmeisterschaft bestritten, genau so viele wie Lucio Pedercini. Niemand anders ist öfter für Ducati gestartet. Dreißig Siege und drei Vizetitel sicherte er den Roten aus Bologna. Aber genauso wie in MotoGP will Ducati anscheinend auch in der Superbike-Serie die Gehälter der Fahrer deutlich verringern. Ob sich Davies darauf einlässt oder nach sieben Jahren bei Ducati zu einem anderen Team wechselt, bleibt abzuwarten. Dass Ducati überlegt hatte, ihn durch Danilo Petrucci zu ersetzen, hat das Vertrauensverhältnis sicher nicht verbessert. Jetzt wird Rinaldi als sein möglicher Nachfolger gehandelt. Abgesehen vom Saisonauftakt in Australien hat Rinaldi alle Hauptrennen in diesem Jahr in den Top Sechs beendet. In der Gesamtwertung besitzt



Foto: Desmo Corse Photo Archiv



Foto: worldsbk

Packendes Duell zwischen Jonathan Rea (Kawasaki) und Michael Ruben Rinaldi (Ducati).

der junge Italiener nur zehn Punkte weniger als Davies und belegt die sechste Position zwei Zähler hinter van der Mark.

Ergebnis: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 3. Scott Redding (Ducati); 4. Leon Haslam (Honda); 5. Alex Lowes (Kawasaki); 6. Michael van der Mark (Yamaha); 7. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 8. Loris Baz (Yamaha); 9. Federico Caricasulo (Yamaha); 10. Garrett Gerloff (Yamaha);

Runde sechs in Barcelona/Spainien

Auf dieser Rennstrecke ist die Superbike-WM noch nie gefahren. Aber es gab im Sommer einen Test hier, so dass die Fahrer sich etwas an den Kurs gewöhnen konnten.

In der Superpole qualifizierten sich fünf verschiedene Hersteller für die ersten beiden Startreihen: Jonathan Rea (Kawasaki) war schnellster vor Toprak Razgatlioglu (Yamaha), Alvaro Bautista (Honda), Tom Sykes (BMW), Michael van der Mark (Yamaha) und Michael Ruben Rinaldi (Ducati).

Der erste Lauf

Mit 36 Punkten Rückstand auf Rea gibt es für Scott Redding (Ducati) nur noch eine Strategie: Vollgas und möglichst siegen. Startplatz sieben war da nicht die beste Ausgangssituation. Aber Redding hatte einen guten Start, bog als fünfter in die erste Kurve ein und profitierte davon, dass es vor ihm eine Berührung zwischen den beiden Yamaha-Werksfahrern gab. So lautete die Reihenfolge nach der Startschikane: Rea vor Rinaldi,

Redding, van der Mark, Sykes, Bautista und Razgatlioglu.

Rea ließ nichts anbrennen: Der Titelverteidiger setzte sich schnell leicht ab und kontrollierte das Rennen von vorne. Rinaldi und Redding wechselten sich auf Platz zwei ab, was Rea in die Karten spielte. Hinter dem Duo folgten van der Mark, Razgatlioglu, Bautista, Sykes und Davies, der vom elften Startplatz aus ins Rennen gegangen war.

Sykes fiel bald mit Problemen zurück, Davies schnappte sich in Runde fünf Razgatlioglu, das bedeutete schon mal Platz sechs für den Briten. Vor ihm kämpften Bautista und van der Mark um die vierte Position. Zur Halbzeit hatte sich Bautista in diesem Duell durchgesetzt. Davies überholte van der Mark und machte sich daran, Bautista einzuholen. Van der Mark zog in seinem Windschatten mit. Als sich Bautista am Ende der Geraden verbrachte, konnten beide überholen.

Rea führte mit Sicherheitsabstand, Rinaldi konnte mit nachlassendem Hinterrad-

Sport - Sport - Sport

reifen nicht mehr an Redding dran bleiben. Davies löste sich von Bautista und van der Mark, fuhr pro Runde etwa 0,4 Sekunden schneller als Rinaldi und schloss schnell die Lücke. In den letzten drei Runden musste Rinaldi das Tempo drosseln. Er hatte sich wieder für den weichen SCX-Reifen entschieden, der hielt aber diesmal die Renndistanz nicht durch. Davies hatte leichtes Spiel mit seinem Markenkollegen. Aber auch van der Mark, Bautista und Razgatlioglu konnte Rinaldi nicht mehr hinter sich halten.

Rea siegte ungefährdet vor den beiden Ducati-Werksfahrern und vergrößerte seinen Vorsprung in der Gesamtwertung um fünf Punkte.

Ergebnis: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Scott Redding (Ducati); 3. Chaz Davies (Ducati); 4. Michael van der Mark (Yamaha); 5. Alvaro Bautista (Honda); 6. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 7. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 8. Garrett Gerloff (Yamaha); 9. Alex Lowes (Kawasaki); 10. Leon Haslam (Honda).

Das Sprintrennen

Nachdem sich schon am Freitag und Samstag Leandro Mercado (Ducati) und Maximilian Scheib (Kawasaki) in den Trainings verletzt hatten, erwischte es im Warm Up am Sonntag Razgatlioglu. Der Yamaha-Pilot musste genauso wie seine beiden Kollegen nun auf die Rennteilnahme verzichten, und außer Rea rückten alle



Foto: worldsbk

#CatalanWorldSBK

Die WM ist wieder ein Kampf mehrerer Ducatis gegen eine Kawasaki. Aber meistens steht Jonathan Rea (Kawasaki) ganz oben auf dem Podest.

Fahrer in der Startaufstellung um einen Platz nach vorne.

Die Ducati-Piloten hatten keinen guten Start: Nach den ersten Kurven belegten Redding, Davies und Rinaldi die Ränge acht bis zehn. Vor dem Trio fuhr Garrett Gerloff (Yamaha), der von Startplatz vierzehn aus ins Rennen gegangen war!

An der Spitze führte mal wieder Rea vor van der Mark und Alex Lowes (Kawasaki), Bautista, Sykes und Loris Baz (Yamaha).

