

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Fahrbericht: Moto Morini Milano

75 Jahre MV Agusta - Teil fünf der Story

Die ersten Neuheiten für 2021

Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

STEIN DINSE



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.



**Handgefertigte
Qualität aus Italien!**

z. B. Art. ABEN0030004 für
Benelli TRK 502X



- » Hohe Leistungssteigerung bei mittleren Drehzahlen
- » Leistungssteigerung bis zu +3,5 PS
- » Europäische Straßenzulassung
- » Euro 4
- » Gewicht 2,3 kg
- » 30 Monate Garantie, bei Aktivierung der Servicekarte

MADE IN ITALY

www.stein-dinse.com/qypzj

Brembo

Ducati

Zubehör

Moto Guzzi

Dellorto

Aprilia

www.stein-dinse.com

Waller See 11 • 38179 Schwülper bei Braunschweig

+49 531 123300-0

info@stein-dinse.com



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,
Thomas Hentschel

Gültige Anzeigenpreisliste:
Nr. 2018, bitte anfordern

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

Redaktionsschluss:
jeweils der 10te des Vormonats

Druck:
Printec Offset, 34123 Kassel

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

Bezugspreise:
Inland:

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel und Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Veranstaltungshinweise, technische Tips etc. ohne Gewähr. Für unverlangt eingesandte Texte und Bilder übernehmen wir keine Haftung. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Nachdruck einzelner Artikel oder Auszüge sind nur mit schriftlicher Genehmigung gestattet.

Hallo Italofreunde und -freundinnen!

Eigentlich hätte Anfang Oktober die Intermot in Köln stattfinden sollen, und für Anfang November war die EICMA in Mailand geplant. Das sind die beiden Messen, wo die Neuheiten für die nächste Saison vorgestellt werden. Aber Corona hat alle Pläne zerstört. Jetzt suchen die Hersteller neue Wege, um ihre Fahrzeuge zu zeigen. Seit Anfang November präsentiert Ducati fünf Wochen lang jeden Mittwochabend im Internet ein neues Modell bzw. die Weiterentwicklungen an bestehenden Typen. Die ersten Neuheiten für 2021 stellen wir in diesem Heft vor. Die weiteren kommen in der nächsten Ausgabe der Motalia, weil die letzten zwei Vorstellungen nach unserem Redaktionsschluss stattfanden.

Andere Marken halten sich mit ihren Neuheiten noch zurück. Sicherlich hat Corona so manchen Zeitplan durcheinander gebracht. Dadurch wird so manches Motorrad etwas später fertig. Aber die neue Saison wird pünktlich anfangen, und es gilt, noch so manches Modell für Euro 5 anzupassen oder entsprechende Nachfolger zu präsentieren. Es gibt zwar eine Übergangsregelung für eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen, aber eigentlich sollen alle neu zugelassenen Maschinen ab dem 1. Januar 2021 die Norm Euro 5 erfüllen. Aufgrund der aktuellen Situation ist anscheinend sogar die eine und andere Markteinführung komplett neuer Modelle um ein ganzes Jahr verschoben worden, trotzdem wird es für die nächste Saison einige Neuheiten geben.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden in den ersten zehn Monaten 2020 etwa 36.700 motorisierte Zweiräder über 50 Kubikzentimeter mehr zugelassen. Das hat trotz Corona viel Geld in den Handel gebracht.

Aufgrund der aktuellen Corona-Situation haben wir diesmal auf die Veröffentlichung von Terminen und Regelmäßigen Treffpunkten verzichtet.

Euer Motalia-Team

Der Falke fliegt wieder

Moto Morini Milano 1200

Die Moto Morini Milano ist ein Liebhaberfahrzeug. Das heißt jetzt nicht, wie bei vielen anderen exklusiven Motorrädern, dass man mit viel Liebe über manche Unzulänglichkeiten hinweg sehen muss, sondern die Maschine bietet so viele schöne Details, dass man sie in der heutigen Welt, in der immer mehr auf die Senkung der Produktionskosten geachtet wird, einfach lieb haben muss.

Schon bei dem ersten Anblick begeistert die Lackierung. Selbstverständlich sind die Farben und das Design, welches an die Moto Morini 3½ erinnert, Geschmacksache. Aber was für eine Lackierung: Zwei Metallicfarben, getrennt von einer weißen Linie und darüber ordentlicher Klarlack, so wie es sich gehört. Früher waren viele Motorräder so aufwendig produziert. Heute hat man das Gefühl, dass selbst manches Premiumbike nur noch durchgefärbtes Plastik zu bieten hat. Oft sind die Modelle einfarbig (aus Kostengründen), eine zweite



Was für eine Lackierung: Mehrfacher Farbwechsel mit zwei Metalliclacken und einer Trennlinie. Dazu alles mit Klarlack versehen. So etwas Aufwendiges findet man heute kaum noch.

Farbe ist meist nur noch aufgeklebt, und so mancher Hersteller spart sich den Klarlack.

Das ist bei Moto Morini ganz anders und vermittelt dem Betrachter bereits bei der ersten Begegnung einen Eindruck von der Wertigkeit dieser Maschine. Mehr dazu später.

Aber blättern wir erst einmal ein wenig zurück in der Geschichte. 2005 feierte



***Vor jeder Fahrt grüßt
der Falke.***

Moto Morini die Wieder-
auferstehung. Franco
Morini hatte die Rech-
te an dem Namen von
Cagiva erworben und
machte sich daran, eine
neue Modellpalette auf
die Räder zu stellen. Für
die Motorentwicklung
war Franco Lambertini
zuständig. Lambertini ist
aus der Historie der Fir-
ma nicht wegzudenken:
Der Ingenieur hat schon
in den Siebzigern die V2-
Motoren für die Marke
mit dem Falken (nein, es
ist kein Adler) gezeich-
net. Das war damals der
erste Motorradmotor mit
einem Zahnriemen als Nockenwellenan-
trieb.

Lambertini entschied sich für einen Zylind-
erwinkel von 87 Grad, während Firmen
wie Ducati und Moto Guzzi auf einen
rechten Winkel fixiert sind. Und Lamber-
tini wählte einen sehr kurzen Hub im
Verhältnis zum Zylinderdurchmesser. Das
gab dem Motor den Namen „Corsa Cor-
ta“ (kurzer Hub). Jetzt könnte man den-



Mit der Corsaro 1200 startete Moto Morini einen tollen Neuanfang.

ken, dass das Ergebnis eine Drehorgel mit
viel Spitzenleistung bei astronomischen
Drehzahlen und einer Drehmomentschwä-
che im normalen Fahrbetrieb sein müsst-
e - aber genau das Gegenteil ist der Fall.
Doch mehr dazu später.

Moto Morini investierte viel Geld in die
Entwicklung der Maschinen und den Auf-
bau der Produktionsanlagen. Dafür muss-
te man Schulden machen. Es entstanden

Modelle wie Corsaro, Gran
Passo und 9½. Die Fach-
presse lobte die Maschi-
nen, der Verkauf lief gut...
und dann kam die soge-
nannte Bankenkrise. Die



***Corsa Corta heißt
dieser potente V2.
Den kurzen Hub
sieht man ihm - hier
in einer Corsaro mit
nachträglich polierter
Auspuffanlage - schon
von außen an.***



Zum Rahmen passende Gitterrohrschwingen mit großem Exzenter, gefrästem Kettenrad und Schmiederädern.

Verkaufszahlen brachen bei Moto Morini - genauso wie bei fast allen anderen Herstellern - ein, man konnte die Kredite nicht mehr bedienen, und die Marke rutschte in die Insolvenz.

Es folgten Besitzerwechsel, Umfirmierungen, ein Umzug aus dem Vorort von Bologna in kleinere Gebäude südlich von Mailand ... aber richtig Fuß fassen konnte die Marke nicht mehr. Es wurden nur in geringer Stückzahl Fahrzeuge, die noch auf den alten Modellen basierten, gebaut. Auf der EICMA, der Hausmesse der italienischen Motorradindustrie, war Moto Mo-

rini gar nicht mehr vertreten. Doch im November 2016 präsentierte man sich dort wieder mit der Corsaro ZZ, die schon zeigte, in welche Richtung in Zukunft der Weg führen sollte: Gute Komponenten und „Made in Italy“.

Ein Jahr später zeigte man an gleicher Stelle zwei neue Prototypen: Milano und Scrambler. Mit hochwertigen Bauteilen und interessanten Details erregten beide Motorräder viel Aufmerksamkeit. Die Frage war: Wann würden diese Motorräder in den Handel kommen, und was bleibt von der guten Ausstattung über?

Man kennt es ja, dass Prototypen erst einmal mit vielen guten Komponenten glänzen, man dann aber in der Serie deutliche Abstriche hinnehmen muss. Doch nicht bei Moto Morini, die aktuelle Maschine ist erfreulicherweise dicht dran am Prototyp. Aber es sollte bis Herbst 2020 dauern, bis die Milano bei den Händlern ankam ... die normale Entwicklungszeit, ein abermaliger Besitzerwechsel, Corona und die Anpassung auf Euro 5 - gut

Hinterrad mit progressivem Hebelsystem und längenverstellbarem Federbein. Am Fußhebel sind drei Bohrungen, um das Schaltgestänge zu verstellen.



Ding will halt Weile haben.

Aber jetzt sind sowohl die Milano als auch die Super Scrambler lieferbar. Der neue Eigentümer der Marke, ein großer Konzern aus China, kann finanzielle Gesundheit garantieren. Für die Zukunft hat man viel vor. In Italien sollen die V2-Modelle weiter gebaut werden, und zusätzlich will man in China kleinere Motorräder produzieren (siehe Seite 44). In Deutschland ist man nun dabei, das Händlernetz auszubauen.

Obwohl in den letzten Jahren Moto Morini nur in homöopathischen Dosen den Weg nach Deutschland gefunden haben (pro Jahr weniger als zehn Neuzulassungen), gibt es ein paar Händler, welche der Marke seit ihrer Wiederauferstehung in 2005 treu geblieben sind. Dazu gehört auch Rainer Dickel mit seiner Firma Duc Dickel in Waldbröl. Kaum war die neue Maschine ein wenig eingefahren, bot er sie uns für einen Fahrbericht an. Es war im Spätherbst nicht ganz so einfach, einen Tag mit gutem Wetter zu finden, aber als die Vorhersage entsprechendes versprach, wurde der Termin fixiert.

Auf der Hinfahrt ins Bergische Land waren die Straßen nass - so ein Mist.

Was für ein sexy Versteller für die Gabel. Links sind zwei Knöpfe für die Verstellung des Cockpits zu sehen.



Klassisches Lackdesign und viel Schwarz an Motor und Fahrwerk - da sticht die blanke Auspuffanlage ins Auge.

Sollte der Termin doch ins Wasser fallen? Aber je dichter ich nach Waldbröl kam, desto mehr zeigte sich die Sonne, und die Straßen fingen an, abzutrocknen. Vielleicht wusste Petrus, was für heute geplant war und hatte doch ein Einsehen.

Als es los ging, waren noch viele Straßen, besonders in den Wäldern, nass. Also erstmal einen Platz zum Fotografieren suchen, bevor das Motorrad dreckig wird. Beim Bilder machen springen einem die Details förmlich ins Auge. Das fängt mit der bereits beschriebenen Lackierung an.





Klassische Cockpiteinstellung

Im Gegensatz zu vielen anderen Herstellern verbaut Moto Morini passend zum Rohrrahmen auch eine Rohrschwinge - so muss das sein. Und dann dieser schöne, große Exzenter mit dem eingravierten Doppel-M und dazu ein aus Ergal gefrästes Kettenrad. Das erfreut das Liebhaberherz und spart Gewicht. Das gilt auch für die Wave-Bremsscheibe hinten und erst recht für die Schmiederäder.

Das sind feinste Zutaten, und bei den Federelementen geht es weiter. Nein, hier ist nichts von Öhlins verbaut. Zum einen setzt Moto Morini auf italienische Produkte, und zum anderen ist Öhlins auch nicht mehr das, was es mal war.

Heute kommen die meisten Komponenten der schwedischen Marke als Großserienprodukte aus einem asiatischen Werk. An der Milano findet man eine Gabel und ein Feder-

bein vom Spezialisten Mupo. Da ist selbstverständlich alles einstellbar bis hin zur Höhenverstellung am Zentralstoßdämpfer. Und während immer mehr Hersteller dazu übergehen, Rahmen und Schwinge direkt zu verbinden, um Produktionskosten zu sparen, besitzt die Morini 1200 ein ordentliches Hebelsystem, so wie sich das in dieser Preisklasse gehört.

Die Versteller der Gabel sind ein Blickfang und das gilt auch für den Vorderradkotflügel. Normalerweise ein durchgefärbtes Plastikteil, bei besseren Motorrädern ein einteiliges Carbonstück. Auch hier geht Moto Morini einen anderen Weg: ein dreiteiliges Schutzblech aus Metall. Schön von Hand zusammengeschaubt - das hat Stil.

Es gibt so viel an diesem Motorrad zu entdecken: der aufgestickte Falke auf der Sitzbank, der verstellbare Schalthebel, die dreifache Gabelklemmung, die Werkzeugtasche mit dem bunten Falken und etwas mehr als nur dem üblichen Alibiwerkzeug,

Runder Scheinwerfer mit ringförmigem LED-Licht.

Man könnte sagen: Klassik trifft Moderne.





Imposante Auspuffanlage - im Gegensatz zum Prototyp kann auf einen Vorschalldämpfer verzichtet werden.

107 Millimetern sausen nur 66 Millimeter auf und ab. Im Vergleich zu früheren Morinis hängt der

die kunstvoll geschwungene Auspuffanlage ... Aber fahren soll die Milano ja auch können.

Nach dem Drehen des Zündschlüssels begrüßt einen erst einmal der Falke im TFT-Display. Hier kann man aus drei Darstellungsvarianten auswählen von modern bis klassisch mit rundem Tacho und Drehzahlmesser. Auch hier geht Morini eigene Wege. Dazu informiert das Display, welches schon in der Corsaro ZZ zu finden war, mit Ganganzeige und den Temperaturen für Luft und Kühlwasser sowie Kilometerstände. Okay, da können andere Motorräder heutzutage mehr, aber braucht man das alles?

Moto Morini verzichtet auf die ganz moderne Elektronik. Es gibt kein Ride-by-Wire und unterschiedliche Leistungsmodi, keine Traktionskontrolle und auch keine Wheeliekontrolle, kein Kurvenlicht usw. Ein (abschaltbares) ABS gehört aber selbstverständlich zur Grundausstattung. Also mehr oder weniger Motorrad pur.

Den Startknopf muss man systembedingt etwas länger drücken, aber der V2 springt zuverlässig an. Der Sound ist eher dezent, leicht wummernd aber nicht bollernd. Doch man hört, was für ein Motortyp darauf wartet, sein Können zu zeigen. Kolben mit einem Durchmesser von stattlichen

Motor auch in der Kaltstartphase gut am Gas. Die Motorabstimmung wurde anscheinend verbessert. Laut den technischen Daten hat der Motor einige Pferden gegenüber der Corsaro verloren. Dabei soll nur das Mapping geändert sein, die Hardware ist angeblich unangetastet. Ansaugtrakt und Auspuffanlage sind selbstverständlich anders. Das Werk gibt 116 PS bei 8.000 U/min an. Aber der V2 wirkt potenter. Schon ab niedrigen Drehzahlen zieht der Corsa Corta kräftig an der Kette, legt in der Mitte noch mal zu und stampft im oberen Drehzahlbereich vehement Richtung Begrenzer. Auch nach 15 Jahren und der Anpassung auf Euro 5 hat dieser V2 nichts von seiner Faszination verloren. Trotz des sehr kurzen Hubs kann man auch bei niedrigen Drehzahlen bummeln.

Die Vibrationen des V2 sind spürbar, halten sich aber in Grenzen und sind nicht störend. Der Motor hat Charakter, wie man gerne sagt.

Der breite Lenker liegt gut in der Hand, die Sitzposition ist aufrecht und bequem. Für einen guten Kniekontakt könnte der Tank im hinteren Bereich ruhig etwas breiter sein. Wo ich gerade beim Kritisieren bin: Der Gasbowdenzug ist etwas unglücklich verlegt. Ungewohnt ist der



Neben der Milano hat Moto Morini auch mit der Auslieferung der Super Scrambler begonnen.

zweigeteilte, linke Spiegel, dessen äußerer Bereich den toten Winkel verkleinert. Die Federelemente sprechen sehr feinfühlig an. Absichtlich fahre ich immer wieder über Gullydeckel und ähnliche Unebenheiten, von denen man kaum etwas spürt. Die Maschine ist aber nicht weich abgestimmt und verfolgt zielgenau die geplante Linie. Die Milano läßt sich sehr entspannt und präzise fahren.