Als das Feld das erste Mal die Gerade hinunter donnerte, schnappte Bautista sich Platz drei, und nun setzten sich die ersten Drei schnell vom Rest des Feldes ab. Als das Trio nach der zweiten Runde am Ende der Zielgerade ankam, bremste sich Bautista auf einen Schlag an van der Mark und Rea vorbei. Aber ein paar Kurven später flog Bautista nach einem Highsider im hohen Bogen von der Honda. Gleichzeitig überholte van der Mark Rea.



Foto: worldsbk

Mit schlechten Startplätzen muss sich Chaz Davies (7, Ducati) oft erst aus dem Mittelfeld nach vorne kämpfen.

Durch den Zwischenfall kamen die Verfolger etwas dichter, aber dann wurde die Lücke wieder größer.

Baz führte das Verfolgertrio an. In seinem Windschatten hingen Davies und Gerloff. Die nächste Gruppe bestand aus Lowes, Redding, Rinaldi und Sykes. Im Bremsduell Redding gegen Rinaldi verpasste der Brite den Bremspunkt und kam kurz neben die Strecke. Das brachte Rinaldi Platz sieben, kurz danach schnappte sich der Italiener auch noch Lowes.

Weiter vorne setzte sich Baz von Davies und Gerloff ab. Davies war dank der Ducati-Power auf der Geraden schneller als Gerloff, der kam aber in den Kurven immer wieder dicht heran, hatte jedoch keine Chance zu überholen.

Van der Mark baute seinen Vorsprung auf eineinhalb Sekunden aus. Rea hatte genug Abstand zu Baz, so dass dieser ihm Platz zwei nicht streitig machen konnte. Davies hielt weiter Gerloff hinter sich. Rinaldi schloss ein wenig zu dem Duo auf, aber das Sprintrennen war nicht lang genug,

um die zwei noch einzuholen.

Redding kam als achter hinter Lowes ins Ziel und verlor gegenüber Rea wieder wichtige Punkte im Titelkampf.

Gerloff feierte mit Position fünf sein bisher bestes Ergebnis in der Superbike-WM. Das bedeutete für das nächste Rennen Startplatz fünf für den jungen Amerikaner.

Ergebnis: 1. Michael van der Mark (Yamaha);

2. Jonathan Rea (Kawasaki);

3. Loris Baz (Yamaha); 4. Chaz Davies (Ducati); 5. Garrett Gerloff (Yamaha); 6. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 7. Alex Lowes (Kawasaki); 8. Scott Redding (Ducati); 9. Tom Sykes (BMW); 10. Jonas Folger (Yamaha).

Neuer Sieger im dritten Rennen

Im Sprintrennen waren Davies und Gerloff von den Startplätzen zehn und vierzehn nach vorne gestürzt und durften nun aus der zweiten Reihe ins Rennen gehen. In der ersten Kurve wurde Baz angerempelt und verlor viele Plätze, Gerloff und Davies reihten sich auf drei und vier hinter van der Mark und Rinaldi ein. Rea wurde beim Start eingeklemmt und fand sich auf der sechsten Position hinter Redding und vor Sykes wieder.

In der zweiten Runde verlor van der Mark erst die Führung an Rinaldi und dann Platz zwei an Davies. Jetzt fuhren vorne zwei Ducatis und dahinter zwei Yamahas. Redding und Rea kämpften um die fünfte Position. Nach mehreren Überholmanövern gewann die Kawa gegen die Ducati.

Sport - Sport - Sport

Davies übernahm die Führung, und als sich Rinaldi einmal verbremste, fiel er vom zweiten auf den vierten Rang zurück. Nun musste sich der Italiener gegen Rea wehren, aber auch in diesem Zweikampf siegte Grün über Rot.

Zwischen van der Mark und Gerloff entbrannte ein blaues Duell: Die beiden Yamaha-Fahrer wechselten sich ein paarmal auf der zweiten Position ab.

Rinaldi konnte nach der Rennhälfte wieder Rea überholen und setzte sich sogar ein wenig ab und schien zu den beiden Yamahas aufzuschließen. Aber da begann die Ducati zu qualmen und wurde etwas langsamer. Wenig später rollte Rinaldi mit technischem Defekt aus.

An der Spitze setzte sich Davies ab. Gerloff übernahm in der letzten Runde Platz zwei, machte aber am Ende der Gegengerade einen kleinen Fehler und so kam er doch nur als dritter ins Ziel. Aber das war das beste Ergebnis und der erste Podestplatz für den Amerikaner in der Weltmeisterschaft.

Davies holte sich seinen ersten Sieg in diesem Jahr, während Rea als vierter das Podest verpasste und Redding in der letzten Runde noch von Sykes auf die sechste Position verwiesen wurde.

Rea hat jetzt 51 Punkte Vorsprung im Kampf um den Titel. Bei noch zwei Wochenenden werden je maximal 62 Punkte vergeben.

In den nächsten Tagen will Ducati entscheiden,

ob Davies oder Rinaldi 2021 im Ducati-Werksteam fährt.

In den ersten drei Rennwochenenden hat Redding deutlich mehr Punkte als Davies erzielt. Aber an den drei folgenden Rennwochenende holte Davies mehr Punkte als Redding.

Ergebnis: 1. Chaz Davies (Ducati); 2. Michael van der Mark (Yamaha); 3. Garrett Gerloff (Yamaha); 4. Jonathan Rea (Kawasaki); 5. Tom Sykes (BMW); 6. Scott Redding (Ducati); 7. Eugene Laverty (BMW); 8. Alex Lowes (Kawasaki); 9. Leon Haslam (Honda); 10. Loris Baz (Yamaha).

WM-Stand (nach 18 Rennen): 1. Jonathan Rea (Kawasaki) 290 Punkte; 2. Scott Redding (Ducati) 239 P.; 3. Chaz Davies (Ducati) 188 P.; 4. Michael van der Mark (Yamaha) 178 P.; 5. Toprak Razgatlioglu (Yamaha) 157 P.; 6. Alex Lowes (Kawasaki) 145 P.; 7. Michael Ruben Rinaldi (Ducati) 144 P.; 8. Alvaro Bautista (Honda) 94 P.; 9. Loris Baz (Yamaha) 91 P.; 10. Leon Haslam (Honda) 88 P.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Chaz Davies (7, Ducati) führt seinem ersten Sieg in diesem Jahr entgegen. Dahinter kämpfen zwei Yamahas um Platz zwei.

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

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

Aprilia

www.aprilia-kaemna.de

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

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



Benelli

Italienische Mopeds und Roller, Rainer Bollgruen.de, 075224411

Suche für Tornado 650 S vorderes Schutzblech mit Streben im guten Zustand. Wenn jemand noch etwas rumliegen hat bitte E-Mail an philip.lindenstruth@gmail.com oder Tel. 0175-6000274, Danke

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

Suche Benelli 125 C2, 250 C2, 354 Sport und 504 Sport, Tel. 0201-402938, evtl. AB

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

Fotoanzeigen kosten 5,- €



Benelli Tornado 650 S, gelb/schwarz, original, Bj. 75, Sammlerzustand, sehr wenig km, € 5.950,-, 0151-21757248

Aus Sammlung: fabrikneue Benelli 125 cm³, 2-Zylinder, Zweitakt, Bj. 1986, 0 km, VB 4600,- €, Fax 06501-4722, Plz 54329, rufe zurück



Wunderschöne Benelli 654, Erstzulassung 01.08.1983, 17550 km, TÜV bis 06/22, kontaktlose Zündung Firma Laubersheimer, 4in4-Silencium-Auspuffanlage, E-Mail koerber@pmode.de, VB € 5.000,-

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

Bimota

Aus Altersgründen abzugeben: 1 x Aermacchi 350 SS, 3 x Ducati, 1 x Bimota, alle im neuw. Zust., Tel. 06227-50883, nach 17:00 Uhr

Motalia-Bestellung

Probeheftanforderung:

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

Abo-Bestellung:

O Ich möchte die Motalia ab sofort / Ausgabe _____ abonnieren.

O Das Abo soll nach einem Jahr auslaufen.

O das Abo soll sich bis zur Kündigung automatisch um jeweils ein Jahr verlängern (geht nur bei Bankabbuchung).

Geschenkabo-Bestellung:

O 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)

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

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

IBAN-Nr: _____

BIC: _____

Bank: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!*

Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige* aufgeben:

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

Rubrik: _____

Kleinanzeigentext: _____

Telefon: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

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

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Cagiva

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

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

Demm

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

Ducati

Suche für Ducati Monster 1000 Endtopf rechts in einem guten Zustand, E-Mail philip.lindenstruth@gmail.com oder Tel. 0175-6000274

www.JAKO-Motorsport.de
Zylinderkopfarbeiten

Biete Rundmotor GT 750 überarbeitet! Preis € 15.000,00! Bilder + Liste der Überarbeitung können angefordert werden! Ernst Remagen, 06483-3864

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

Ducati 750 SS Nuda, EZ 4/1991, nur 24.000 km im Sommer gefahren, seit 25 Jahren im Familienbesitz, Reifen und Zahnriemen vor ca. 200 km erneuert, sehr sauberes und gepflegtes Fahrzeug, in derartigem Zustand kaum noch zu finden, orig. Auspuffanlage liegt fast neuwertig bei, wg. Todesfall abzugeben, Standort Darmstadt, Tel. 0170-7327085

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

Suche für Monster 1000, Bj. 2003, Gepäckträger oder Trägersystem, bitte per E-Mail philip.lindenstruth@gmail.com oder Tel. 0175-6000274, Danke

600 SS - 750 Supersport, Bj. 93/94, Teile: Rahmen + Brief, unfall- + rissfrei; Felgen v. + h.; Stahlschwinge; Brems-scheiben; Bremszangen; Showa-Gabel; Sitzbank; Gabelbrücken; Kabelbaum; Scheinwerfer; 2-1-Auspuffanlage komplett; Federbein; Zündboxen; Zündspulen; 600er-Motor; Instrumente u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

Suche für Ducati Pantah 600/TT2 2in1-Auspuffanlage, Tel. 0176-78994245

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

Suche für GT 750 Rundmotor Gepäckträger oder Trägersystem. Wenn jemand noch etwas rumliegen hat bitte eine E-Mail an philip.lindenstruth@gmail.com oder Tel. 0175-6000274, Danke

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

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

Ducati 750 Sport, Bj. 88 - 90, Restteile z. vk.: Köpfe gut, neue Surflex-Kupplung, einige neue Lager für's Rad, neue Zahnriemenspannrollen, 2 x Endtöpfe, 2 x Bremsdruckschalter, billigst abzugeben, Tel. 07135-15080



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

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE

WWW.GRANSport.DE



DUCATI
aprilia
KAMNA



Dein Partner für:

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

WWW.KAEMNA.COM

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

Suche f. Ducati Mikuni-Ver-gaser TDMR doppel od. einzel, 36, 38, 40, 68219, 0176-64832244

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

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

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

www.moto-officina.de

900 SS i.e.-Teile, EZ 05: Sen-na-Rahmen mit Brief, unfallfrei, 2. Hd.; Kabelbaum; Rechner; Regler; Auspufftöpfe links; Kotflügel; Haltegriff; Schlosssatz; Bremszangen, v. + h.; Zündspulenpaar; Relais; Ölleitungen; Gabelbrücke unten; Heckseitenteile; Rad-abdeckung hinten; Schraubenkit; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6710945

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

Suche Briefkopie für 999, Typ H4, EZ 2003, Info an r.nuetzel@bluewin.ch, Danke



Ducati 900 SS, Bj. 1998, original 22800 km, 1 Vorbesitzer, werkstattgepflegt, Reifen - Kettensatz - Zahnriemen bei 20600 km in 2019 neu, unfallfrei, alles Weitere am Telefon, 5500,- €, Tel. 05522-920192

Motalia Anzeigenmarkt



Biete meine sehr gepflegte Monster S4RS Tricolore zum Verkauf an einen Liebhaber oder Sammler oder Enthusiasten für dieses sehr seltene originale Exemplar. Deutsches Fahrzeug, 1. Hand, unfall-/umfallfrei, scheckheftgepflegt, Inspektion mit Zahnriemenwechsel gerade neu, TÜV neu, Bereifung Pirelli Rosso III neu, mit dem phänomenalem Testastretta-Motor, 130 PS, EZ 06/2008, 19093 km, nur wenige Teile mit edlen Rizoma-Komponenten verfeinert (Griffe, Hebel, Spiegel, Flüssigkeitsbehälter), kurzes Heck, etwas kürzere Übersetzung (45 Z. hinten), einige Carboneile original Ducati (s. Foto), alle Originalteile vorhanden und werden mitgeliefert (bis auf Heck, Übersetzung). Das Fahrzeug ist zugelassen und kann besichtigt und probefahren werden, Standort Braunschweig, Preis 16.800 €, bitte nur ernstgemeinte Angebote, ich melde mich dann zum weiteren Vorgehen zurück, E-Mail ruediger.szengel@gmail.com