Für das kalte Wetter und die teilweise feuchten Straßen sind die gewählten Pirelli Angel GT genau richtig. Die hochwertige Bremsanlage von Brembo arbei-

tet so, wie man es erwartet und läßt sich unter diesen Umständen gut dosieren. Am Hinterrad setzt das ABS manchmal ein. Man kann es abschalten - aber wozu?

So, was ist die Milano nun? Ein Naked Bike, ein Retro Bike, ein Cruiser? Ich nenne sie einfach ein normales Motorrad. Aber das gilt nur für die Gattung. Von der Ausführung her ist die Milano ein sehr hochwertiges und exklusives Motorrad. Eine handge-

fertigte Kleinserienmaschine mit besonderen Zutaten. Manche Hersteller haben heute anscheinend das Motto „billig produzieren und teuer verkaufen“, da wird oft am falschen Ende gespart. Bei der Moto Morini hat man das Gefühl, dass dieses Motorrad mit Liebe von Enthusiasten gebaut wird. Alleine deshalb muss man sie schon lieb haben. Da ist der Preis von 15.000 Euro mehr als angemessen.

Moto Morini liefert die Maschine in zwei Farbvarianten aus: Rot/Schwarz und Blau/Schwarz, womit wie wieder bei der schönen Lackierung wären.

Technische Daten: Moto Morini Milano

Motor:	V2, 87 Grad	Reifen vorne:	120/70 ZR 17
Bohrung x Hub:	107,0 x 66,0 mm	Reifen hinten:	190/55 ZR 17
Hubraum:	1.187 cm ³	Bremse vorne:	2 x 320 mm Ø
Leistung:	116 PS bei 8.000 U/min		2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	108 Nm bei 7.000 U/min	Bremse hinten:	1 x 220 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Zweikolbenfestsattel
Sekundärantrieb:	Kette	Tankinhalt:	k. A.
Federung vorne:	USD-Gabel, Ø 46 mm	Radstand:	1.490 mm
Federweg vorne:	120 mm	Sitzhöhe:	820 mm
Federung hinten:	Zentralfederbein	Gewicht getankt:	200 kg
Federweg hinten:	110 mm	Preis:	15.000 Euro

Fantic kauft Minarelli

Motori Minarelli ist ein italienischer Hersteller mit 200 Angestellten, der darauf spezialisiert ist, kleine Zweirad-Motoren zu entwickeln und zu produzieren und mit diesen verschiedene Motorradfirmen beliefert. Die Marke wurde 1952 in Calderara di Reno bei Bologna gegründet. Im Jahr 2002 hat Yamaha die italienische Firma übernommen.

Fantic bezieht aktuell und auch schon früher Motoren von Moto Minarelli und im Zuge der Zusammenarbeit hat Fantic mit Yamaha eine Kooperation begonnen, aus der die Modelle Enduro 125 und Enduro 250 hervorgegangen sind.

Nun will Yamaha den italienischen Ableger an Fantic verkaufen. Gleichzeitig soll Fantic ausgewählte Yamaha-Motoren für eigene Modelle verwenden dürfen. Angeblich soll bei Fantic mit dem 700er-Twin der Yamaha Ténéré eine neue Reiseenduro entstehen.

MV Agusta mieten

MV Agusta hat eine Zusammenarbeit mit dem Autovermieter Hertz gestartet. Zuerst sollen in Frankreich und Italien an ausgesuchten Standorten die Modelle Turismo Veloce 800 Lusso SCS und Dragster Rosso zur Miete bereit stehen. In naher Zukunft will man das Angebot auf Spanien, Portugal und die USA ausweiten. Es wird möglich sein, die Motorräder bei einer Station anzumieten und bei einer anderen wieder abzugeben. Das kostet aber einen entsprechenden Aufpreis. Unter dem Motto „Hertz Ride“ standen bisher nur Fahrzeuge der Marke BMW zur Auswahl.

Geschäftsaufgaben

Unser langjähriger Inserent Norbert Vordenbäumen hat altersbedingt sein Geschäft an einen Nachfolger übergeben. Dieser will das Geschäft im Januar 2021 an anderer Stelle mit neuem Namen wieder eröffnen.

Auch die Firma Moto Classica Bonn, ebenfalls ein langjähriger Inserent unserer Zeitung, schließt ihre Tore. Hier ist uns über einen Nachfolger nichts bekannt.

Ducati-Museum online besuchen

Seit dem 15. Oktober besteht die Möglichkeit, das Ducati Museum online zu besuchen. Das neue digitale Erlebnis heißt „Ducati Online Journey Museum“ und ist eine echte Führung.

Es gibt vier Touren pro Woche, dienstags um 17:00 Uhr und samstags um 9:00 Uhr in englischer Sprache, während am Donnerstag und Sonntag jeweils um 17:00 Uhr virtuelle Touren in italienisch angeboten werden. Während der Führung ist es möglich, mit dem Guide über das Frage- und Antwort-System der Plattform zu interagieren.

Der virtuelle Besuch muss auf der Ticketplattform des Museums gebucht werden, dauert etwa 45 Minuten und kostet 10 Euro.



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

Marchesini gestorben

Roberto Marchesini hat das Rad nicht erfunden, aber er war ein Pionier auf dem Sektor der Produktion von leichten und hochwertigen Felgen für Motorräder. Egal ob Magnesium oder Carbon, früh setzte er sich mit leichten Rädern auseinander und produzierte diese zuerst für den Rennsport und dann für Straßenmaschinen. 1988 gründete Marchesini die eigene Firma, welche er im Jahr 2002 an Brembo verkaufte. Nach langer Krankheit ist Marchesini am 30. September gestorben.



Messen abgesagt

Eine Motorradausstellung nach der anderen wurde in den letzten Monaten abgesagt. Intermot und EICMA haben nicht stattgefunden. Swiss Moto, Bike Austria Tulln und IMOT sind ebenfalls gecancelt, wie wir bereits in der letzten Ausgabe vermeldet haben.

Seit dem Erscheinen des November-Hefes sind weitere Absageentscheidungen getroffen worden. Die Custom Bike in Bad Salzuflen hat genauso die Konsequenzen gezogen wie die Automotoretro in Turin. Das Gleiche gilt für die Motor Bike Expo in Verona. Die beiden Messen in Italien waren für die zweite Januarhälfte vorgesehen.

Auch die Bremen Classic Motorshow wird es in 2021 nicht geben.

Es wird schwer sein, in diesem Winter/Frühjahr die neuen Modelle der Hersteller alle innerhalb einer Ausstellung zu begutachten. Einige Frühjahrsmessen halten noch an ihrer Planung fest, aber ob sie wirklich stattfinden können, ist zur Zeit ungewiss und hängt von der weiteren Entwicklung der Corona-Krise ab.

Benelli führt die italienische Zulassungsstatistik an

In der italienischen Zulassungsstatistik hat die Benelli TRK 502/TRK 502 X mit 3.322 Neuzulassungen Platz eins übernommen. Der Vorsprung auf die BMW R 1250 GS beträgt mehr als 400 Einheiten! Moto Guzzi belegt mit der V7 III (1.307 Stück) Rang elf direkt vor der Ducati Scrambler 800 (1.239 Stück). Die Caballero 500 ist als beste Fantic mit 937 Einheiten auf Position einundzwanzig zu finden.

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 Bredenk

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

Italienische Motorräder auf der Rennstrecke

Heute kann noch keiner sagen, was im nächsten Jahr möglich ist und was nicht. Trotzdem muss man frühzeitig Veranstaltungen planen, rechtzeitig Rennstrecken buchen und Termine festlegen - und dann hoffen, dass die Events auch realisierbar sind.

Der Ducati Club Niederlande hat in diesem Jahr sein Clubrennen in Assen aufgrund der Corona-Lage absagen müssen. Aber für das Jahr 2021 laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren. Traditionell sollen die Clubraces am letzten Wochenende im Mai dafür sorgen, dass viele italienische Motorräder (und ein paar andere) das Fahrerlager füllen und den Zuschauern spannende Rennen bescheren. Der Termin ist also vom 25. bis 28. Mai 2021. Aktuelle Infos hierzu findet man im Internet später auf der Homepage www.ducaticlubrace.com.

Auch für die Trofeo Rosso 2021 steht der Termin bereits fest. Das ist eine Rennstreckenveranstaltung, welche von den französischen Italo-Clubs gemeinsam auf die Beine gestellt wird. Hier gibt es keine Rennen sondern freies Fahren ausschließlich für italienische Motorräder in verschiedenen Gruppen auf der Rennstrecke von Val de Vienne. Wer sich hierfür interessiert, sollte den 15. bis 18. Juli 2021 in seinen Kalender eintragen. Infos findet man im Netz: <http://www.trofeorosso.org>.

Korrektur

In der letzten Ausgabe ist bei einer Bildunterschrift in dem Artikel „Hockenheim Classics 2020“ so ziemlich alles verwechselt worden, was man nur verwechseln kann.

Das Motorrad auf dem Foto ist die Rickman-Metisse-Aermacchi, welche früher von John Hartle pilotiert wurde. Mit dieser Maschine fuhr der Brite Mitte der sechziger Jahre in der Weltmeisterschaft. In seiner Karriere war Hartle unter anderem Werksfahrer bei MV Agusta in den Klassen 350 und 500 und wurde dreimal Vizeweltmeister. 1968 ist Hartle bei einem Rennunfall in Großbritannien ums Leben gekommen.

Heute gehört das Motorrad Raymond King, der links auf dem Foto zu sehen ist. Ray King stellt die Maschine dem rechts abgebildeten Harald Müller, der das Motorrad bei manchen Veteranenrennen einsetzt, zur Verfügung.

Wir bitten die fehlerhafte Bildunterschrift zu entschuldigen.



Bei dieser Bildunterschrift im letzten Heft war einiges falsch.

Scheibchenweise Ducatis

Im letzten Jahr hatte Ducati in einer großen Internet-Liveübertragung mit vielen geladenen Journalisten und anderen etwa eine Woche vor der EICMA alle relevanten Neuheiten für die nächste Saison präsentiert. In diesem Jahr fiel die Motorradmesse aus, und eine Debütschau mit vielen geladenen Gästen war ebenfalls nicht möglich. So hat man sich entschieden, die Neuheiten „scheibchenweise“ mit Videofilmen auf der Homepage zu zeigen. Fünf Wochen lang jeden Mittwoch um 19:00 Uhr wird ein neuer Film freigeschaltet.

Episode eins: Multistrada

Den Anfang machte am 4. November die neue Multistrada V4. Den Motor, der auf die desmodromische Ventilsteuerung verzichtet, haben wir bereits in der letzten Ausgabe der Motalia vorgestellt. Der V4 ist einfacher aufgebaut als das Superbike-Triebwerk der Panigale und leistet 170 PS bei 10.500 U/min, was für einen Reisetourer immer noch mehr als ausreichend ist. Für den anderen Einsatzbereich wurde manches an dem Motor angepasst. So ist der erste Gang deutlich kürzer übersetzt, um das Anfahren und das Fahren bei niedrigen Geschwindigkeiten zu erleichtern. Die höchste Fahrstufe ist dagegen länger übersetzt. Das dient nicht dazu, eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen, sondern bei Autobahnetappen wird so die Drehzahl abgesenkt. So fährt man entspannter, spart Benzin und erzeugt et-

was weniger Auspuffgeräusche. Für jeden Gang ist ein anderes Kennfeld programmiert, um eine möglichst gute Leistungsabgabe zu erzielen.

Aluminium statt Gitterrohr

Komplett neu ist das Fahrwerk der Multistrada V4. Man hat sich nicht nur von der Desmodromik verabschiedet, sondern auch der Gitterrohrrahmen ist Geschichte. Hier kommt ein neuer Hauptrahmen aus Aluminium zum Einsatz. Dieser ist mit einem Zwischenstück mit dem Motor verschraubt. Zumindest der zweiteilige Heckrahmen ist noch aus Stahlrohren zusammengeschweißt. Neu ist die durchbrochene Zweiarmschwinge aus Aluminium. Hinten ist ein direkt angelenktes Federbein verbaut, vorne arbeitet eine Upside-Down-Gabel. Die Federwege sollten mit 170 Millimetern vorne und 180 Millimetern hinten auch für Strecken abseits der asphaltierten Wege ausreichen. Als Bodenfreiheit gibt Ducati 220 Millimeter an.



Seitliche Kühler führen die Luft durch klingenartige Öffnungen ab. Das Grunddesign blieb erhalten.



Die Rahmenkonstruktion erinnert ein wenig an die erste Panigale.

Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe wahlweise auf 840 oder 860 Millimeter einstellen. Als Zubehör sind andere Sitze erhältlich. Diese ermöglichen eine Reduzierung auf 810 mm oder eine Erhöhung auf 875 mm.

Die Verkleidungsscheibe ist serienmäßig höhenverstellbar, im Vergleich zur bisherigen Multistrada wurde die Bedienung erleichtert. Schon die Basisvariante verfügt über einen LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht sowie ein fünf Zoll großes TFT-Cockpit mit integriertem Multimedia-System.

Der Tank soll mit 22 Litern Volumen ordentliche Etappen ermöglichen.

In der vierzylindrigen Multi findet man selbstverständlich von der V2 bekannte

Gegen Aufpreis auch mit Drahtspeichenrädern lieferbar.

Assistenzsysteme und elektronische Helferlein wie Kurven-ABS, Traktionskontrolle und Wheeliekontrolle.

Ducati bietet die Multistrada V4 ausschließlich in Rot mit schwarzen Rädern an. Das Modell kostet 17.880 Euro.

Mehr Elektronik in der S-Klasse

In der S-Version ist das elektronische Fahrwerk mit an Bord. Hier gibt es eine Neuerung zu vermelden. Die Elektronik erkennt den Beladungszustand (eine oder zwei Personen mit oder ohne Gepäck) der Maschine und passt das Fahrwerk automatisch entsprechend an. Ducati nennt das die Autoleveling-Funktion, das ist nichts neues, hatte das die Aprilia Caponord ADD bereits vor sechs Jahren.

Stilema-Bremssättel sowie 330er- anstatt 320er-Bremsscheiben werten die Brembo-Bremsanlage auf.

Außerdem ist die Maschine mit einem größeren (6,5 Zoll), mehrsprachigen TFT-Display, welches über einen linksseitigen Joystick bedienbar ist, ausgestattet. Zu den Neuerungen gehört die Möglichkeit,





Bei der S-Version soll die Kombination von Motorrad, Smartphone und Ducati-App ein separates Navi überflüssig machen.

mit der entsprechenden App gewisse Funktionen des Smartphones auf das Cockpit zu spiegeln. So kann man sich einen Navi-Bildschirm anzeigen lassen, Musikwiedergabe steuern oder telefonieren. Für das Smartphone hat man ein kleines Fach im Tank geschaffen. Dort sorgt eine USB-Steckdose dafür, dass dem Handcomputer nicht unterwegs der Saft aus geht. Ob dieses Fach speziell vibrationsentkoppelt ist, um Schäden an dem Handy zu verhindern, ist in den Pres-

seunterlagen nicht erwähnt.

Desweiteren wird die S aufgewertet durch Kurvenlicht, Keyless-System, Quickshifter, Tempomat und Berganfahrhilfe. 20.790 Euro stehen für die besser ausgestattete Multistrada in der Preisliste. Hier hat man die Wahl zwischen den Farben Rot und Grau (200 Euro Aufpreis). Die Räder sind in beiden Fällen schwarz mit roten Elementen.

Als dritte Variante bietet Ducati die Multistrada V4 S Sport an. Diese ist sofort an der Lackierung in den Farben Rot, Weiß und Schwarz zu erkennen. Die Sportlichkeit soll durch einen Carbonkotflügel vorne und einen Carbon/Titanauspuff signalisiert werden. Für dieses Motorrad hat das Werk noch keinen Preis veröffentlicht.

Für die unterschiedlichen Modelle werden verschiedene Ausstattungskonfigurationen angeboten: Essential, Travel, Travel & Radar, Performance und Full (alle zusammen).

Als Zubehörpakete gibt es Enduro, Touring, Urban und Performance. Teilweise überschneiden sich die Inhalte der Sets. Das vielfach angekündigte Radarabstandssystem ist nur als Zubehör zusammen mit Koffern, Hauptständer, Heizgrif-



Handyfach mit USB-Steckdose im Tank.



Vier Zylinder brauchen Flügel, hier sind sie aber unauffälliger montiert als bei den anderen Quattros.

fen und heizbarer Sitzbank erhältlich. Dieser Kit kostet 2.100 Euro Aufpreis. Vollausgestattet mit verschiedenen Paketen kratzt der Preis an den 26.000 Euro.