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

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

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

Monster 620 Verschleissteile: Luftfilter, Ölfilter UFI, 2 x Bremsbeläge vorne Lucas Sintermetall, alles zusammen 60 €, groze_arebeit@web.de

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

Biete Brembo-Bremsleitungsverteiler! Original kein Nachbau, 4 x M10x1 gerade! Ersatzteilnr. 0796 54 174, 2 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

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

Biete Dichtsätze kpl. mit allen Gummiteilen KöWe Rund- + Eckmotor! Stückpreis € 135,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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



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



Ihr Ducati Partner
im Rheinland!

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

Biete Brembo-Bremsleitungs-verteiler! Original kein Nachbau 4 x M10x1, mit schräger Anschraubung! 2 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

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

Fotoanzeigen kosten 5,- €

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

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

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

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

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

Biete 1-Zyl.-Neuteile! 1 x Pleuelsatz 350 kpl. mit Lager und Hubzapfen Ø 30/Ø 32 x 20! Länge 135 mm, Kolbenbolzen Ø 18! € 265,00 + Porto! 1 x Kolben D = 76,6, Kolbenbolzen Ø 18! € 175,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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

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

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

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

Zündschloss neu mit Rundsteckern, für 750 GT/S/SS, 3 Anschlüsse/2 Positionen, Preis € 45,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

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



**D
U
C
A
T
I**

esign - Programm

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

60 Seiten Farbkatalog gegen Zusendung
von 5,- Euro

DIOPA Kunststofftechnik

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

www.diopa.com



Tausche meine Alpine A310, 2,7 ltr. V6, Bj. 1981, 2. Serie, unverbastelter Originalzustand ohne Schwachstellen, uneingeschränkt fahrbereit, 30 Jahre im Besitz gegen 72er - 74er Ducati 750 GT (keine 750 Sport, SS, keine 860 GT/S, Darmah, MHR, od. ä.), Zustand egal, ggf. mit Wertausgleich, weitere Infos auf Anfrage, Tel. 0761-6129337, E-Mail ducfan19@gmx.de

Verk. 888 SP, 22000 km, PS/kW 116/85, Bj. 1990, 1. Hand, kein Unfall, guter Zustand, Preis 27000 €, Tel. 07668-7721 oder 0151-20210952

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

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

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

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

www.JAKO-Motorsport.de
DUCATI-Service

Moin, ich suche den Ducati Darmah-Fahrer, der am 10.08. um ca. 15:30 Uhr am Horner Kreisel in Hamburg war, zwecks Erfahrungsaustausch über das seltene Motorrad, Peter, 0162-7635303

Ducati Poster Hypermotard 1100 Evo SP, 848, 1198 von 2007, billigst abzugeben, 07135-15080

www.ducati-kaemna.de

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,- €;

ROCK OIL
Lubricants
www.rockoil.de

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

ROCK OIL

Motalia Anzeigenmarkt

orig. vord. und hint. Kotflügel, Chrom, gebraucht, leichte Dellen, je 10,- €; Zündspule, 9,- €; linke und rechte Fußbraste, je 9,- €; Batteriegrundplatte, 9,- €; orig. Zündspule mit Massekabel, gebraucht, 9,- €; orig. Lenker, Chrom, gebraucht, guter Zustand, 7,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

Gilera

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

Guzzi

Suche als Basis für einen Weltenbummler eine V 65 TT/NTX 650/NTX 750 oder vergleichbar, Motor sollte laufen und Papiere gegeben sein, E-Mail b.haider@ghsgmbh.de oder 015117439584

Für MG Cali III suche ich ein Sitzbankschloss mit Schlüssel, hein@baltic.de

Biete Moto Guzzi 850 Le Mans, Bj. 1976, im sehr guten Originalzustand, bitte nur ernste Interessenten melden, Infos und Bilder vorerst nur per E-Mail ... Telefon später Termin Absprache, E-Mail n.guzzi@gmx.de

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

Verk. Moto Guzzi 1000 LM 4, originalnaher Zustand, Antrieb komplett zerlegt und überholt, TÜV 5/21, original Rot, Reifen und Verschleißteile neuwertig, 6900,- €, Tel. 0176-47119281

Neuer Onlineshop bei
www.HMB-GUZZI.de

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



NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

JETZT!
Zugreifen!




www.escher.de

www.buerger-motorrad.de

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



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

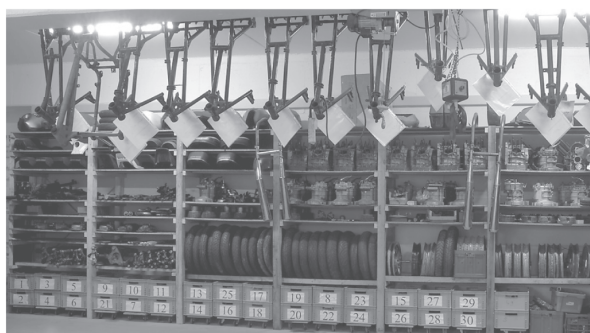
Achtung !! Neue Homepage -
jetzt auch Smartphone kompatibel -
schaud doch mal rein... www.smotos.de

Motalia Anzeigenmarkt



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

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



Verk. TT 65, Bj. 87, Sam-
mlerzustand, im originalen
Rot, 4500,- €, Tel. 0176-
47119281

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

Aus Sammlung: Moto Guzzi
G5, 3793 km, 7500,- €, Fax
06501-4722, Plz 54329, rufe
zurück



Verk. für Moto Guzzi Lario:
einen neu lackierten Tank
(rot), Front-, Seiten-, Motor-
Heckverkleidung u. Spoiler
(muß lackiert werden), neue
Tommaselli-Alustummellen-
ker, alles für 300 €, Tel.
09106-6140

Verkaufe Gebrauchtteile
für V 65 Lario II: orig.
Dekorsatz zum Aufkleben,
neu, 19,90 €; orig. UFI-
Luftfilter mit Dichtgum-
mis, neu, 11,90 €; 5 Stck.
Spannfedern für Luftfil-
terkasten, neu, 9,90 €; 3
Stck. orig. Zündkerzen
Champion N6YC, neu,
7,90 €; 4 Stck. orig. Öl-
ablassschrauben für Ge-
triebe/Kardan mit Dicht-
scheiben, neu, 7,90 €;
orig. UFI-Ölfilter, neu,
4,90 €; orig. Tankhal-
tegummi hinten, neu,
3,90 €; 4 Stck. orig.
Benzinschlauchklem-
men, neu, 3,- €; 4 Stck.
orig. Dichtring für Kar-
dankontrollschraube
oder Getriebe, neu, 2,-
€; Dichtring für Ölmes-
stab, neu, 0,50 €; Tel.
0171-6156471, Plz 877

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmo-
mentprogramm für alle
Guzzis

Suche 08er Oro-Sättel + 05er
Oro rechts vorne oder li.
hinten, Tel. 0160-1692721

GUZZI- JAKOB

MG 1100 V11 Balabio	4.900,-
MG V7 750 Brevia i.e.	2.700,-
MG 1200 Sport, super Zustand	4.900,-
MG 500 Nuovo Falcone, Bj. 71, Einzylinder	4.400,-
MG 1000 Sportumbau, Wechsel- höcker, Speiche, Motogad- get-Tacho, 1A-Zustand	5.200,-
MG 850 T3 Cali	3.800,-
MG Borrani-Hinterrad, komplett Bj. 70	400,-
Aussenliegender Ölfiltersatz/Öl- wanne	150,-
MG 850 T3 Sitzbank + Halter	190,-
MG 850 T3 Tank	150,-

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Verk.: 38 mm Gabel V 75 komplett, für 220,-; TT 65-Tank, rot, top, 250,-; Verkleidg. V 75 Polizia, Verkleidg. von T5 und 1000 SP 2; Speichenräder 18 Zoll von Cali III, im guten Zust., 600,-; T5-Hinterrad o. Lager, mit Metzeler, 75,-; Tel. 0176-47119281



Moto Guzzi Daytona RS, Bj. 99, 26849 km, Dynotec-Drehmomentnocken, EPROM, C-beschichtete Ventile und konische Stößel, Standort Schleswig-Holstein, 12900,- VHB, 0170-5645687 oder guzzi-sh@mail.de

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

Motalia-Vollverkleidung f. Le Mans I/II mit Halterungen + Ölmeßstab, 180,- €, 0160-1692721

Guzziladen Handmade Cafe Racers and More

Umbauten Flacheisen, CNC Frästeile, Sitzbänke, Kombiinstrumente mit digitaler Zündanlage, Verlicchi Lenker, hydraulische Kupplung, Gaszugsysteme, tonnenweise Gebrauchtteile, Komplettmotorräder. Wir haben den Großteil der Teile von MOTO SPEZIAL übernommen und fertigen die Teile weiter, auch Ersatzteile und Service für Tacho. WWW.GUZZILADEN.DE guzziladen@t-online.de Tel. 09435/6393267

Verkaufe Vergaser Dell'Orto PHBH30 links und rechts, nur zusammen. Die Vergaser sind komplett mit allen Düsen und Choke, nur ohne Züge. Gebraucht mit Gebrauchsspuren, funktionstüchtig, dazu gibt es noch nicht ausgepackte Gummis nebst Schellen zur Verbindung mit den Ansaugkrümmern. 135 € zzgl. Versand (DHL Päckchen), entfällt bei Abholung, Standort 24222, 0176-18009758

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

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

Satz orig. Bitubo-Stoßdämpfer aus V7 II Racer mit 12800 km Laufleistung zu verkaufen, geringe Gebrauchsspuren, 100 % dicht, funktionieren einwandfrei, für 400,- € zzgl. Versand; lineare Gabelfedern vom selben Krad, für 50,- €; 0174-3555118 oder 03528-412894



Suche Umbaukit für Fußschaltung für Moto Guzzi Motoleggera, Tel. 015755278979, E-Mail 043817701@t-online.de

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

Meisterbetrieb

Kindermann

Restauration · Motor- u. Getriebeinstandsetzung · Gespannbau

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

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi-Schlachtfest - Originalteile von Cali 3/1100, ab Bj. 1993, Preise paarweise wenn nicht anders angegeben: Sturzbügel hinten, Chrom wie neu, 40,- €; Lenker, wie neu, 30,- €; Windschild für California 2/3/1100 mit Halter für serienmäßige Befestigung Gabelbrücke und Lampenhalter, Scheibe ohne Kratzer jedoch mit ganz kleinem Riss, 80,- €; 2 x Chrombügel für Fender vorne, 50,- €; Doppelhorn/-hupe, Chrom sehr gut, 35,- €; Interferenzdämpfer unter Getriebe, rostfrei, 50,- €; 2 x Trittbretter Chrom mit Gummimatte, 70,- €; 2 x Blinker vorne, 20,- €; Veglia-Tacho 100 mm, 69400 km, mechanisch, 90,- €; Veglia-Drehzahlmesser 100 mm, elektronisch, 75,- €; Seitenständer Chrom mit Feder, 60,- €; Schaltwippe Chrom gut, 60,- €; Bremshebel Chrom gut, 50,- €; Sitzbankschloss mit Schlüssel, 30,- €; 2 x Koffer Givi/Guzzi li./re., Kunststoff schwarz, 150,- €; alle Teile gereinigt und im guten, brauchbaren Zustand, Preise VB, Bilder auf Anfrage, E-Mail ducfan19@gmx.de, Tel. 0761-6129337

Umbau • Restauration • Instandsetzung



41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de

Moto
SCHMITZ
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre Erfahrung!