Episode zwei:

XDiavel und Scrambler

In der zweiten Folge der Neuvorstellungen zeigte Ducati die Änderungen an der XDiavel- und der Scrambler-Baureihe für 2021.

Die XDiavel musste auf Euro 5 angepasst werden. Hierzu waren unter anderem ein neuer Auspuff und eine andere Motorabstimmung notwendig. Bei der Überarbeitung ging keine Leistung verloren, nein, es wurde sogar zusätzliche Power gefunden. Jetzt stehen acht PS mehr Spitzenleistung zur Verfügung. Interessanter sind aber

ist die XDiavel Black Star in Grau/Schwarz mit ein paar roten Akzenten. Hier sorgen Schmiederäder für eine Gewichtsersparnis von zwei Kilogramm. Dazu glänzt die Black Star gegenüber der Dark mit besseren Bremssätteln, einer DLC-Beschichtung an den Gabelrohren, Tagfahrlicht, Bluetooth-Schnittstelle für das Infotainment-System, geschmiedete Seitenrahmenplatten und gefräste Rückspiegel. Das erhöht den Preis von



Black is trend.



Neues Topmodell der Cruiser-Baureihe: Ducati XDiavel Black Star.

19.625 Euro auf 24.405 Euro gegenüber der Dark.

Die XDiavel S für 23.725 Euro ist wie die Black Star ausgerüstet, rollt aber auf anderen 12-Speichen-Rädern und wird mit serienmäßigem Tempomat ausgeliefert. Für die XDiavel Dark und die XDiavel Black Star gibt Ducati 247 kg an. Die XDiavel S soll laut technischen Daten zwei Kilogramm schwerer sein.

Scrambler Nightshift und kleine Änderungen

Die Scrambler hat bereits Euro 5 erfüllt. Als Erweiterung der Baureihe hat Ducati

Technik.

Ducati bezeichnet die Nightshift als perfekte Verschmelzung der Typen Full Throttle und Café Racer, die beide aus dem Programm wegfallen. Weggefallen ist auch der hintere Kotflügel. Am Heck gibt es nur einen an der Schwinge verschraubten Kennzeichenhalter.

Die Scrambler Desert Sled ist jetzt mit einer Lackierung in den Farben Blau und Silber mit rotem Streifen erhältlich. Ein anderer Sitzbankbezug soll ab sofort einen besseren Halt bieten.

Bei der Scrambler Icon hat Ducati neben der gelben und orangenen eine rote Variante in das Programm aufgenommen. Außerdem besitzt der 2021er-Jahrgang ein Tagfahrlicht und eine automatische Blinkerausschaltung. Das überarbeitete Cockpit bietet jetzt eine ordentliche Tankanzeige.



**Selbstverständlich
bleibt die XDiavel S
im Programm.**



Ab 9.550 Euro ist die Scrambler Icon erhältlich. Die Nightshift will mit 11.010 Euro bezahlt werden. Für die Desert Sled muss man mindestens 11.890 Euro investieren.

Episode drei: SuperSport 950 und Panigale

Die aktuelle SuperSport feierte ihr Debüt vor vier Jahren bei der World

***Oben: Die Desert Sled
Bekam eine neue Lackie-
rung und ein paar
kleine Änderungen.***

***Rechts: Die neue Nightshift
ist ein Mix aus Café Racer
und Full Throttle und löst
beide Modelle ab.***

***Unten: Die Icon wird
jetzt auch mit rotem
Lack versehen.***



Ducati Week in Misano. Seitdem wurde das Motorrad kaum verändert.

Im Zuge der Euro-5-Anpassung sind nun ein paar Modifikationen zu vermelden. Optisch am auffälligsten ist die neue Verkleidung mit einem kleineren LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht. Beim Design wurde so manche Anleihe bei der Panigale gemacht. So hat die neue Maschine einiges von ihrer Eigenständigkeit verloren und

kann nun leicht mit dem Superbike aus Bologna verwechselt werden. Durch seitliche Kiemen im Plastikkleid will man die warme Abluft des Kühlers so leiten, dass sie an dem Fahrer vorbei geführt wird. Gleichzeitig wird den Fahrerbeinen gezielt Fahrtwind durch Lufteinlässe neben dem Scheinwerfer zugeführt. Mit einer neuen Sitzbank verspricht Ducati mehr Komfort.

Neu ist die Kupplungsbetätigung, welche nun hydraulisch erfolgt. Die Radialhandpumpe mit verstellbarem Hebel soll sich während des Betriebs selbst entlüften. Sie gehört also zur neuesten Brembo-Generation. Das gleiche gilt selbstverständlich für die Handbremspumpe.

Ein neues TFT-Display in der Größe 4,3 Zoll liefert dem Fahrer nun mehr Informationen in bunt. Die Ausstattung verbesserte das Werk, indem jetzt ein Kurven-ABS für die Bremssicherheit auch in Schräglage sorgt. Das Elektronikpaket erweiterte man mit der Wheeliekontrolle. Zudem gehört nun der Quickshifter bereits bei der Basisvariante zur Grundausstattung.



Die Front der SuperSport 950 ähnelt der Panigale.

Blinker vorne, Rücklicht und Kennzeichenbeleuchtung sind wie der Scheinwerfer in moderner LED-Technik ausgeführt - die Blinker hinten aber nicht. Da verweist Ducati auf das hauseigene Zubehörprogramm.

Die SuperSport 950, wie sie nun heißt, kostet in der normalen Ausführung in Rot mit schwarzen Rädern 13.350 Euro. Wie bisher bietet Ducati eine S-Version an. Hier kann sich der Kunde über Federelemente von Öhlins (sonst Marzocchi und Sachs) freuen. Außerdem hat er die Wahl zwischen den Farben Rot und Weiß. Die Felgen bleiben in beiden Fällen schwarz und der Gitterrohrrahmen ist immer rot

lackiert. Für 15.590 Euro erhält man zusätzlich noch eine Soziussitzplatzabdeckung. Beide Varianten leisten weiterhin 110 PS. Ducati gibt ein Gewicht von 210 Kilogramm nach Norm an.

Wie gehabst wird die S-Variante auch in Weiß angeboten.



Panigale V4

Für die Norm Euro 5 passten die Techniker das Motorrad an, indem die Auspuffanlage wie bei der Streetfighter (siehe Seite 48) modifiziert wurde und der Motor eine neue Abstimmung erhielt. Aktuelle Leistungsausbeute sind 214 PS bei 13.000 U/min - also unverändert.

Die Traktionskontrolle (jetzt EVO 3) ist neu programmiert, um das Beschleunigen in Schräglage zu verbessern, und es steht nun ein Ridingmodus mehr zur Verfügung. Jetzt gibt es Race A und Race B, zum schnelleren Vergleichen und Umschalten.

Ab sofort werden an der Panigale-Baureihe die Brembo-Radialhandpumpen, welche sich im Betrieb selbst entlüften, verbaut. Serienmäßig ist jetzt eine Finne unter der Schwinge, welche verhindern soll, dass man bei einem Sturz mit Körperteilen zwischen Kette und Kettenrad kommen kann. Die Panigale kostet 22.720 Euro.

Ducati erweitert die Superbike-Familie um die V4 SP. Die Buchstaben stehen für Sport Produktion und weisen den Weg: eine 1100er-Panigale, welche für den Rennstreckeneinsatz besonders geeignet sein soll. Dafür wurden ein paar Komponenten aus der sündhaft teuren Superleggera verbaut. So findet man an der SP die leichten Carbonräder und einen Alutank. Gewicht soll auch eine dünnere 520er-Kette sparen. Zudem ist eine Trockenkupplung der Firma STM verbaut.

Die Bremsanlage stattet Ducati mit hochwertigen Brembo-Komponenten aus. Dazu gehört neben den Stylerama R-Zangen vorne eine MCS-Radialhandpumpe mit einer Feineinstellung - also

ein kleines Handrad auf der linken Seite, mit dem man die Bremse bei nachlassendem Druckpunkt nachregulieren kann, ganz so wie im Rennsport.

Die SP verfügt über das semiaktive Öhlins-Fahrwerk, wie man es aus der V4 S kennt.

Die verstellbare Fußrastenanlage von Rizoma ist aus dem Vollen geätzt, genauso wie die Gabelbrücke, welche eine eingelaserte Zahl trägt. Die Panigale V4 SP wird durchnummeriert, ist aber nicht limitiert. Trotz viel Carbon und anderen Maßnahmen ist die V4 SP nur ein Kilogramm leichter als die normale V4 S. Der Preis für diese Maschine beträgt 36.290 Euro. Die V4 Sport Produktion ist ausschließlich in Mattschwarz mit silbernem Tank und ein paar roten Aufklebern erhältlich.

Zwei Episoden kommen noch

In drei Episoden hat Ducati die Neuheiten betreffend Multistrada V4, XDiavel, Scrambler, SuperSport und Panigale vorgestellt.

Nach unserem Redaktionsschluss für diese Ausgabe sollen noch zwei Episoden folgen. Was fehlt, sind Informationen zur Diavel, Hypermotard und der Monster-Baureihe.



Die dunkle Seite der Macht in der Superbike-Klasse: Panigale V4 SP.

Presseschau

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

Benelli Tornado 650

Über die vor 50 Jahren in Produktion gegangene Benelli Tornado 650 berichtet die Zeitung „Motorrad Classic“. Der Artikel erstreckt sich über acht Seiten in der Ausgabe Nr. 12/2020. Vierzehn Abbildungen schmücken den Text.

Ducati 500 Desmo Sport

Den Motor der Paralleltwin-Ducati mit Desmodromik beschreibt die Zeitung „Oldtimer Praxis“ auf knapp vier Seiten im Heft Nr. 12/2020 und beleuchtet die technischen Details. Sechzehn Bilder ergänzen den Text.

Egli-Laverda 750

Eine zum Custombike umgebaute Egli-Laverda mit dem Zweizylindermotor nimmt in der aktuellen Ausgabe von „MO“ vier Seiten ein. Vier Fotos sorgen für die Bebilderung, zeigen das Motorrad und seine Einzelheiten.

Bimota Tesi H2

Einen Fahrbericht über die neue Bimota mit Achsschenkelenkung kann man in der Ausgabe Nr. 12/2020 der Zeitung „PS“ auf fünf Seiten lesen. Acht Abbildungen bringen das Motorrad und einige seiner Details den Lesern näher.



DUCATI
MELLE

Multistrada V4
Ab Dezember
bei uns im
Showroom!!!

DUCATI
MELLE
seit 2004

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

Presseschau

Piaggio Medley 125/150

„Moto Mobil“ widmet auf fünf Seiten in dem aktuellen Heft einen Bericht den Medley-Modellen 125, 125 S und 150. Zwölf Fotos schmücken den Text.

Cagiva Raptor

Auf sechs Seiten mit zwölf Bildern findet man in der aktuellen Ausgabe von „MO“ einen Bericht über die unverkleidete Cagiva mit dem Suzuki-V2-Motor.

Vespa Elettrica 45/70

In der Zeitung „Moto Mobil“ ist ein Bericht über beide Elektroroller zu lesen. Hier verteilen sich fünf Fotos auf zwei Seiten in der Ausgabe Nr. 34.

Aprilia RS 660

Vier Seiten umfasst ein Fahrbericht von der Pressepräsentation der neuesten Aprilia mit dem Zweizylinder-Motor. Sechs Fotos zeigen das Motorrad in dem Heft Nr. 12/2020 von „PS“ den Lesern. Ebenfalls ein Kollege der Zeitung „Motorrad News“ wurde zur Pressepräsentation eingeladen. Seine Eindrücke schildert er auf vier Seiten in der Dezember-Ausgabe. Bebildert ist der Artikel mit acht Fotos.

Piaggio MP3 500 HPE

Als Zwischenbilanz des Dauertests hat „Moto Mobil“ einen dreiseitigen Artikel in der Ausgabe Nr. 34 abgedruckt. Dieser beinhaltet sechs Fotos des dreirädrigen Rollers in der Business-Variante.

Ducati Scrambler 1100 Pro

Die Zeitung „Motorrad & Reisen“ hat einen Fahrbericht auf vier Seiten veröffentlicht. Sieben Fotos übernehmen die Darstellung der großen Scrambler in der Pro-Variante. Zu lesen ist der Artikel in dem Heft Nr. 101.

Ducati Streetfighter 1299

Auf sechs Seiten befindet sich in der Ausgabe Nr. 12/2020 der Zeitung „PS“ ein Bericht über eine zur Streetfighter umgebaute 1299 Panigale R Final Edition. Acht Fotos sorgen für die Auflockerung des Textes.

Lust[®]
Motorrad GmbH

**Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln**



 **PIAGGIO**  **CAGIVA**

 **GILERA**  **Benelli**

Motorrad Lust GmbH
50677 Köln • Bonner Wall 124
Tel.: 0221 / 9370707 • Fax.: 0221 / 90707077
www.motorrad-lust.de

75 Jahre MV Agusta

Teil fünf, die letzten Einzylinder-Motorräder und ein Twin

Bei dem Namen MV Agusta denken die meisten Personen an die ruhmreiche Rennhistorie dieser Marke, an die Vierzylinder-Modelle der siebziger Jahre und die neueren Fahrzeuge seit der Wiederbelebung der Firma durch Claudio Castiglioni. In den ersten zwanzig Jahren wurden aber nur Einzylinder-Modelle als Straßenmotorräder verkauft, es gab aber immer wieder Prototypen mit zwei Zylindern.

Checca 83 - 99 - 125

1960 stellte MV Agusta als neues Modell die Checca 83/99 vor. Auch wenn die Hubraumgröße anderes vermuten lässt: Das Motorrad hat mit der Ottantatre (83) wenig gemeinsam. Diese ist ein Leichtmotorrad mit einem weit nach vorne geneigten Zylinder und Zentralrohrrahmen. Die Checca, welche ihre Nachfolge antrat, ist eher von der TREL 125 (Centomila) abgeleitet. So entspricht der Motor optisch dem von MV Agusta gewohnten Erscheinungsbild mit großem Ölvorrat und beherbergt ein Viergang-Getriebe. Der Viertakter leistet 4 PS bei 6.000 Umdrehungen pro Minute. Mit 49 Millimetern ist der Hub länger als der Kolbendurchmesser von 46,6 Millimeter. So um die 80 km/h erreicht die Checca 83 Gran Turismo (GT) mit einem Trockengewicht von 95 Kilogramm.

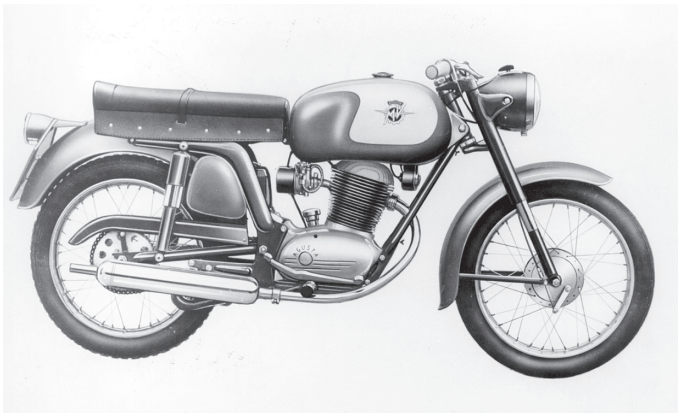
Der Checca Gran Turismo Extra (GTE) bescherte MV Agusta durch eine auf 50,7 Millimeter vergrößerte Bohrung 98,8 anstatt 83,2 Kubikzentimeter. Beide Varianten haben eine untenliegende Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile sowie einen Dell'Orto-Vergaser in der Größe ME 16 BS.

In die 17-Zoll-Felgen sind Vollnabentrommelbremsen eingespeicht. Hier ist die vordere mit 123,5 Millimeter etwas größer als die hintere mit 118 mm Durchmesser.