Kpl. Umbausatz auf Breitreifen für MG California 2: breite Langschwinge, Nabenflansch, Steckachse lang, Kardanwelle mit Hülse, Bremszange Brembo Typ 08, Bremsanker unten, div. Kleinteile, alle Teile gereinigt, Bremszange überholt, einbaufertig für Speichenfelge bis 3.50" für Reifen bis 140/70 od. 140/80, Bilder/Infos auf Anfrage, VB 360,- €, Tel. 0761-6129337, E-Mail ducfan19@gmx.de

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

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

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

DER GUZZI-SPEZIALIST
www.motoguzzi-baecker.de



BÄCKER
Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475



Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte

Motalia Anzeigenmarkt

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



Verkaufe Moto Guzzi Ercole mit Kipper, die Ercole ist teilzerlegt und fast komplett, kann nach Kauf auch angeliefert werden, VB 2500 €, Tel. 01712034225

Moto Guzzi 1000 S zu verkaufen, EZ 09.08.1991, Farbe Schwarz mit orangefarbenen Streifen, Drahtspeichenräder, Rarität, da von 1990 bis 1993 nur 1.250 Fahrzeuge produziert wurden, umfangreiche Dokumentation wie Ursprungszeugnis, originaler Fahrzeugbrief, alte HU-Berichte und Rechnungen vorhanden, 46.000 km, HU bis Oktober 2021, Fotos gerne per E-Mail oder WhatsApp, Preis VB 8.900 €, Standort München, Tel. 0172-7296263

www.motalia.de

Verkaufe eine komplette Verkleidung für eine Moto Guzzi V11 Le Mans, Farbe Schwarz, VB 400,- €, Tel. 0162-1022021

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

Moto Guzzi-Gespann, Carell-Umbau, Bj. 87, TÜV neu, 53000 km, offene Vergaser, Edelstahlkrümmer, Rahmen sowie SW-Fahrwerk kunststoffbeschichtet und div. andere Sachen, alles eingetragen, holli.handy@gmail.com

Koni-Stoßdämpfersatz zu verk., sehr gut erhalten, auch optisch, Funktion einwandfrei, für Ducati Pantah/Königswelle oder Guzzi usw., VHS 220 €, Tel. 09546-6257 oder bubibernd@t-online.de

Verkaufe Rahmen mit Brief, wahlweise Seitenwagen eingetragenen, T4, VB 650 €; Achsantrieb V7 C (Faustantrieb), vor 10.000 km neu überholt, 8/35, VB 600 €; 0171-5364180

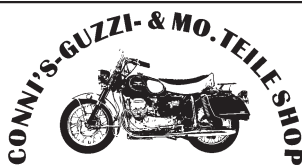
Moto Classica



große V2 - GUZZIS

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

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



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

Motalia Anzeigenmarkt

MTS-Ricambi

Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI

Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - KnowHow

MTS-Ricambi

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

Suche für LM 4 schwarz verchromte Original-Auspuffanlage, Krümmer T28, Endtöpfe S28, gerne auch mit Sammler, Tel. 0170-5562933, Holger

Laverda

LAVERDA



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

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

Suche 08er Oro-Sättel + 05er Oro rechts vorne oder li. hinten, Tel. 0160-1692721

- LAVERDA -

Orange Cycle Team

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

2 überholte Bremszangen r./l. Brembo 08, altes Logo, je 2 Entlüfter, inkl. neue Reparatursätze, Stiftsätze, Kolben, 1 x mit Gewinde in den Befestigungsbohrungen, 1 x ohne, je 120 € plus Versand, zusammen 220 € inkl. Versand, auf Wunsch fertig montiert, Fotos können angefordert werden, E-Mail ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074



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

Laverda 500-Rahmen mit Schwinge (o. Papiere), 150,- €; 1 x Vorderrad f. 1000er, 150,- €; 3 x Hinterrad-Kettenträger, à 70,- €; 1 x Atlas 600 ohne Motor, m. Papieren, VS; Tel. 0160-1692721

www.laverda-team-werndl.de

Mondial

Suche für Mondial 160 cm³ Segno Werkzeug-fach, Tel. 0173-3211302

www.motalia.de

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

Ich möchte hier eine fast neue Mondial HPS 125 anbieten. Das echt schicke und coole Ding hatte ich für meinen Sohn gekauft, durch Corona und anderes hat sich das alles aber so verschoben, dass er nun gleich den größeren Lapen macht. Ich bin mit dem Teil ca. 300 km gefahren (...nebenbei: auch 125er können Spaß machen ...), 3.000 € ist so der Startschuß, bei Interesse gerne melden 015121284095

Morini

Verk. Corsaro 1200 Avio, 19.000 km, TÜV 08/2022, blau, Bj. 08/2009, VHB 5800,- €, 05435-1601, Lk. Osnabrück

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe wegen Sammlungsauflösung: 2 x 125 Corsaro-Umbauten, je 990,- €; 3 x 125 H, Speiche u. Gussrad, Preise auf Anfrage; 250 T, Ori-

ginalzustand, zum Herrichten, 990,- €; 250 T, Stummelanker, Höckersitzbank, Moveni-Fußrastenanlage, 1190,- €; 350 Kanguro X1, Rahmen geschweißt, ohne Papiere, gute Basis, 890,- €; 350 Kanguro X2, weiß/rot, guter Zustand, kleine Restarbeiten erforderlich, 1890,- €; Tel. 0171-6156471, Plz 877

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

Moto Morini 350 Sport, rot, Baujahr 1981, Schraubtank, Stecksitzbank, TÜV 6/2021, Highlights: Borrani, Guss-Doppeleiche, Lupo-Kolben, KW feingewuchtet, Dart-Zylinder eingetragen, bleifrei u. v. m., VB 4500 €, Bilder und weitere Infos können unter groze_arebeit@web.de angefordert werden



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

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

3½ Sport, Gussräder, Doppelscheibe, Originalzustand, steht seit 10 Jahren in der Garage, FP 2500,- €, 02689-3071 oder 0171-3880579 ab 18:00

Moto Morini 350 Touring (K), rot, Baujahr 1983, Steck-tank, Klappsitzbank, abgemeldet seit 2009, deutsche Papiere, Lack neu, Tank innenbeschichtet, ansonsten vollkommen unverbastelt (war noch nie auseinander, Motor noch nie auf), VB 2000 €, Bilder und weitere Infos können unter E-Mail groze_arebeit@web.de angefordert werden