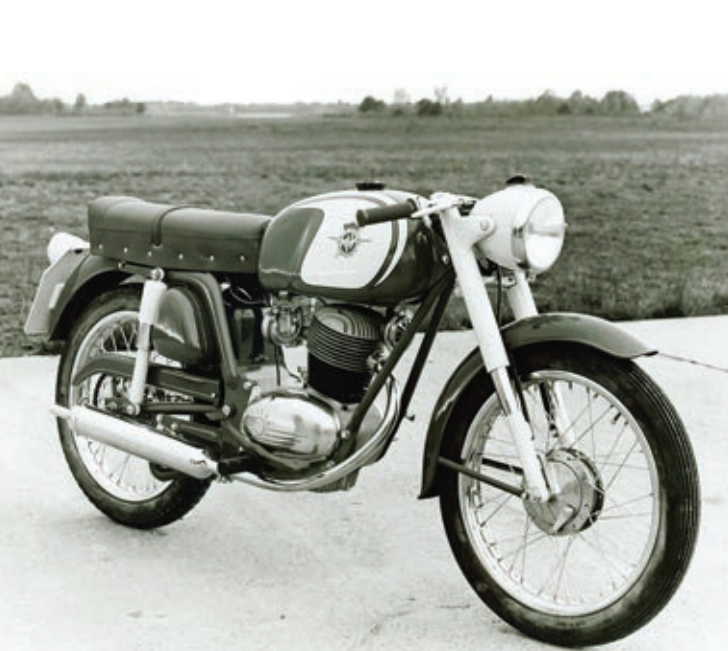
Das Fahrwerk ist nach bewährtem Konzept aufgebaut. Vom Lenkkopf führen zwei Rohre zur Motorvorderseite und ein Hauptrohr unter dem Tank zum Heck, welches aus Pressblechteilen zusammengeschweißt ist. Wie so oft ist der Rahmen unten offen und der Motor dient als tragendes Element. Eine Telegabel vorne

und zwei Stoßdämpfer hinten sorgen für den Komfort.

Als drittes Modell entstand die 99 Gran Turis-



Außer der Hubraumgröße verband wenig die Checca 83 mit der Ottantatre. Der Rahmen war nach der Tradition des Hauses aufgebaut.



Die Checca Gran Turismo Sport erhielt ein paar Kubikzentimeter mehr und unter anderem ein anderes Tankdesign sowie Stummellenker.

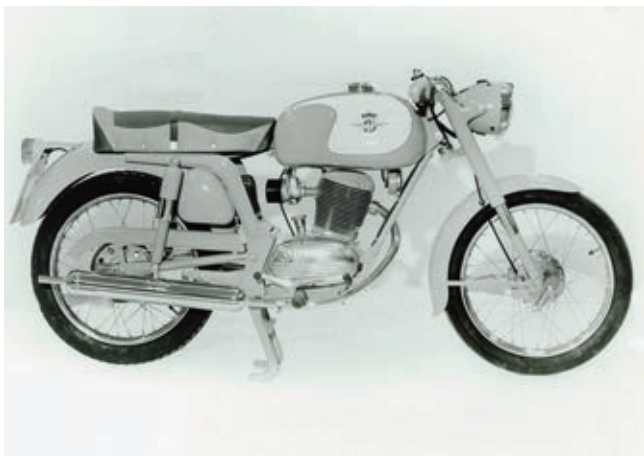
mo Sport (GTS) mit einem UA 16 B-Vergaser mit Trichter anstatt Luftfilter. Das bedeutet eine Leistungssteigerung auf nunmehr 5,1 PS bei identischer Nenn-drehzahl.

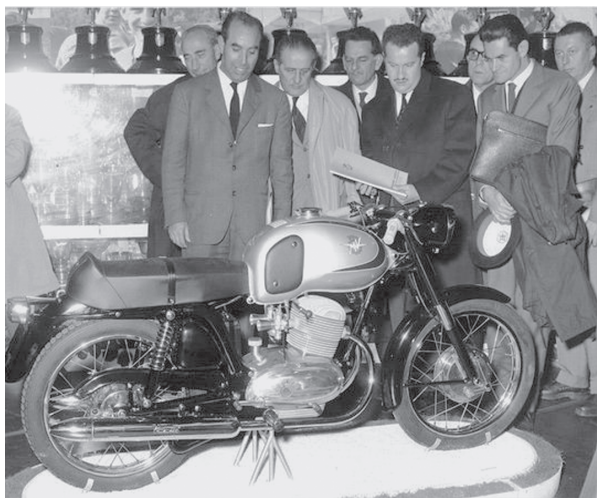
Schließlich bot MV Agusta die Checca auch als 125er an. Hier sorgen 56 Millimeter Kolbendurchmesser und 50 Millimeter Hub für 123,08 Kubikzentimeter und 6,5 PS bei nur 4.800 U/min.

Schließlich baute MV Agusta auch eine 125er-Variante der Checca - bis auf den Motor nahezu identisch.

Die Checca war das einzige Modell, welches MV Agusta im Herbst 1960 neu präsentiert hatte. Es war damals eine schwierige Zeit für die Motorradhersteller. Die Absatzzahlen waren deutlich in den Keller gegangen und es war kein Ende abzusehen: Innerhalb der nächsten drei Jahren sollten sie in Italien von 131.561 auf 59.346 sinken. So hatte die Marke 1961 nur folgende Typen im Programm: 125 TREL Centomila, die nahezu baugleiche 150er, den Roller Chicco, die Checca und die Raid 250/300.

Zwei Jahre lang hielt man sich zurück, doch dann präsentierte MV Agusta der überraschten Fachwelt mal wieder einen Zweizylinder-Prototyp. Mit der Maschine wollte man sich gegen den Abwärtstrend wehren. 1962 hatte MV Agusta noch 5.308 Motorräder produziert. 1963 waren es nur noch 3.399 gewesen.





Arno 166 GT

Bereits 1955 hatte MV Agusta ja eine Bicilindrica 350 gezeigt, diese besaß einen aufwendigen Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Dagegen ist die Arno 166, die im Herbst 1963 ihr Messedebüt feierte, einfach aufgebaut. Nach bewährtem Prinzip vertrauten die Entwickler auf eine untenliegende Nockenwelle. Stoßstangen und Kipphebel übertragen die Bewegungen zu den Ventilen. Der ungewöhnliche Hubraum von 166 Kubikzentimetern ergab sich aus der Verwendung von zwei Kolben aus der Checca 83 und einer Kurbelwelle mit identischem Hub. So sparte man sich Entwicklungskosten.

Motorgehäuse und Kurbelwelle mit einer Kröpfung von 360 Grad waren selbstverständlich komplett neu, aber das Viergang-Getriebe und die Ölpumpe hatte man vom Einzylinder-Modell übernommen. Zwei Dell'Orto-Vergaser mit einem Durchlaß von

Die Arno 166 war ein viel beachtetes Zweizylinder-Modell. Aber auch sie wurde wie alle anderen bisherigen Mehrzylinderprototypen nicht in Serie gebaut.

16 Millimetern teilen sich eine zentrale Schwimmerkammer. Auf der Messe wurde eine Leistung von 12 PS versprochen, die Höchstgeschwindigkeit sollte etwa 120 km/h betragen.

Damals gab es in Italien nur zwei andere Straßenmotorräder mit zwei Zylindern: Laverda 200

und Gilera 300.

Im Gegensatz zu den anderen MV-Modellen führt nur ein Rohr vom Lenkkopf zum Motor herunter und ist dort mit dessen Gehäuse verschraubt. Die übrige Rahmenkonstruktion entspricht den aktuellen Maschinen aus Varese mit Telegabel vorne und Ceriani-Stoßdämpfern mit offenen Federn hinten. Die Maschine rollt auf 18-Zoll-Rädern mit Grimeca-Vollnabenbremsen. Vorne ist eine große Trommel mit einem Durchmesser von 170 Millimetern vorgesehen. Hinten reichen 120 mm. Es wurden anscheinend nur zwei Motor-



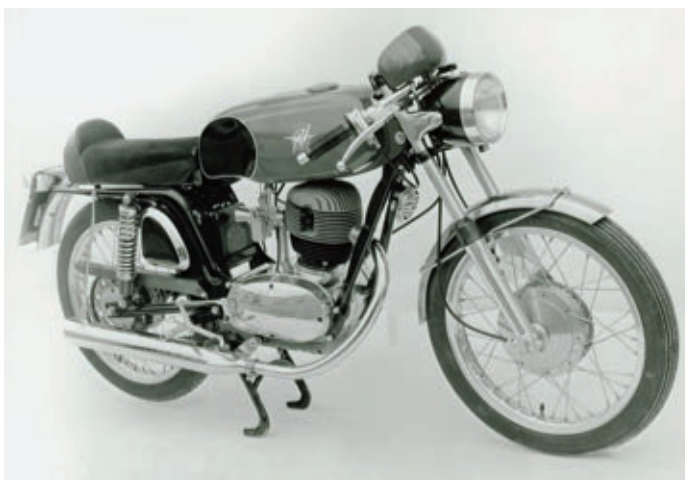
Der Motor der Arno sollte der Urahn der späteren Twins werden.



räder für Fahrversuche aufgebaut, und es entstanden weitere drei Motoren für Prüfstandtests. Dann beschloss MV Agusta, dieses Projekt zu stoppen. Man entschied sich dafür, statt dessen auf Basis der Arno 166 eine 250er Bicilindrica zu entwickeln. Deren Produktion wäre nur geringfügig teurer als die 166er. Aber der größere Hubraum

Ende der Sechziger und Anfang der Siebziger schuf MV Agusta verschiedene Designs für die 125er-Modelle. Oben die 125 GTL von 1964.

Rechts die 125 GTL-S von 1969 mit langem Tank. Unten eine 125 GT von 1970 mit fast kugelförmigem Tank und langer Sitzbank.



versprach deutlich mehr Leistung und man rechnete sich ein größeres Käuferinteresse aus.

125 GT/GTL

Die 125 GT und 125 GTL waren die Nachfolgemodelle für die 125 TREL Centomila. Zuerst gab es nur geringfügige Veränderungen gegenüber dem Vorgängermodell. Aber nach dem ersten Jahr erhielten beide Typen ein neues Getriebe mit fünf Gängen. Das war die erste Straßenmaschine aus Varese



Die 125er wurden mit dem traditionellen Rahmen bis 1973 gebaut. Hier eine GT von 1971 mit langgestrecktem Tank.

Stopper vorne und hinten einen Durchmesser von 100 Millimeter, bei der GTL-S sind es vorne 158 und hinten 123,5 Millimeter, zudem ist die Vorderradbremse belüftet. Das Mo-

del war ein Erfolg, mehr als 2.000 Käufer entschieden sich für diese Sport, auch wenn sie genauso wie die anderen 125er nur 9,5 PS hat. Die Krönung der Sportlichkeit war aber die 125 GTL-S Carenata mit einer Vollverkleidung und Lackierung, welche den Grand Prix-Motorrädern nachempfunden war.

Die Rahmenkonstruktion ließ man unverändert, aber gegen Ende der sechziger Jahre fing man an, eine konventionelle Telegabel, wie sie in den siebziger und achtziger Jahren zum Standard wurde, zu verbauen. Um die verchromten Standroh-

mit so vielen Fahrstufen. Bald danach wurde die Form des Motorgehäuses geändert, vielleicht, um auch äußerlich auf das neue Getriebe hinzuweisen. Es entstanden verschiedene Varianten mit unterschiedlichem Design. Da hatte fast jede Version der 125er eine andere Tankform. So entstand eine GTL-S als Sport-Modell mit langem Tank und Sitzbank mit einem kleinen Höcker am Ende. Das Motorrad erhielt tief montierte Stummellenker und eine zurückverlegte Fußrastenanlage. Anstelle der Stahlfelgen besitzt die Sport Aluhochschulterfelgen und die Bremsen sind deutlich größer. Bei der GT und GTL haben die

Die Krönung der Sportlichkeit in der Achtelliterklasse: Eine GTL-S Carenata mit Vollverkleidung, Stummellenker und zurückverlegter Fußrastenanlage.

Die Krönung der Sportlichkeit in der Achtelliterklasse: Eine GTL-S Carenata mit Vollverkleidung, Stummellenker und zurückverlegter Fußrastenanlage.



Foto Klaus Nahr bei Flickr.com



Die Scrambler war eine Straßenversion der Regularità mit leichter Geländegängigkeit.

re und die Gabeldichtringe zu schützen, stattete man einige Modelle mit Faltenbälgen aus. Noch lange hatten die Motorräder entweder Trichter oder nur kleine, aufgesetzte Luftfilter. Dafür bekamen manche Motorräder nun ein Cockpit mit einem Drehzahlmesser.

Neben den üblichen Varianten bot das Werk eine Scrambler auf Basis der 125er an. Höhere Schutzbleche, ein hochgezogener Auspuff und ein Schutzrahmen für die Ölwanne sorgen für eine gewisse Geländetauglichkeit. Dazu kommen ein hoher Lenker und ein Einzelsitz mit kleinem Gepäckträger. Zur Ausstattung gehört ein Reibdämpfer im Lenkkopf.

Wie schon bei der Centomila gab es auch Ausführungen mit 150 Kubikzentimeter, damit man auch auf der italienischen Autobahn fahren durfte.

125 Regularità

Nach langer Pause wendete sich MV Agusta

wieder dem Sektor Geländemotorräder zu. In Varese entstand unter dem Namen Regularità auf Basis der Centomila eine hochbeinige 125er, welche für die Teilnahme an den beliebten Sei Giorni-Wettbewerben geeignet war.

Die Regularità sollte eine echte Geländemaschine sein. So verpasste man ihr eine moderne Telegabel von Ceriani mit einem Standrohrdurchmesser von 32 Millimetern und langem Federweg. Auch das Hinterrad bekam mit anderen Stoßdämpfern mehr Arbeitsweg, das machte

ein höheres Schutzblech aus Kunststoff mit auflackiertem Startnummerfeld nötig. Der Kotflügel vorne ist weiter heruntergezogen, und der Kettenschutz deckt die Seite zum Reifen ab.

Die Sekundärübersetzung wählte man deutlich kürzer. Zudem ist der rechte Motordeckel so ausgeschnitten, dass man das Ritzel wechseln kann, ohne den Seitendeckel demontieren zu müssen. Die Räder mit verstärkten Speichen haben



Eine Regularità 125 der ersten Serie.



Regolarità der zweiten Serie. Gut zu erkennen am anderen Lackdesign des Tanks.

einen Durchmesser von 19 anstatt 18 Zoll. Mit 180 Millimeter vorne und 150 Millimeter hinten sind die Bremsen etwas größer als bei den anderen 125ern ausgeführt. Dazu kommen spezielle Steckachsen für den schnellen Radwechsel. In der zweiten Serie reduzierte man den Durchmesser der Vorderradbremse auf 150 Millimeter und ersetzte die Ceriani GP durch eine Ceriani Cross.

Der Auspuff ist so weit hochgezogen, dass man von einer Wassertiefe von sechzig Zentimetern spricht.

Die Regolarità 125 hat einen leicht getunten Motor mit 10 PS bei 8.000 U/min. In der ersten Serie war

Eine komplette Neukonstruktion war die 125 Sport. Im Stand sieht sie schneller aus, als sie ist. Leistungsmäßig hatte manch anderer Hersteller mehr zu bieten.

ein Vergaser mit einem Durchmesser von 22 Millimeter verbaut. In der zweiten Serie kam ein 24er zum Einsatz. Zusammen mit anderen Maßnahmen hebt das die Leistung auf 13 PS bei 8.500 U/min an. Die Maschine erhielt ein eng abgestuftes Fünfganggetriebe. Zudem ersetzte man den Gußzylinder durch einen leichteren aus Aluminium. Für mehr Zuverlässigkeit und um die Batterie einsparen zu können, verbaute man eine Magnetzündung.

Zuerst gab es nur Motorräder für die Werksfahrer. Später wurde die Regolarità auch an Privatfahrer verkauft. Diese Motorräder basieren nicht mehr auf der Centomila sondern auf der 125 GT. Die Regolarità 125 hat ein Trockengewicht von 98 kg.

Heute sind die Regolaritäts aufgrund der geringen Stückzahl begehrte Sammlerstücke.

Heute sind die Regolaritäts aufgrund der geringen Stückzahl begehrte Sammlerstücke.



125 Sport

Im Jahr 1975 präsentierte MV Agusta eine neue 125 Sport mit einem komplett neuen Rahmen, der aus Stahlrohren zusammengeschweißt ist. Hier verzichtete MV Agusta auf die Pressblechkomponenten. Das war jetzt eine moderne Konstruktion, die alten Fahrwerke waren doch etwas in die Jahre gekommen. Der Rahmen ist unten geschlossen, der Motor also nicht mehr als tragendes Teil in den Fahrwerksaufbau integriert. Und die Maschine erhielt ein komplett neues Design im Stil der 750 S America. Das war etwas eckig mit einem langen Tank, flachen Seitendeckeln und einer Höckersitzbank mit Wildlederbezug. Das Besondere an dieser war der verschiebbare Höcker für den wahlweisen Betrieb mit einer oder zwei Personen. Ein geniales Detail. Ein tiefer Stummellenker sorgt für eine sehr sportliche Sitzposition. Die 125 Sport war die erste einzylindrige MV Agusta mit einer Scheibenbremse vorne. Die Ceriani-Gabel mit einem Durchmesser von 30 Millimetern war sogar dafür vorgesehen, dass man einen zweiten Bremssattel montieren konnte. Auch die Radnabe war für eine zweite Scheibe ausgelegt. Aber zwei Bremscheiben wären bei der Leistung von 12 PS und einem Gewicht von 103 Kilogramm ein wenig übertrieben gewesen. So modern die Maschine auch aussah, wie eine Baby-Rennmaschine, der Motor war vom Aufbau her vergleichbar mit den alten 125ern aus den Sechzigern. Also simple Technik mit untenliegender



Wahlweise gab es die Baby-America auch mit einer schlanken Vollverkleidung. So war die 125 Sport der Siebziger die legitime Nachfolgerin der 125 GTL-S Carenata.

Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebeln anstelle zwei obenliegender Nockenwellen wie bei der America. 56 Millimeter Hub und 53 Millimeter Kolbendurchmesser ergeben 123,5 Kubikzentimeter. Der 22er-Dell'Orto-Vergaser atmet immer noch durch einen offenen Trichter, und der Schalthebel für das Fünfgang-Getriebe befindet sich weiterhin auf der rechten Seite. Beides war schon damals nicht mehr ganz zeitgemäß. Aber immerhin hatte man der Maschine eine moderne Elektrik mit 12 anstatt 6 Volt spendiert. Als Zubehör bot MV Agusta eine Vollverkleidung für die Maschine an. Die 125 Sport war die letzte Neuentwicklung von MV Agusta. Das Motorrad wurde von 1975 bis 1978 produziert. Danach wurden noch welche aus Einzelteilen zusammengebaut. Dann endete die Geschichte von MV Agusta als Motorradhersteller.

Im nächsten Heft kommen wir endlich zu den Zweizylinder-Motorrädern, die von 1966 bis 1980 gebaut wurden.

Leserbrief

Leserbrief zur Vorstellung der Aprilia RS 660 in Motalia Nr. 11/2020

Die neuen Motorräder mögen ja alle ganz toll sein - wäre ja auch schlimm wenn nicht - aber für mich als Hobbyschrauber sind die viel zu kompliziert geworden. Ich will meine Motorräder selbst warten können. Ich will aber dafür nicht diverse Computer kaufen müssen.

Vieles von der neuen Elektronik ist überflüssig und macht die Motorräder nur teuer. Viele in unserer Clique wollen keine neuen Motorräder kaufen.

Das Schrauben und Umbauen gehört zum Hobby. Bei den neuen Maschinen bleibt die Individualität auf der Strecke. Die neuen Aprilias sehen doch alle gleich aus. Tom Meyer

Leserbrief zum Artikel „Pantahs im hohen Norden“ in Motalia Nr. 10/2020

Sehr amüsant fand ich den Bericht über das 19. Treffen der Ducati Pantah IG in Schleswig-Holstein. Treffenort war ein Hotel (?) in Bosau. Na gut, Fahrer ande-

rer Marken treffen sich ja auch in Hotels. Aber es kommt noch besser! Der Autor und seine Begleitung reisen mit einem PKW samt Anhänger, Ducati hinten drauf, zu dieser Veranstaltung an. Warum denn das? Ja, fand parallel ein Golf-Treffen und/oder ein Anhängertreffen statt? Die gibt es auch. Golf-Treffen finden u. a. am Wörthersee in Österreich statt. Freunde der Anhängertreffen fahren immer zum Falltorhaus nach Hessen. Oder war nur die Entfernung für Anreise mit den Pantahs zu groß oder das Wetter zu schlecht? Gegen Ende des Berichts war dann noch von einem Transporter die Rede. In den wurden dann Pantahs verladen. Warum, ist nicht bekannt. Was war mit den Ducatis? Abgemeldet? Defekt? Schönwetterfahrzeuge? Wir wissen es nicht. Viele Fragen bleiben offen.

Dabei bin ich doch ein großer Fan von (richtigen) Motorradtreffen und deren Berichten. Schade.

Schöne Grüße aus dem Norden

Jörg Räker

Umgezogen?

Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

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

alte Adresse:

neue Adresse:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

Land: _____

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

Cagiva-Enduro-Buch

„Elefant People“ ist der Titel eines Wälzers mit etwas mehr als 540 Seiten. Dieses Werk als Buch zu bezeichnen, ist nicht ausreichend: Es ist eine umfassende Hommage an ein außergewöhnliches Motorrad - nein, an eine ganze Baureihe. Bei Cagiva Elefant haben die meisten von uns vermutlich nur die 900er vor Augen, aber es gab einige Modelle mit dieser Bezeichnung.

Das Buch stellt sie alle vor: von der kleinen Baby-Elefant mit 125er-Zweitaktmotor über die Modelle mit 200, 350, 650 und 750 Kubikzentimeter bis hin zur bekannten 900er. Das sind alleine für die Serienmodelle in den unterschiedlichsten Ausführungen mehr als achtzig Seiten mit vielen Fotos und technischen Daten. Aber auch die Prototypen und erfolgreichen Rally-Maschinen werden ebenso ausführlich präsentiert. Genauso umfassend ist die Vorstellung der zahlreichen Fahrer, welche mit der Cagiva Elefant an unzähligen Wettbewerben teilgenommen haben. Einige Seiten sind Globetrottern gewidmet, welche mit der Elefant alle Winkel dieses Planeten erkundet haben. Darunter Rebecca aus München, die mit ihrer Cagiva mehr als 400.000 Kilometer rund um die Erde absolviert hat.

Einen großen Teil des Buches nehmen aber die Personen ein, welche die Cagiva Elefant geschaffen haben: Techniker, Entwickler, Designer, Arbeiter und Mechaniker. In diesem Buch wird wohl fast



jeder vorgestellt, der zur Geschichte der Elefant seinen Teil beigetragen hat.

Das Resultat ist ein faszinierendes Buch, welches stolze 2,5 Kilogramm auf die Waage bringt.

Das Buch „Elefant People“ von Antonio Contino und Massimiliano Battaglia hat ein Format von 56 x 22 cm. Auf 544 farbige Seiten verteilen sich unzählige Fotos und Zeichnungen. Das Buch kostet 48 Euro zuzüglich Versandkosten. Der Text ist zweisprachig in italienisch und englisch verfasst. Bestellbar ist es bei E-Mail: elefantpeople@gmail.com. Wer einen Internetshop bevorzugt, wird bei www.gilena.it fündig.

Mal wieder was „Neues“

Vor 13 Jahren habe ich meine Moto Guzzi Le Mans I in gute Hände abgegeben und meine alte BMW GS ist schon ein paar Jahre länger weg. Hausbau, Firma, Kinder, das Übliche ... Seitdem habe ich mich nur noch mit den Oldtimern, die jetzt auch alle schon über 65 Jahre alt sind, beschäftigt.

Schon vor längerer Zeit hatte ich die Möglichkeit, eine neue Moto Guzzi V7 Stone für ein ganzes Wochenende probe zu fahren. Ich hatte damals auf Anhieb das Gefühl: Die passt zu mir. Und mal wieder was moderneres für den Alltagsgebrauch, das wäre ja nicht verkehrt.

Aber, solche Entscheidungen müssen reifen, und so gingen wieder Jahre ins Land. Es sollte auf jeden Fall was klassisches sein, mit ein paar modernen Zutaten wie ABS, Einspritzung und Kat, aber sonst möglichst wenig Elektronik. Vollgetankt nicht über 200 Kilogramm (Ja, man wird auch älter.) und natürlich ein Bike mit Charakter und Wiedererkennungswert. Und da kommt man an den neueren V7-Modellen fast nicht vorbei.

Es sollte eine /II werden, die schon ABS

hat, aber noch nicht so „pummelig“ wirkt, wie die /III (Geschmackssache). Und selbstverständlich mit Speichenrädern. So habe ich immer mal wieder die einschlägigen Internetseiten durchforstet, aber die interessanten Angebote waren alle sehr weit weg. Und bloß mal zum Angucken und Probefahren 1.000 Kilometer hin und zurück, das war mir dann doch zu viel!

Im Februar 2020 wurde dann eine V7 II Racer ganz in meiner Nähe angeboten. Okay, mit Stummellenker und Startnummern durch den öffentlichen Verkehr zu fahren, ist nicht so meins. Aber der rote Rahmen in Verbindung mit schwarzen Anbauteilen, dem verchromten Tank, den Speichenrädern und der Ledersitzbank, das hat schon was.

Sofort Kontakt aufgenommen und besichtigt. Eine Probefahrt war wegen Saisonkennzeichen 03/10 leider noch nicht möglich. Diese wurde einen Monat später nachgeholt, noch etwas am Preis gehandelt, und dann war die Sache perfekt.

So stand sie nun bei mir, ohne Kennzeichen! Die Anmeldung bei geschlossenen Zulassungsstellen wegen Corona ist eine andere Geschichte. Nur gut, wenn man Freunde hat!



Moto Guzzi V7 II Racer, EZ 2015, so, wie ich sie übernommen habe.



Konischer Alulenker samt Halterungen von Rizoma.

Nun zum Motorrad: Der Vorbesitzer hatte schon interessante Umbauten vorgenommen, die ich so auch gemacht hätte. Da war ein Tourenlenker samt Halter von Rizoma montiert und auch eingetragen. Der verbessert die Sitzhaltung erheblich. (Wie gesagt, man wird nicht jünger.)

Des Weiteren waren Schalldämpfer von Mistral mit EG-ABE angebaut. Die haben nicht nur einen angenehmen und nicht zu lauten Ton, sondern sind auch schlanker und kürzer als die Originaltüten. Dies ist auch vorteilhaft, wenn man mit Gepäcksystem fährt. Und dieses gab es auch noch dazu. Zwei kleine Träger, die sich schnell montieren lassen und zwei Koffer von B&B mit je 15 Liter Stauraum. Für die kleine Reise genau richtig, und zur Not passt der alte Harro Elefantenboy auch noch sehr gut auf den Tank.

Was mir nicht so gut gefiel, waren das Windschild und die Plastikab-

deckung über dem hinteren Teil der Sitzbank, beide verziert mit der Nummer 7. Die hintere Abdeckung wurde ersatzlos gestrichen, so kommt auch die schöne Sitzbank besser zur Geltung. Vorn sah das ganz ohne doch etwas mager aus. Nach längerer Suche fand ich bei Teo Lamers ein leicht getöntes und schön kleines Windschild mit dem Namen Dart, passend für alle V7 I bis III-Modelle. Das ist qualitativ gut, einfach zu montieren

und nimmt doch ein wenig den Wind. Ebenfalls überhaupt nicht gefallen hat mir der lange und vor allem breite hintere Kotflügel, der von der Special so übernommen wurde. Der ist im Vergleich zum vorderen viel zu wuchtig. Ganz ohne, also nur mit Kennzeichen- und Rücklichthalter, wollte ich aber auch nicht rumfahren,



Dart-Windschild von TLM.



Ein gebrauchter Original-Kotflügel wird „abgespeckt“.

da fliegt schon ganz schön Dreck durch die Luft. Also bei eBay nach einem gebrauchten von einer Umbauaktion umgesehen und auch relativ schnell für kleines Geld gefunden. Der war zwar weiß, dafür konnte man gut mit dem Edding die neue Form aufzeichnen. Mit der Stichsäge ließ sich das gut abschneiden und mit einem Schinder (Tischlerwerkzeug) und Sandpapier die Kanten ordentlich abrunden. Die innere Kunststoffverstärkung musste natürlich auch gekürzt werden. Der originale Kennzeichenträger samt Rücklicht und Blinkern wanderte etwa acht Zentimeter nach oben.

Wenn man es ganz TÜV-konform macht, achtet man darauf, dass der Winkel vom Kennzeichen zur Senkrechten nicht größer als 30° ist. (Bei 33° meckert auch keiner!)

Dann ging das Teil zum Lackierer, der es schön schwarz machte. Das Ergebnis sieht um Welten besser aus.

Die gesamte Verarbeitung der Guzzi ist ohnehin auf einem sehr hohen Niveau. Saubere Schweißnähte am Rahmen, tadelloser Lack und Chrom, ordentlich verlegte Kabel und Züge, alles ist dicht und trocken, nichts tropft oder läuft aus. Und schöne Details gibt es, wie zum Beispiel die Sitzbank mit Sitzfläche aus einer Art Kunst-Wildleder mit roten Nähten oder die gefrästen Aluteile an Schalt- und Fußbremshebel mit Exzenter-

Verstellungen oder der Lederriemen über dem Tank, der der Tankbefestigung von den alten Rennmaschinen nachempfunden ist. Sogar in die Nieten ist der Moto Guzzi-Adler eingepreßt.

Soweit so gut. Nachdem das Motorrad nun endlich angemeldet war, wurde ausgiebig gefahren. Das neue „Spielzeug“ will ja auch bewegt werden.

Die ersten Eindrücke von der 15 Kilometer kurzen Probefahrt bestätigten sich. Das typische „Poltern“ des V2 ist zum Glück noch deutlich zu spüren und erin-



So sieht das schon viel besser aus.

nernt mich etwas an meine Le Mans. Mit nur 48 PS reißt man natürlich keine Löcher in den Asphalt. Aber durch ordentlich Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen und dem geringen Gewicht zieht die Fuhre ordentlich ab. Zum Überholen ist da jederzeit genug Reserve da, und auf der Landstraße ist man binnen Sekunden schon im illegalen Bereich. Auf unseren Ausfahrten, zusammen mit Aprilia Tuono, BMW R 1200 GS und Triumph Thruxton 1200, kann ich locker mithalten. Auf der Autobahn geht es bis reichlich 170 km/h (GPS-gemessen), aber das macht dann keinen Spaß mehr. Über 140 schiebt der Wind doch ganz schön von vorn.

Das Fahrwerk ist stabil, so, wie man das von Guzzi gewöhnt ist. Die Kardanreaktionen sind unauffällig, und das seitliche Kippmoment durch die längs liegende Kurbelwelle merkt man nur im Stand oder bei Schrittgeschwindigkeit, wenn man mit dem Gas „spielt“. Die vordere, einzelne Scheibenbremse ist gut dosierbar und völlig ausreichend. Die hintere Bremse will dagegen schon ganz schön getreten werden.

Die Gabel arbeitet zufriedenstellend. Die hinteren Federbeine haben jedoch einen sehr kurzen Arbeitsweg und sind somit ziemlich straff. Auf schlechten Straßen wird das schnell zur Qual.

In den technischen Daten steht bei der Racer ein Federweg hinten von 75 mm, beim Modell Special/Stone 85 mm. Die /III-Modelle haben schon 93 mm Federweg. Da sollte sich doch trotz Einschränkung durch den Kardan was machen lassen.

Beim Nachmessen ergab sich an den originalen Bitubo-Federbeinen ein Arbeits-



***Federbein Typ 632 „Nightline“
von Wilbers.***

weg von nur 43 mm, dann setzt schon der Gummipuffer auf. Rechnet man beim vollen Durchschlagen die Hälfte vom 33 mm hohen Gummipuffer dazu und berücksichtigt die Übersetzung durch die schräg stehenden Federbeine, dann ergibt sich ein maximaler Federweg von nur noch 70 mm.

Wenn ich mit meinen 75 kg aufsitze, sinkt das Heck auch nur 13 mm ein, also viel zu wenig Negativ-Federweg. Nimmt man Federvorspannung weg, dann ist der kurze Positiv-Federweg noch eher aufgebraucht. Da gibt es also dringend Handlungsbedarf!!!

Nach langen Überlegungen habe ich mich für Federbeine vom Typ 632 der Firma

Wilbers entschieden. Für gängige Modelle haben die auch Typen mit ABE im Programm, z. B. für die Special/Stone ohne einstellbare Druckstufe. Darauf wollte ich aber nicht verzichten. Zudem sollten die neuen Federbeine etwa 15 mm länger werden, um mehr Federweg zu ermöglichen.



***Schön schlank und sportlich mit
Schalldämpfern mit EG-ABE.***

Die Leute von Wilbers sind da sehr kooperativ und beraten gut. Man bekommt ein Maßblatt für Spezialanfertigung, wo alle möglichen Angaben, angefangen von Fahrzeugtyp, Länge, Hub, Ausgleichsbehälter, Aufnahmen, Fahrergewicht, Radlasten, Fahrstil ... einzutragen sind. Dann gibt es noch verschiedene Farbvarianten. Daraufhin bekommt man ein Kostenangebot mit dem Hinweis, dass diese Federbeine von einem Sachverständigen von TÜV, DEKRA o. ä. abgenommen und eingetragen werden müssen. Dort sollte man unbedingt schon einmal vorsprechen, bevor man die teuren Teile in Auftrag gibt (keine Rücknahme für Spezialanfertigungen). In meinem Fall war das kein Problem (außer den Kosten), und ich habe der Vollständigkeit halber gleich noch einen Satz progressive Gabelfedern von Wilbers mit geordert.