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

MV Agusta

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

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

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

Parilla

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

www.motalia.de

Motalia Anzeigenmarkt

SWM

Fotoanzeigen kosten 5,- €

SWM Gran Milano 440 Café Racer, Farbe Olivgrünmetall, 147 kg Leergewicht, gekauft als Tageszulassung, EZ 12/2016, von mir zugelassen 12/2017, Kilometerstand 5500, unfallfrei, 30 PS, nächste HU 12/2020, neue Bereifung Michelin Road 5 seit 2000 km drauf, sehr kerniger legaler Klang, sehr handlich, gepflegt, kein Gammel, serienmäßig als Einsitzer, optional gibt es die serienmäßige 2-Mann-Sitzbank mit Soziusfußrasten und anderem erforderlichen, originalen Rücklicht dazu (unbenutzt). Ein einziger Mangel ist bekannt: Aus dem Tankdeckel sabbert es manchmal bei vollem 22 Liter Tank etwas heraus. Das ist ein von SWM erkannter Konstruktionsmangel, der auch nach Austausch des Tanks auf Garantie nicht beseitigt werden konnte. Vielleicht kann ein Interessent eine bessere Tankdeckeldichtung auf-treiben, was mir bisher nicht gelungen ist, Preis 3400,- € VB, Standort Nähe Bremen, andreas.warnken@web.de

Gespanne

Moto Guzzi-Gespann, Carell-Umbau, Bj. 87, TÜV neu, 53000 km, offene Vergaser, Edelstahlkrümmer, Rahmen sowie SW-Fahrwerk kunststoffbeschichtet und div. andere Sachen, alles eingetragen, holli.handy@gmail.com

Sonstiges

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

Suche das Motalia-Heft Nr. 107 von März 1998, Tel. 0240282769

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

Suche f. Ducati Mikuni-Vergaser TDMR doppel od. einzel, 36, 38, 40, 68219, 0176-64832244

Ducati Poster Hypermotard 1100 Evo SP, 848, 1198 von 2007, billigst abzugeben, 07135-15080

Koni-Stoßdämpfersatz zu verk., sehr gut erhalten, auch optisch, Funktion einwandfrei, für Ducati Pantah/Königswelle oder Guzzi usw., VHS 220 €, Tel. 09546-6257 oder bubi.bernd@t-online.de

Hobbywerkstattauflösung: Bohrer, Senker, Gewindebohrer, Fräser mit MK, Fräser bis Ø 35, Einarmhinterradmontageständer, wichtig Telefonnr. hinterlassen! Tel. 07135-15080

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

© Frank Heide, Werkstatt
für die größten Motoren
fragen Sie an, wir beraten Sie gerne
www.move-montagestaender.de
info@move-montagestaender.de
Tel. 0499 (0) 7583 92318

move
Montageständer
Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung





Motalia Anzeigenmarkt

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

www.elektronik-sachse.de

ELEKTRONIK SACHSE **MP**
GmbH & Co. KG



Busestraße 26a 28213 Bremen, Deutschland | Fon +49(0)5409-9 06 98 26 | mail.info@elektronik-sachse.de

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

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

Suche altes Rennmotorrad, Tel. 0201-402938, evtl. AB

Suche 08er Oro-Sättel + 05er Oro rechts vorne oder li. hinten, Tel. 0160-1692721

Schwarze Damen-Lederkombi zu verkaufen, für 75 € plus Porto, Größe 38, Spaett Dress/Greyhound FLM Leathers. Wurde Anfang der 80er Jahre (?) neu gekauft, wenig getragen und ist noch in erstaunlich gutem Zustand, alle Reißverschlüsse gut, aussagekräftige Fotos gerne per E-Mail, olekrauter@gmail.com

Verkaufe Vergaser Dell'Orto PHBH30 links und rechts, nur zusammen. Die Vergaser sind komplett mit allen Düsen und Choke, nur ohne Züge. Gebraucht mit Gebrauchsspuren, funktionstüchtig, dazu gibt es noch nicht ausgepackte Gummis nebst Schellen zur Verbindung mit den Ansaugkrümmern. Ich hätte gern 135 € zzgl. Versand (DHL Päckchen), entfällt bei Abholung, Standort 24222, 0176-18009758

Festival Ducati-Programmheft 1999 Oschersleben, Heft zur Veranstaltung in Oschersleben, 31 Seiten, Starterlisten mit Fotos, sehr guter Zustand, € 5,- inkl. Versand, E-Mail elfriede.ulf@gmx.de oder Tel. 04101-372644

MO-Sonderheft Motorräder aus Italien Nr. 1, gebraucht, Vorderseite mit Eselsohr, letzte Seite leicht beschädigt innen alles hübsch, € 10,- inkl. Versand, E-Mail elfriede.ulf@gmx.de oder Tel. 04101-372644

Suche altes Motorrad, Tel. 0201-402938, evtl. AB

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

MO-Sonderheft 1996, Klassik Motorrad, € 8,- inkl. Versand, E-Mail elfriede.ulf@gmx.de oder Tel. 04101-372644

2 überholte Bremszangen r./l. Brembo 08, altes Logo, je 2 Entlüfter, inkl. neue Reparatursätze, Stiftsätze, Kolben, 1 x mit Gewinde in den Befestigungsbohrungen, 1 x ohne, je 120 € plus Versand, zusammen 220 € inkl. Versand, auf Wunsch fertig montiert, Fotos können angefordert werden, E-Mail ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

Moin, ich suche den Ducati Darmah-Fahrer, der am 10.08. um ca. 15:30 Uhr am Horner Kreisel in Hamburg war zwecks Erfahrungsaustausch über das seltene Motorrad, Peter, 0162-7635303

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik



Rufen Sie uns an. Wir beraten Sie gern!