Bei den Federbeinen habe ich mich für die „Nightline“-Variante entschieden. Die sind zwar noch etwas teurer, aber die schwarzen Federn und Gehäuse mit den rot eloxierten Verstellern passen perfekt zum Motorrad.

Die Länge der neuen Federbeine ist mit

407 mm 15 mm länger als bei den originalen. Daher muss auch der Seitenständer etwa 10 mm verlängert werden. Ich habe dazu in den Standfuß zwei 5 mm-Löcher gebohrt und M6-Gewinde hineingeschnitten. Dann habe ich eine kleine, ovale, 10 mm dicke Aluplate mit Senkkopfschrauben und Loctite-Schraubensicherung befestigt.

Im unbelasteten Zustand steht das Heck jetzt etwa 18 mm höher als vorher. Wenn ich aufsitze, sinkt die Guzzi durch den größeren Negativ-Federweg fast auf die gleiche Höhe, wie sie mit den originalen Federbeinen war, ein. Für die restlichen 65 mm Positiv-Federweg ist im Kotflügel mehr als ausreichend Platz vorhanden. Das Kreuzgelenk vom Kardan wird den etwas größeren Aktionsradius sicher auch nicht übel nehmen.

Im Fahrversuch hat sich nun ein deutlicher Komfortgewinn gezeigt, auch wenn man von der Straßenlage einer GS noch meilenweit entfernt ist. Wenn man eine schön gerade und wenig befahrene, leicht holprige Straße und auch noch viel Zeit hat, dann kann man durch Federvorspan-

nung, Zug- und Druckstufeneinstellung noch einiges optimieren. Die erste Urlaubstour mit Gepäck wird es zeigen, doch davon vielleicht später mal ...

Der Benzinverbrauch hält sich mit 4,1 bis 4,5 Liter auf 100 Kilometer bei sportlicher Fahrweise in Grenzen. Wenn man es gemütlich angeht, kommt man auch mit 3,9 Liter aus. Das ist genau so viel, wie mein Sohn mit seiner 125er (Vergasermodell) und 15 PS benötigt!

Zum Schluss noch eine „Eigenart“, die alle V7 II-Modelle haben, und die weder vom Hersteller, noch von den Werkstätten so richtig in den Griff bekommen wurde. Auch in der Fachpresse ist dieses Thema meiner Meinung nach zu kurz gekommen. Nach dem Kaltstart und auch beim Losfahren nach einer mittleren Pause von etwa 15 bis 20 Minuten, wobei der Motor noch nicht ausgekühlt ist, nimmt er in niedrigen Drehzahlen, so um die 2.000 U/min, schlecht Gas an und ruckelt wie ein störrischer Gaul. Nach wenigen hundert Metern Fahrt ist das Problem verschwunden, und man kann auch aus ganz niedrigen Drehzahlen sauber rausbeschleunigen. Ich vermute, dass das Gemisch in der Warmlaufphase zu mager ist, um die Abgaswerte einzuhalten.

Man kann damit aber leben, wenn man weiß, wie es geht: Einfach mit 3.000 Umdrehungen losfahren. Wenn der Mo-

tor auf Betriebstemperatur ist, kann man im 6. Gang von 50 bis 170 km/h fahren, darf dann aber keine Wunder an Beschleunigung erwarten.

Und noch etwas zum Gewicht, da wird ja bei den Herstellern immer mal gemogelt. Fahrfertig bedeutet mit Batterie, allen Betriebsflüssigkeiten und 90 Prozent gefülltem Kraftstoffbehälter. Und dann ist noch eine Toleranz von 5 Prozent erlaubt.

Moto Guzzi gibt für dieses Modell 198 Kilogramm an. Rechnet man die fehlenden 10 Prozent Benzin dazu, kommen da knapp zwei Kilo drauf, macht 200. Und jetzt noch einmal 5 Prozent Aufschlag, das ergibt 210 Kilogramm, was die Guzzi maximal wiegen dürfte.

Weil ich wegen den Federbeinen ohnehin bei der DEKRA war, und die dort auch über eine geeichte Waage verfügen, habe ich gleich mal nachwiegen lassen. Ergebnis mit randvollem Tank: 206 Kilogramm. Fazit: Ein schönes Motorrad, welches man nicht allzu oft sieht (kleiner Seitenhieb an die GS-Fraktion, sorry!) und das unheimlich Spaß beim Fahren macht, obwohl es nur ein „kleines“ ist!

Thomas Hentschel

*Aus dem Café Racer
wurde ein klassisches
Alltagsmotorrad mit
Tourenoption.*



EICMA-Rückblick (2019)

Normalerweise berichten wir in der Dezember-Ausgabe ausführlich von der jährlich stattfindenden EICMA und präsentieren die neuen Modelle für die nächste Saison. Aber die Motorradmessen in diesem Herbst wurden abgesagt, und die Motorradhersteller halten sich bisher mit Neuheiten vornehm zurück. Also blicken wir doch noch einmal zurück auf die letzte EICMA, denn so manches, was dort gezeigt oder angekündigt wurde, ist bis heute noch nicht im Handel erhältlich.

Aprilia zeigte damals in Mailand zwei Ausblicke auf die Zukunft. Dort stand gut sichtbar der schon weit gediegene Prototyp der Tuono 660. Diese wurde als Serienmodell für das Jahr 2021 angekündigt. Die sichtbaren Unterschiede zur RS 660 hielten sich in Grenzen. Vorrangig sind der höhere Rohrlenker und die andere Verkleidung zu nennen.

Das Plastikkleid ist knapper geschnitten und lässt mehr von dem Motor sehen. Auch hier ist die Verkleidung „doppelwandig“ ausgeführt, um die Luftströme gezielt zu lenken. Hierdurch soll unter anderem die Motorwärme besser abgeführt werden.



Bei der Tuono 660 sieht man mehr vom Motor als bei der RS 660. Der Kupplungsdeckel ist noch eine Vorserienversion mit Öleinfüllloch oben.



Der höhere und breitere Rohrlenker sorgt für eine aufrechtere und bequemere Sitzposition als bei der RS 660.

Während die RS 660 mit 100 PS angeboten wird, hat Aprilia die Tuono mit 95 PS angekündigt. Das ist die Obergrenze für ein

Die Verkleidung ist niedrig ausgeführt. Oberhalb der Scheinwerfer befinden sich kleine Leitbleche für einen besseren Windschutz.

Motorrad, damit man es auf 48 PS für den Führerschein A2 drosseln kann. Ansonsten werden RS und Tuono technisch größtenteils identisch sein.

Die Tuono 660 soll im Frühjahr 2021 auf den Markt kommen. Eigentlich wollte man in diesem Jahr auf der EICMA die endgültige Serienversion zeigen. Und dort sollte eine Vorserienversion der Tuareg 660 zu sehen sein.

Die Tuareg ist eine Straßenenduro mit dem Zweizylinder-Motor. Im letzten Jahr versteckte Aprilia bereits einen Prototyp in einem Glaskasten mit viel Grünzeug. Von der Maschine war so nur sehr wenig zu sehen. Diese hatte anscheinend einen Gitterrohrrahmen, eine Aluminiumschwin-



Die Aprilia Tuono 660 kommt planmäßig im Frühjahr 2021.

ge und Drahtspeichenräder für Schlauchlosbereifung.

Für die Saison 2021 wird Aprilia also neben der neuen RS 660 auch die Tuono 660 anbieten. Außerdem ist davon auszugehen, dass die V4-Modelle für die Norm Euro 5 modifiziert werden. In dem

Zusammenhang erhalten sie voraussichtlich ein Facelift im Stil der 660er.

Auch **Benelli** hat 2019 Modelle gezeigt, die bis jetzt noch nicht erhältlich sind. Highlight des Messestands war selbstverständlich die Leoncino 800, welche man gleich in zwei Versionen dem Publikum vorführte.



Mit dem großen Zweizylinder hatte Benelli erstmal zwei Leoncinos gezeigt. Entsprechende TRK-Modelle werden folgen.



Ein wenig Scrambler: Leoncino 800 Trial mit hochgezogenem Auspuff und größerem Reifenprofil.

Den Motor kennt man schon aus der 752 S, aber das Fahrwerk ist eine komplette Neuentwicklung. Der Rahmen aus Stahlrohren ist ähnlich, aber doch komplett neu mit separatem, verschraubtem Heckrahmen, und die Hinterradschwinge ist keine Rohrkonstruktion wie an der 752 S sondern aus Profilen zusammengesweißt. Das zentrale Marzocchi-Federbein ist eher liegend als stehend angeordnet und verbindet Rahmen und Schwinge direkt in Cantileverbauweise. Die Federbasis ist schnell und ohne Werkzeug per Handrad verstellbar. Dazu kann man die Zugstufe anpassen. Die Upside-Down-Gabel - ebenfalls von Marzocchi - ist voll einstellbar.

Auch die Bremsanlage stammt aus Italien, hier liefert Brembo die Stopper in radialer Bauweise. Vorbildlicherweise erlauben die Drahtspeichenräder mit einem Durchmesser von 17 Zoll die Verwendung von Schlauchlosbereifung. Die-

se entspricht mit Größen von 120/70 und 180/55 dem Standard in dieser Leistungsklasse.

Zur Serienausstattung gehören ein buntes TFT-Cockpit und LED-Beleuchtung rundum sowie ein Hauptständer.

Neben der Leoncino 800 zeigte Benelli auch gleich die Leoncino 800 Trail, die ein wenig dem Scrambler-Trend folgt. Das bedeutet ein 19-Zoll-Vorderrad und etwas gro-

ber profilierte Bereifung. Hinten soll ein 170/60-17er-Pneu mehr Traktion auf losem Untergrund bieten. Längere Federwege und das größere Vorderrad heben die Sitzhöhe von 800 auf 818 Millimeter an.

Außerdem besitzt die Trail eine Auspuffanlage mit zwei hochgelegten Schalldämpfern und eine Lampenverkleidung.

Als Gewicht gibt Benelli für die Motorräder 220 bzw. 224 (Trail) Kilogramm nach



Beim direkt angelenkten Federbein kann man per Handrad die Federvorspannung verstellen.



Neu ist die Hinterradschwinge.

der EU-Norm mit einem zu 90 Prozent gefüllten Tank (15 Liter) an.

Ducati nutzte die EICMA im letzten Jahr, um die Reaktion des Publikums auf zwei Concept-Bikes zu testen. DesertX und SCR heißen diese beide Prototypen, die letztendlich auf der Scrambler-Baureihe basieren.

Die SCR ist eine hochbeinige Supermoto, welche aus der Desert Sled entwickelt wurde. Kleinere 17-Zoll-Räder mit breiten Gummis senken ein wenig die Sitzhöhe, aber die SCR ist nichts für kleingewachsene. In der gezeigten Maschine war der 800er-Motor eingebaut. Ob dieses Motorrad so oder ähnlich in Serie gebaut wird, ist ungewiss; seit der EICMA hat Ducati diese

Maschine nicht mehr erwähnt

Deutlich mehr Aufmerksamkeit als die SCR bekam die DesertX. Hier zeigte Ducati eine Maschine im Stil der legendären Cagiva Elefant ausgestattet wie eine Wüstenenduro. Ein besonderer Clou waren zum Beispiel die vier Tanks, die insgesamt 30 Liter bunkern können. Zwei Benzinbehälter befinden sich an

der üblichen Stelle, die beiden anderen im Heck. Alle Tanks sind voneinander unabhängig. Sollte ein Tank beschädigt sein nach einem Sturz, kann man trotzdem weiterfahren. Die Hecktanks können vermutlich auch abgebaut werden.

Federwege von 210 Millimetern bieten eine Bodenfreiheit von 275 Millimetern. Endurotypisch rollt die DesertX auf Drahtspeichenrädern mit Reifen in den Größen



Eins von zwei Ducati-Concept-Bikes. Wird die SCR in Zukunft gebaut?



Die optische Anlehnung an die Cagiva Elefant 900 ist nicht zu übersehen.

Schon vor zwei Jahren hatte **Italjet** auf der EICMA einen neuen Dragster gezeigt: ein aufregender Roller mit Gitterrohrrahmen und Achsschenkelenkung. Geplant sind zwei Versionen mit 125 und 250 Kubikzentimetern. Der kleine Scooter leistet 15 PS, der große hat fünf PS mehr zu bieten. Beide Versionen werden mit einem ABS ausgestattet. Voraussichtlich kostet der Dragster etwas mehr als 5.000 Euro. Nach mehreren Terminverschiebungen soll die Produktion nun im

Frühjahr 2021 starten.

Moto Morini war auf der EICMA 2019 mit zwei komplett neuen Motorrädern vertreten.

Herz war jeweils ein Zweizylinder-Reihenmotor mit 650 Kubikzentimetern. Der Aufbau entspricht dem aktuellen Motorenbau mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Bei dem Twin handelt es sich um einen chinesischen Lizenzbau eines Kawasaki-Motors, der knapp 70 PS leistet.

90/90-21 und 140/80-18 Zoll. Das Fahrwerk ist ebenfalls wie bei der Supermoto von der Desert Sled abgeleitet, aber hier kommt der 1.100er-Motor mit ca. 85 PS zum Einsatz.

Während sich die Supermoto mit einer Bremsscheibe im Vorderrad zufrieden gibt, erhält die DesertX derer zwei. Beide Motorräder sind vorne mit radialen Brems-sätteln mit je vier Kolben ausgerüstet. Hinten reicht je ein Schwimmsattel mit einem Kolben. Beide Motorräder besitzen einstellbare Federelemente.

Mehrfach hat Italjet mit verschiedenen Fahrzeugen die Wiederauferstehung angekündigt. Mit dem Dragster soll es endlich klappen. Aber bisher wurde der Produktionsbeginn mehrfach verschoben.





Neben den bekannten V2-Motoren wird es bei Moto Morini in Zukunft auch 650er-Reihentwins geben. Vorerst sind zwei Modelle geplant.

Mit diesem Twin stellte Moto Morini ein Naked Bike und eine Reiseenduro vor. In Anlehnung an die Moto Morini 3½ taufte man die neue Maschine Seiemmezzo, was sechseinhalb bedeutet. Das Fahrwerk besteht aus einem Stahlrohrrahmen mit einer zweiarmigen Aluminiumschwinge. Die Upside-Down-Gabel führt ein Drahtspeichenrad mit einem Durchmesser von 19 Zoll. Das Hinterrad ist mit 17 Zoll etwas kleiner gewählt. Die Räder mit Excel-Aluminiumfelgen sind mit Gummis in

Die Seiemmezzo ist ein normales, unverkleidetes Motorrad. Die X-Cape geht in Richtung Straßenenduro mit dicht über dem Vorderrad angebrachtem Schutzblech.

den Dimensionen 110/80 und 150/70 bestückt. Für die Verzögerung befinden sich im Vorderrad zwar zwei Brems Scheiben, hier gibt man sich aber mit Zweikolben-Schwimmsätteln von J.Juan zufrieden.

Die Enduro X-Cape rollt auf den gleichen Rädern mit identischer Bremsanlage. Aber eine andere Gabel sorgt für einen längeren Federweg. Beide Motorräder besitzen hinten ein Zentralfederbein.

Die Gabeln sind sowohl an der Seiemmezzo als auch der X-Cape voll einstellbar, an den Stoßdämpfern kann man

jeweils die Federvorspannung und die Zugstufe variieren.

Die Ausstattung beider Motorräder war gut. So haben die kleinen Morinis LED-Beleuchtung rundum mit Tagfahrlicht vorne, ein großes TFT-Cockpit mit Bluetooth-Konnektivität und trotz bowdenzugbetätigter Kupplung einen verstellbaren Handhebel. Das Windschild ist in der Höhe verstellbar.



Was passiert bei Moto Guzzi?

Eine berechtigte Frage. Seit etwa zwei Jahren hat die Firma vom Comer See die V85 TT im Programm. Diese Maschine war von Anfang an ein Verkaufsschlager, wie ihn die traditionsreiche Marke seit Jahrzehnten nicht zu bieten hatte. Dementsprechend wurde die Produktion hochgefahren. Trotzdem gab es im ersten Jahr lange Lieferzeiten, und die Händler konnten endlich mal für ein Motorrad aus Mandello del Lario den vollen Listenpreis verlangen. Nachlässe musste man nicht gewähren, es gab mehr Kaufinteressenten als verfügbare Maschinen.