0511 - 97 810 480

In letzter Minute

Guzzi: Suche Luftfilter für Moto Guzzi Mille GT, 1. Serie, mit sämtlichen Schläuchen und kompletter Motorentlüftung, Tel. 09951-1808

Ducati: Königswelle, suche die Trägerplatte für die Pick Ups der Trockenkuppelungsmotoren (MHR 2, Mille), Duc-Teile-Nr. 0805.46.020 oder 0905.46.020, Tel. 0240282769

Guzzi: Drehzahlmesser V11 Sport 02 76 72 00, suche neuen oder gut gebrauchten Drehzahlmesser, Mark, 0172-6108134

Ducati: Rarität - Einzelstück-Gabelbrückennummer 000, Ducati 916 SPS, Bj. 97, 26.256 km, aus 2. Hand, PVM-Felgen Sonderanfertigung, Fotos auf Wunsch per E-Mail, Preis 15.500 € VHS, achim.wesner@web.de oder 01727205855

Ducati: Sehr gepflegte 900 SL, Bj. 1994, mit Monohöcker. Laufleistung 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, letzte gr. Insp. bei 32.000 km in Verbindung mit Einbau Drehmomentnocken, seitdem nur ca. 3000 km gefahren, AU 05/22, folgende Modifikationen wurden vorgenommen:



Fahrwerk vo./hi. von Wilbers modifiziert (Wilbers FB), 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 Termignioni-Carbonendtöpfe, hochgezogen, Radialbremspumpe von Brembo, Kupplungsnehmerzyl. von MPL neu, Antihoppingkuppelung, MR-Racing-Fußrastenanlage, Carbonabdeckung Instrumententafel, mit Ölmessthermometer, VB 7490, ibanez1500@web.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	75
Bike Affairs	24796	Bredenbek	Tel.: 04334-640		Seite	19
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenditmold	Tel.: 0561-8615361	www.connnis-guzzi-shop.de	Seite	76
Desmo	70736	Fellbach	Tel.: 0711-588096	www.desmo-ucati.de	Seite	69
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.: 0711-604504	www.diopa.com	Seite	71
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.: 04205-8707	www.kaemma.com	Seite	68
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.: 05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	33
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldbrol	Tel.: 02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	70
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.: 0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	80
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.: 02596-600	www.escher.de	Seite	72
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.: 0152-21974392		Seite	73
Guzziladen	92521	Schwarzenfeld	Tel.: 09435-6393267	www.guzziladen.de	Seite	74
Kindermann	31606	Warmsen	Tel.: 05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	74
Lamers	NL-6545	CG Nijmegen	Tel.: 0031-(0)24-3711111	www.tlm.nl	Seite	84
Laverda Racingteam	78467	Konstanz	Tel.: 07531-61198	www.laverda-paradies.de	Seite	77
Limbächer & Limbächer	70794	Filderstadt	Tel.: 0711-79730322	www.limbacher.de	Seite	49
Lust	50677	Köln	Tel.: 0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	29
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.: 0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	28
Moto Classica	53229	Bonn	Tel.: 0228-9739348	www.motoclassica-bonn.de	Seite	76
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.: 09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	77
Motowippe	88353	Kisslegg		www.motowippe.de	Seite	64/81
Move Montageständer	88353	Kisslegg	Tel.: 07563-9150308	www.move-montagestaender.de	Seite	79
MTS-Ricambi	26203	Wardenburg	Tel.: 0441-36165594	www.mts-ricambi.de	Seite	77
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	71
Günther Rupprecht	90518	Altdorf	Tel.: 09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	67
Salewski	21357	Bardowick	Tel.: 04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	18
Schleif- und Poliertechnik	30855	Langenhagen	Tel.: 0511-97810480	www.andreas-malitz.de	Seite	80
Moto Schmitz	41849	Wassenberg	Tel.: 02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	75
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.: 05130-582584	www.smotos.de	Seite	72
Stein-Dinse	38179	Schwülper	Tel.: 0531-123300-0	www.stein-dinse.com	Seite	2
Norbert Vordenbäumen	40227	Düsseldorf	Tel.: 0172-1315888	www.n-vdb.de	Seite	73
Moto Weissmann	67716	Heltersberg	Tel.: 06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	76
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.: 030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	64/74
Motorrad Wieser GbR	66999	Hinterweidenthal	Tel.: 06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	73
Witten u. Weber	57319	Bad Berleburg	Tel.: 02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	17

Hier gibt es Motalia

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

Wendel Motorräder GmbH	Wilsnacker Str. 35	10559	Berlin
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 65	21357	Bardowick
Moto Differenza	Bahrenfelder Chaussee 140	22761	Hamburg
WIMI	Eichkamp 16	24116	Kiel
A. Baumgarten	Eisenstr. 6	26215	Wiefelstede
H. Bergel	Fritz-Erler-Str. 11	27578	Bremerhaven
Ducati Kämna	Brüggerstr. 27	28870	Otterstedt
KMS	Messwinkel 44	31606	Warmsen
Achim Wittenborn	Ackerstr. 8	32130	Enger-Oldinghausen
Conni's-Guzzi- & Mo. Teile Shop	Philippstr. 23	34127	KS/Rothenditmold
Bruno Tuschen	Am Bruch 29	34431	Essentho
BenLex-Motorrad GmbH	Christian-Pommer-Str. 21	38112	Braunschweig
Stein-Dinse GmbH	Waller See 11	38179	Schwülper
Italomotos Hertrampf Racing GmbH	Hervester Str. 39	46286	Dorsten-Wulfen
Norbert Dalmühle	Dorfstr. 8	48268	Gimble
Ducati Store Melle	Industriestr. 24 c	49324	Melle
Lust Motorrad GmbH	Bonner Wall 124	50677	Köln
Rock Oil Vertriebsges. mbH	Bahnstr. 90	55239	Gau-Odernheim
Tobias Klar	Alter Postweg 2	56269	Dierdorf
Witten u. Weber	Herrenwiese 10	57319	Bad Berleburg
Ducati Frankfurt	Max-Holder-Str. 5 - 7	60437	Frankfurt
Peter Lamparth	Fangostr. 1	73087	Bad Boll
Peuker & Streeb	Bachstr. 3	75334	Straubenhardt
Martin Hagemann	Wittumstr. 18	76707	Hambrücken
IGT Engel/Gimbel GmbH	Kesslerstr. 7	79206	Breisach
Maniac-Motors	Steinacher Str. 101	90427	Nürnberg
Andreas Schilling	Bahnhofstr. 28 b	91634	Wilburgstetten
Brencklé AG	Oristalstr. 127	CH-4410	Liestal

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



MOTO GUZZI®

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

**EINE ERFAHRUNG, DIE SIE NICHT
VERPASSEN MÖCHTEN!**



IHRE BESTE QUELLE FÜR TEILE IM LAUFE DER JAHRE

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

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



— SINDS 1982 —

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