Moto Guzzi kündigte bei der Einführung der V85 TT vollmundig für die nahe Zukunft eine komplett neue Baureihe auf Basis der V85 bzw. ihren Motor an. Bis zum 100-jährigen Geburtstag der Marke im Jahr 2021 sollten diese neuen Modelle fertig sein. Auf der EICMA 2019 gab es aber entgegen allen Erwartungen kein neues Motorrad zu sehen, nur eine Travel-Variante der V85 TT mit Koffern, etwas Zubehör und einer anderen Lackierung. Seitdem ist es still geworden. Die V85 TT



Der Bestseller aus Mandello del Lario: V85 TT.

verkauft sich weiterhin gut. Die großen 1.400er sind leise in der Versenkung verschwunden. Deren Verkaufszahlen sind

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

L&L

DUCATI Kawasaki HONDA YAMAHA MOTO GUZZI Husqvarna

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

LIMBÄCHER



Mit der V7 Classic begann im Jahr 2007 die Geschichte der modernen V7. Auch die V9-Modelle basieren auf diesem Motorrad.

so gering, dass diese Baureihe wohl eingestellt wird, erfüllt sie doch nicht Euro 5. Das gilt auch für die V85, die wird aber garantiert entsprechend modifiziert.

Auch die V7-Serie, neben der Reiseenduro das zweite Standbein von Moto Guzzi, ist noch nach der alten Norm homologiert. Sicherlich wird diese Serie weitergeführt - aber wie? Will man an den aktuellen, oft als zu gering kritisierten, Leistungsdaten festhalten und nur die notwendigen Modifikationen zur Einhaltung der neuen Grenzwerte vornehmen. Oder erhalten die kleinen Guzzis den V2 aus der TT? Das würde einen ordentlichen Leistungsschub von etwa 25 zusätzlichen Pferden bedeuten. Und bei identischen Motoren wäre der Aufwand für die neue Euro-5-Homologation geringer.

Auf alle Fälle würde mehr Power die Attraktivität der V7-Baureihe deutlich steigern. Die V7 in dieser Form gibt es mit stetigen Veränderungen seit 2008. Genauer gesagt feierte die V7 Classic im November 2007 auf der EICMA in Mailand ihre Premiere.

Zur Zeit machen die V85 TT und die

V7-Baureihe jeweils ungefähr die Hälfte der Gesamtproduktion in Mandello del Lario aus. Aber Moto Guzzi benötigt dringend neue Modelle, um auch in anderen Marktsegmenten vertreten zu sein.

Auch wenn sich Moto Guzzi in den letzten zwei Jahren auf die Produktion der V7 und V85 TT konzentriert hat, sind sicherlich im Hintergrund die Entwicklungen für die angekündigten Modelle weiter gelaufen. Also

könnte das Werk einiges in der Pipeline haben.

Mit der Einstellung der 1.400er-Baureihe gibt es keine „großen“ Guzzis mehr. Aber seit Jahren wird schon von einem neuen 1.100er-Motor geredet.

MANIAC MOTORS

Motorradtechnik



MVAGUSTA
 Fachhändler


bimota


VYRUS

www.maniacmotors.de

Der erste Ausblick

Bisher wurden wenige Neuheiten für 2021 vorgestellt

Es sind noch lange nicht alle Neuheiten für das nächste Jahr gezeigt worden. Weil die traditionellen Messen ausgefallen sind, gibt es für die Hersteller keine Deadline, bis wann sie die Motorräder fertig haben müssen. Corona hat für einige Verzögerungen gesorgt, und so verteilen sich die Neuvorstellungen diesmal auf den Herbst und Winter.

Energica RS

Auf Basis der Erfahrungen, welche Energica in diesem Jahr gesammelt hat, wurde eine neue Steuerungssoftware entwickelt, welche die Beschleunigung der aktuellen Modelle verbessert. An dem Akkupack gab es keine Veränderungen. Die Modelle mit der neuen Software erhalten den Namenszusatz RS sowie eine verstärkte Antriebskette um auf der sicheren Seite zu sein.



Die Energica-Modelle (oben) erhalten als RS-Versionen ein Update der Software.

Ducati Dark V4

Ducati erweitert die Anzahl der Modelle, welche mit mattschwarzer Lackierung angeboten werden, um die Streetfighter V4 S. Diese Ausführung ist ab sofort für 23.390 Euro lieferbar. Damit das unverkleidete Motorrad auch in Zukunft noch verkauft werden darf, hat das Werk die Maschine für die Norm Euro 5 modifiziert: In dem äußerlich unveränderten Schalldämpfer befinden sich nun größere Katalysatoren. Damit die-

Die Streetfighter V4 S (unten) ist nun auch in die Dark-Familie integriert.



se besser auf Betriebstemperatur kommen, verbaut Ducati andere Krümmer für die hinteren Zylinder. Diese sind nun 100 Millimeter kürzer und der Durchmesser wurde von 42 auf 38 Millimeter reduziert. Außerdem kommen jetzt vier anstatt zwei Lambdasonden zum Einsatz. Die Leistungsangaben bleiben mit 208 PS und 123 Nm unverändert, aber diese Werte werden nun bei anderen Drehzahlen erreicht. Um alle Pferdchen zu mobilisieren sind jetzt 13.000 anstatt 12.750 U/min nötig. Dafür steht das maximale Drehmoment nun bereits bei 9.500 und nicht erst bei 11.500 U/min zur Verfügung. Als weitere technische Änderung erhält die Streetfighter-Baureihe neue Handpumpen, welche sich während des Betriebs selbstständig entlüften sollen, für Bremse und Kupplung.

Sondermodell 75 Anniversario

Zum 75-jährigen Firmenjubiläum präsentiert MV Agusta ein limitiertes Sondermodell. Einfach gesagt handelt es sich hierbei mehr oder weniger um eine zweite Auflage

Farbenfroh präsentiert sich das Sondermodelle zum 75-jährigen Jubiläum der Marke MV Agusta.



Für Euro 5 nahmen die Techniker ein paar Anpassungen an der Auspuffanlage vor. Von außen ist das aber nicht zu sehen.

der MV Agusta Superveloce Oro mit einer anderen Lackierung in den italienischen Nationalfarben. Im Gegensatz zur Oro ist der Gitterrohrrahmen guldener lackiert und die Aluminiumteile schwarz eloxiert. Auch die Kineo-Räder haben ein anderes Farbschema mit schwarzen Speichen und guldernen Felgen.





Genauso wie die Superveloce 800 Oro wird das Jubiläumsmodell mit einer zusätzlichen Auspuffanlage ausgeliefert. Diese ist den dreizylindrigen Rennmaschinen aus den Siebzigern nachempfunden. Aber leider besitzt sie keine Homologation für den Straßenverkehr.

Die Anniversario 75 wird genauso wie die Oro mit einer zusätzlichen Auspuffanlage mit einem Rohr links und zwei Rohren rechts ausgeliefert. Diesem Schalldämpfer-

system fehlt aber die Straßenzulassung.

Die Anniversario besitzt nicht den Tankdeckel der Oro.

Auch diese Maschine basiert auf der F3 800 mit dem Dreizylinder-Motor, der 147 PS bei 13.000 U/min leistet.

MV Agusta hat die Anniversario in limitierter Stückzahl (75 Exemplare) für 25.000 Euro im Internet angeboten.

Aprilia RSV4

Anscheinend wurde bei Testfahrten ein Prototyp des 2021er-Modells des Aprilia-Superbikes gesichtet. Offensichtlich erhält die Maschine eine neue Verkleidung im Stil der RS 660 mit einer doppelwandigen Ausführung, um die Wärme des Motors besser abzulei-



Im nächsten Jahr wird die Benelli TRK 502 auch mit gelber Lackierung lieferbar sein.

ten. An der Maschine waren keine hervorstehenden Winglets zu sehen, eher eine Spoilerkante unterhalb der Scheinwerfer. Die Verkleidung verdeckt mehr vom Rahmen und Motor als bisher. Neu ist der LED-Scheinwerfer, der könnte von der neuen RS 660 übernommen sein. Die vorderen Blinker befinden sich bei dem Erbkönig in den Rückspiegeln, das kann aber auch Tarnung sein.

Neu ist vermutlich die Schwinge mit Versteifungen auf der Unterseite. Der Sattel der Hinterradbremse befindet sich nun wie bei der RS 660 oberhalb der Schwinge.

Vermutlich werden die neue RSV4 und die ebenfalls überarbeitete Tuono V4 im nächsten Frühjahr vorgestellt.

Benelli

Auch Benelli hat Hand anlegen müssen, um aktuelle Modelle für Euro 5 anzupassen. Im Falle der TRK 502 bedeutet das einen neuen Katalysator, ein Sekundärluftsystem und eine überarbeitete Motorabstimmung. Damit bleibt die Motorleistung von 48 PS erhalten.

Eine kürzere Sekun-



In Italien ist die Benelli TRK 502 (X) das meistverkaufte Motorrad. Da muss man nicht viel ändern.

därübersetzung verbessert die Beschleunigungswerte. Im neuen Jahrgang hat der Drehzahlmesser nun ein weißes Zifferblatt. Neu sind auch hinterleuchtete Lenkerarmaturen und ein anderer Gepäckträger, welcher dem/der Beifahrer/in mehr Platz bieten soll.

Mehr Neuheiten werden sicher in den nächsten Wochen vorgestellt.



Das weiße Zifferblatt für den Drehzahlmesser ist nur eine kleine Änderung, aber eine, die man stetig sieht.

Zulassungen im deutlichen Plus

In den Monaten November und Dezember wird sich an den Zahlen nicht mehr viel ändern, so kann man schon mal eine Beurteilung des Jahres wagen. Trotz Corona hat sich der Markt für Zweiräder mit mehr als 125 Kubikzentimetern erfreulich entwickelt. Bei den 125ern ist eine extreme Steigerung zu vermelden. Gegner der neuen Führerscheinregelung hatten einen dramatischen Anstieg der Unfallzahlen befürchtet, dieser ist aber ausgeblieben. Und in der Zukunft werden sicherlich einige der neuen 125er-Fahrer/innen auf den Geschmack kommen, und den großen Führerschein machen und sich ein entsprechendes Motorrad kaufen - also gute Aussichten für 2021.

In der deutschen Zulassungstabelle ist Aprilia von Platz zwölf im Vorjahr auf Rang vierzehn zurückgefallen. Die Marke aus Noale wurde von Indian und Moto Guzzi überholt. Mit einem Rückgang der Zulassungszahlen um fast 17 Prozent ist Aprilia einer der zwei großen Verlierer in diesem Jahr. Auf den ersten zwanzig Plätzen der Zulassungstabelle gibt es mit Beta (minus 19 Prozent) nur noch einen anderen Hersteller mit einer negativen Veränderung der Verkaufszahlen. Der Marktanteil von Aprilia sank von 1,29 auf 0,99 Prozent.

Leichtkraftrad-Neuzulassungen Jan. - Okt. 2020

Hersteller	Stückzahlen		Marktanteil		Veränderung zum Vorjahr
	2019	2020	2019	2020	
KTM	3.585	5.504	18,56 %	16,76 %	53,53 %
KSR Moto	1.152	4.134	5,96 %	12,59 %	258,85 %
Yamaha	2.653	3.928	13,74 %	11,96 %	48,06 %
Honda	3.187	3.918	16,50 %	11,93 %	22,94 %
Aprilia	2.267	3.731	11,74 %	11,36 %	64,58 %
Kawasaki	1.567	2.628	8,11 %	8,00 %	67,71 %
Betamotor	1.344	1.431	6,96 %	4,36 %	6,47 %
Suzuki	1.030	1.132	5,33 %	3,45 %	9,90 %
Mondial	541	876	2,80 %	2,67 %	61,92 %
Hyosung	53	851	0,27 %	2,59 %	1.505,66 %
Fantic Motor	207	758	1,07 %	2,31 %	266,18 %
Qingqi	247	649	1,28 %	1,98 %	162,75 %
SWM	177	438	0,92 %	1,33 %	147,46 %
Benelli	240	411	1,42 %	1,25 %	71,25 %
Sonstige	1.064	2.455	5,51 %	7,47 %	130,73 %
Summe	19.314	32.844	100,00 %	100,00 %	70,05 %

Der erfolgreichste Hersteller aus dem Stiefelland in der Kategorie Motorräder mit mehr als 125 Kubikzentimeter bleibt weiterhin Ducati. Mit 5.020 (plus

3,21 Prozent) Neuzulassungen hat die Marke aus Bologna bei den Krafträdern mehr Käufer gefunden als alle anderen italienischen Firmen zusammen. Die drei meistverkauftesten Modelle von Ducati sind die Streetfighter V4, Scrambler 800 und Panigale V4.

Deutlich höhere Stückzahlen erzielt aber Piaggio auf dem Rollermarkt.

Leichtkraftroller-Neuzulassungen Jan. - Okt. 2020

Hersteller	Stückzahlen		Marktanteil		Veränderung zum Vorjahr
	2019	2020	2019	2020	
Piaggio	3.999	12.461	27,88 %	44,63 %	211,60 %
Honda	1.958	2.899	13,65 %	10,38 %	48,06 %
Kymco	1.037	2.322	7,23 %	8,32 %	123,92 %
Yamaha	1.054	2.142	7,35 %	7,67 %	103,23 %
Peugeot	1.155	1.676	8,05 %	6,00 %	45,11 %
SYM	509	778	3,55 %	2,79 %	52,85 %
NIU	864	670	6,02 %	2,40 %	-22,45 %
Suzuki	521	625	3,63 %	2,24 %	19,96 %
Daelim	403	398	2,81 %	1,43 %	-1,24 %
KSR Motor	439	262	3,06 %	0,94 %	-40,32 %
Lambretta	10	165	0,07 %	0,59 %	1.550,00 %
Keeway	119	119	0,83 %	0,43 %	0,00 %
Sonstige	2.274	3.405	15,86 %	12,19 %	49,74 %
Summe	14.342	27.922	100,00 %	100,00 %	94,69 %

Bei den Kraftrollern entschieden sich 8.956 Kunden für ein Produkt von Piaggio/Vespa. Und im Sektor der Leichtkraftroller konnte sich Piaggio/Vespa sogar um unglaubliche 212 Prozent auf 12.461 Neuzulassungen steigern!

Wenn man alle Marken des Piaggio-Imperiums (Aprilia, Moto Guzzi, Piaggio und Vespa) in allen Segmenten zusammenzählt, kommt der Konzern auf 27.846 Neuzulassungen alleine in Deutschland!

In den Top 50 des Jahres 2020 befinden sich zur Zeit nur zwei italienische Motorräder:

Die Ducati Streetfighter V4 ist mit 950 Einheiten auf Rang 35 vertreten, und die Moto Guzzi V85 TT belegt dort mit 890 Inverkehrnahmen Platz 36.

Trotz der Corona-Einschränkungen im ersten Halbjahr stieg die Zahl der Neuzulassungen bei Motorrädern über 125 Kubikzentimeter um 8,8 Prozent. Kraftroller mit mehr als einem achter Liter Hubraum legten um 1,51 Prozent zu. Aufgrund der neuen Führerscheinregelung, welche In-

habern des Autoführerscheins das Fahren einer 125er nach wenigen Fahrschulstunden ohne Prüfung erlaubt, haben die Leichtkraftroller einen Boom von 70,05 Prozent zu vermelden, und der Markt der Leichtkraftroller hat sich mit einem Plus von 94,69 Prozent fast verdoppelt. Im Vergleich zu 2019 wurden in diesem Jahr insgesamt 36.685 Motorräder und 125er mehr zugelassen!

Quelle: IMV e.V.

Kraftrad Neuzulassungen Jan. - Okt. 2020

Hersteller	Stückzahlen 2019	Marktanteil 2019	Stückzahlen 2020	Marktanteil 2020	Veränderung zum Vorjahr
BMW	23.906	22,05 %	24.534	20,80 %	2,63 %
KTM	12.467	11,50 %	14.290	12,11 %	14,62 %
Honda	12.603	11,63 %	14.213	12,05 %	12,77 %
Kawasaki	12.387	11,43 %	13.941	11,82 %	12,55 %
Yamaha	11.085	10,23 %	11.561	9,80 %	4,29 %
Harley-Davidson	9.826	9,06 %	9.855	8,35 %	0,30 %
Triumph	4.745	4,38 %	5.573	4,72 %	17,45 %
Suzuki	5.260	4,85 %	5.494	4,66 %	4,45 %
Ducati	4.864	4,49 %	5.020	4,25 %	3,21 %
Husqvarna	2.716	2,51 %	3.375	2,86 %	24,26 %
Royal Enfield	1.523	1,40 %	2.090	1,77 %	37,23 %
Indian Motorcycle	1.179	1,09 %	1.741	1,48 %	47,67 %
Moto Guzzi	1.369	1,26 %	1.531	1,30 %	11,83 %
Aprilia	1.403	1,29 %	1.166	0,99 %	-16,89 %
Betamotor	941	0,87 %	765	0,65 %	-18,70 %
Benelli	458	0,42 %	550	0,47 %	20,09 %
Fantic Motor	175	0,16 %	327	0,28 %	86,86 %
Zero Motorcycles	176	0,16 %	298	0,25 %	69,32 %
MV Agusta	179	0,17 %	237	0,20 %	32,40 %
KSR Moto	55	0,05 %	180	0,15 %	227,27 %
Shineray	128	0,12 %	163	0,14 %	27,34 %
SWM	210	0,19 %	163	0,14 %	-22,38 %
Mondial	148	0,14 %	63	0,05 %	-57,43 %
Moto Morini	6	0,01 %	5	0,00 %	-16,67 %
Sonstige	595	0,55 %	844	0,72 %	41,85 %
Summe	108.404	100,00 %	117.979	100,00 %	8,83 %



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

Jetzt die neuen Modelle testen!



Sport - Sport - Sport

MotoGP

Drei Rennen stehen noch aus. Hierbei werden maximal 75 Punkte vergeben. Damit kommen rein rechnerisch so kurz vor Saisonende noch 14 Fahrer für den Titel in Frage! Diese Zahl wird sich aber nun von Wochenende zu Wochenende deutlich reduzieren.

Vor den Rennen in Valencia/Spanien wurde Yamaha für schuldig befunden, beim Saisonauftakt in Spanien Ventile verwendet zu haben, die nicht homologiert und damit illegal waren. Als Strafe wurden Yamaha 50 Punkte in der Herstellerwertung abgezogen. Außerdem wurden den beiden Yamaha-Teams die Punkte, welche sie beim Saisonauftakt erhalten hatten, gestrichen. Die Fahrer behielten aber alle Punkte, was teilweise Unverständnis hervorrief. In anderen Fällen in MotoGP wurden Fahrern in der Vergangenheit Siege aberkannt, weil ein Ölzusatz nachgewiesen wurde oder der Hinterradreifen 0,05 bar zu wenig Luftdruck hatte.

Hätte man auch die Fahrer bestraft, würde Mir in der Gesamtwertung mit 19 Punkten Vorsprung auf Dovizioso führen. Die drei betroffenen Yamaha-Fahrer

hätten dann etwa 40 Punkte weniger als der Suzuki-Pilot.

Runde zwölf in Valencia/Spanien

Weil der Stammpilot Andrea Iannone wegen Dopings gesperrt war/ist, hat der Testfahrer Bradley Smith in diesem Jahr alle bisherigen Grand Prix für Aprilia bestritten. In elf Rennen kam der Brite fünfmal in die Punkte und sammelte dabei zwölf Zähler. Es gibt nur einen Stammpiloten (Tito Rabat/Ducati), der weniger Punkte auf seinem Konto hat. Das beste Ergebnis von Smith war ein zwölfter Platz - bei einem Rennen, in dem nur dreizehn Fahrer ins Ziel kamen.

Jetzt wird Smith, nachdem er nach dem letzten Rennen Aprilia heftig kritisiert hatte, für die letzten drei Veranstaltungen durch Lorenzo Savadori ersetzt.

Savadori hat 2020 für Aprilia die Italienische Superbike-Meisterschaft bestritten und gewonnen. Mit einer Handicapregel durfte Aprilia dort mit 1.100 Kubikzentimetern an den Start gehen. Den 1.100ern sind 500 U/min weniger Maximaldrehzahl erlaubt als den 1.000ern (14.300 zu 14.800 U/min) und sie müssen 7 kg mehr wiegen (177 zu 170 kg). Mehrere Rennen gewann Savadori mit mehr als zehn Sekunden Vorsprung, das lässt vermuten, dass die 1.100er den 1.000ern trotz der Balancerege-

lungen Vorsprung, das lässt vermuten, dass die 1.100er den 1.000ern trotz der Balancerege-



Andrea Dovizioso (links) wird das Ducati-Werksteam verlassen. Sein Nachfolger ist Jack Miller (rechts).

Sport - Sport - Sport

Nach einem Sturz konnte Lorenzo Savadori (Aprilia) erst weiterfahren, musste dann aber aus technischen Gründen aufgeben.

lung deutlich überlegen war.

Aleix Espargaro erzielte zwar im Qualifying die sechstbeste Zeit, aber weil der Aprilia-Fahrer im Training ein Flaggensignal ignoriert und einen anderen Fahrer behindert hatte, wurde er drei Startplätze nach hinten versetzt.

Weil Maverick Vinales (Yamaha) einen Motor mehr verwenden wollte, als für die Saison zugelassen ist, musste der Yamaha-Fahrer laut Reglement aus der Boxengasse starten und dem Feld hinterher fahren.

In den Trainings war es nie ganz trocken gewesen, so war die Reifenwahl ein wenig ein Glücksspiel. Einige Fahrer wechselten noch in den letzten Minuten vor dem Start die Reifenmischung.

Bereits in der ersten Runde stürzte Aleix Espargaro. Das führte dazu, dass auch Fabio Quartararo (Yamaha), der sich etwas irritieren ließ, zu Boden ging. Quartararo konnte zwar weiterfahren, war aber nun letzter.

In der dritten Runde versenkte Savadori seine Aprilia im Kiesbett, und im fünften Umlauf rollte Valentino Rossi (Yamaha), der die letzten zwei Rennen wegen einer Corona-Infektion auslassen musste, mit



Foto: Team Gresini

technischem Defekt aus. Savadori fuhr zwar weiter, gab aber kurz vor Rennende auf, als eine Warnlampe im Cockpit ihn dazu aufforderte.

Pol Espargaro (KTM) hatte den besten Start gehabt, aber die beiden Suzuki-Fahrer Alex Rins und Joan Mir hängten sich in seinen Windschatten. Nach vier Runden hatten beide den Spanier bereits überholt. Miguel Oliveira (KTM) vervollständigte das Führungsquartett. Mit etwas Abstand folgten Takaaki Nakagami (Honda) und Johann Zarco (Ducati).

In der sechsten Runde stürzten unabhängig voneinander Francesco Bagnaia (Ducati) und Cal Crutchlow (Honda).

Andrea Dovizioso (Ducati) und Franco Morbidelli (Yamaha) bildeten zusammen mit Jack Miller (Ducati) und Alex Marquez (Honda) ein Quartett, in dem um die siebente Position gekämpft wurde. Vina-

Sport - Sport - Sport

les und Quartararo waren auf den letzten beiden Plätzen zu finden.

Gute Voraussetzungen im Titelkampf für die beiden Suzuki-Piloten, die das Rennen anführten. Mir übernahm nach einem Schaltfehler von Rins Platz eins und konnte sich ein wenig absetzen. Pol Espargaro blieb an Rins dran. Zu den beiden schloss in den letzten Runden Nakagami auf, aber der Japaner konnte in den Kampf um die Podiumsplätze nicht mehr eingreifen.

Zarco, der weiche Reifen gewählt hatte, fiel zu Rennende mit nachlassendem Grip auf die neunte Position hinter Dovizioso zurück. Hinter ihm drehte Danilo Petrucci (Ducati) seine Runden.

Mir fuhr ein fehlerfreies Rennen und kontrollierte das Feld von vorne. Rins behauptete den zweiten Rang und schenkte Suzuki den zweiten Doppelsieg in Folge.

Bester Ducati-Pilot in diesem Rennen wurde Miller. Das Yamaha-Trio kam auf

den Rängen elf, dreizehn und vierzehn ins Ziel und hat damit viele Punkte im Titelkampf verschenkt.

Mit seinem ersten Sieg in MotoGP baute Mir seinen Vorsprung in der Gesamtwertung auf 37 Zähler aus. Quartararo und Rins belegten punktgleich die zweite Position.

Ergebnis: **1.** Joan Mir (Suzuki); **2.** Alex Rins (Suzuki); **3.** Pol Espargaro (KTM); **4.** Takaaki Nakagami (Honda); **5.** Miguel Oliveira (KTM); **6.** Jack Miller (Ducati); **7.** Brad Binder (KTM); **8.** Andrea Dovizioso (Ducati); **9.** Johann Zarco (Ducati); **10.** Danilo Petrucci (Ducati).

Zwischen den Rennen

Am Montag nach dem Rennen verkündete Dovizioso, dass er 2021 ein Pausenjahr einlegen will. Anscheinend sind alle Verhandlungen mit anderen Herstellern, auch als Testfahrer, gescheitert.

Einen Tag später wurde das endgültige Urteil im Dopingverfahren gegen Andrea Iannone gesprochen: Der Aprilia-Fahrer wird für insgesamt vier Jahre gesperrt. Das dürfte das Ende seiner Karriere als Rennfahrer bedeuten. Das Urteil, und die Tatsache, dass sich das Verfahren fast ein Jahr lang hingezogen hatte, sorgte für viel Unverständnis.

Andrea Dovizioso hat alle aktuellen Verhandlungen beendet und will 2021 ein Pausenjahr einlegen.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport

Am gleichen Tag gab Honda ein Statement ab, dass Marc Marquez in diesem Jahr keine Rennen mehr bestreiten wird. Mittlerweile ranken sich diverse Gerüchte um den Gesundheitszustand des mehrfachen Weltmeisters, aber das sind alles nur Spekulationen. Weder Marquez selbst, noch sein Team oder Honda verraten Details zu dem Gesundheitszustand des Spaniers. Aber offensichtlich ist sein rechter Oberarmknochen mehr geschädigt, als bisher zugegeben wurde.

Marquez hatte sich beim Saisonauftakt in Jerez/Spanien den rechten Oberarm gebrochen und nach dem operativen Einsetzen einer Platte versucht, gleich eine Woche später wieder an einem MotoGP-Rennen teilzunehmen, was wohl ein großer Fehler war. Der Sturz von Marquez ereignete sich übrigens in der gleichen Kurve, in der Mick Doohan 1999 schwer gestürzt war und danach seine Karriere beenden musste.

Cal Crutchlow muss im LCR-Honda-Team seinen Platz räumen. Dort wird 2021 Alex Marquez fahren. Der Brite hätte wohl mit Honda in die Superbike-Weltmeisterschaft wechseln können. Aber statt dessen unterschrieb er einen Vertrag als Testfahrer bei Yamaha. Ihm sollen drei Wild Card Einsätze in MotoGP zugesichert sein. Außerdem ist er Ersatzfahrer, falls einer der vier Yamaha-Stammfahrer ausfällt.



Foto: Team Gresini

Alex Espargaro (links) und Andrea Iannone führen 2019 für Aprilia. 2020 wurde Iannone vorerst, bis zur endgültigen Urteilsverkündung, durch die Testfahrer Bradley Smith und Lorenzo Savadori ersetzt. Nun wird ein Nachfolger gesucht.

Runde 13 in Valencia/Spanien

Rein rechnerisch besaßen jetzt noch sechs Fahrer die Möglichkeit, Weltmeister zu werden. Aber mit 37 Punkten Vorsprung war Joan Mir (Suzuki) der klare Favorit. Fabio Quartararo (Yamaha) und Alex Rins (Suzuki) hatten nur noch eine Chance, wenn sie dieses Rennen mindestens auf dem zweiten Platz beenden. Maverick Vinales (Yamaha), Franco Morbidelli (Yamaha) und Andrea Dovizioso (Ducati) mussten gewinnen, um noch im Spiel zu bleiben.

Vor dem vorletzten Rennen gab es diverse Varianten, welche für Mir einen vorzeitigen Titelgewinn bedeuten würden. Auf alle Fälle wäre er Weltmeister, wenn er diesen Lauf auf dem Podest beenden würde.

Vier der sechs Fahrer, die noch für den Titel in Frage kamen, hatten ein schlechtes Qualifying. So fanden sich Quartara-

Sport - Sport - Sport

ro, Mir, Rins und Dovizioso auf den Startplätzen 11, 12, 14 und 17 wieder. Dovizioso fehlten 1,6 Sekunden auf die Bestzeit von Morbidelli, der seinerseits nur 0,01 Sekunden schneller als Jack Miller (Ducati) gewesen war.

Miller hatte den besten Start, schoss aber zu schnell auf die erste Kurve zu, kam kurz neben die Strecke und gab so die Führung an Morbidelli ab. In der zweiten Kurve schoss Quartararo geradeaus und musste nun dem Feld hinterher fahren.

Schnell hatte sich das Feld sortiert: Es führte nach der ersten Runde Morbidelli vor Miller, Pol Espargaro (KTM), Takaki Nakagami (Honda), Miguel Oliveira (KTM), Johann Zarco (Ducati), Rins, Aleix Espargaro (Aprilia), Brad Binder (KTM) und Mir. Dovizioso konnte im ersten Umlauf bis auf Rang zwölf vorfahren.

In der zweiten Runde überholte Binder Aleix Espargaro. Im sechsten Umlauf schlidderte Zarco mit der Desmosedici ins Kiesbett. Lange hing Mir hinter Espargaro fest. Nachdem er endlich einen Weg an

der Aprilia vorbei gefunden hatte, wollte auch Dovizioso die RS-GP aus Noale überholen. Aber es dauerte sieben Runden, bis die Ducati die Oberhand gegenüber der Aprilia gewann. Insgesamt war es ein nicht so spannendes Rennen mit wenig Überholmanövern.

An der Spitze hatte sich Morbidelli zeitweise um etwas mehr als eine Sekunde abgesetzt. Doch zu Rennende konnte Miller deutlich schneller fahren als der Italiener. Die Ducati kam immer dichter an die Yamaha heran, und eingangs der letzten Runde entbrannte ein kurzes aber tolles Duell. Miller überholte am Ende der Gerade, war aber etwas zu schnell und musste eine weite Linie fahren. Da konnte Morbidelli innen wieder vorbei ziehen. Miller griff noch zweimal an, aber Morbidelli konnte sich jedesmal die Führung zurück holen und siegte schließlich mit einer Differenz von nur 0,093 Sekunden. Miller hätte zu gerne seinen ersten Sieg auf einer Ducati und den allerersten Sieg für das Pramac-Ducati-Team erzielt.

Pol Espargaro fuhr vom Start weg auf dem dritten Platz. Als Nakagami versuchte, den KTM-Fahrer zu überholen, stürzte der Japaner. So erbte Rins den vierten Rang. Mir fuhr ein eher unauffälliges Rennen.

Gerne hätte Jack Miller dem Pramac-Team einen Sieg geschenkt, bevor er in das Ducati-Werksteam aufsteigt.



Foto: Team Pramac

Sport - Sport - Sport



Foto: Team Pramac

Franco Morbidelli (21, Yamaha) und Jack Miller (43, Ducati) kämpften um Platz zwei.

Ein Überholmanöver und zwei Stürze vor ihm brachten ihn vom zehnten auf den siebenten Platz. Das war die zweitschlechteste Zielankunft von Mir in diesem Jahr, aber das Ergebnis reichte dem Spanier, um vorzeitig den WM-Titel zu gewinnen. Damit schenkte der Moto3-Weltmeister von 2017 Suzuki den ersten Fahrertitel seit Kenny Roberts junior im Jahr 2000. Insgesamt ist das der siebente Titelgewinn für einen Suzuki-Fahrer in der Königsklasse (zweimal mit Barry Sheene (1976, 1977) sowie je einmal mit Marco Lucchinelli (1981), Franco Uncini (1982), Kevin Schwantz (1993), Kenny Roberts junior (2000) und Joan Mir (2020).

In der Teamwertung führt Suzuki uneinholbar vor Petronas-Yamaha. In der Herstell-

erwertung liegen Suzuki und Ducati punktgleich auf Platz eins. Da muss das Saisonfinale die Entscheidung bringen.

Alex Espargaro erzielte mit einem neunten Platz hinter Dovizioso sein bestes Saisonergebnis. Dovizioso ist im Moment ein Schatten seiner selbst: In den letzten acht Rennen war der dreifache Vize-Weltmeister nur einmal besser als Rang sieben platziert. Aber die Leistungsichte ist so hoch: Gute Ergebnisse sind nur möglich, wenn Werk, Team und Fahrer optimal zusammenarbeiten - und das ist hier anscheinend

nicht mehr gegeben.

Ergebnis: 1. Franco Morbidelli (Yamaha); 2. Jack Miller (Ducati); 3. Pol Espargaro (KTM); 4. Alex Rins (Suzuki); 5. Brad Binder (KTM); 6. Miguel Oliveira (KTM); 7. Joan Mir (Suzuki); 8. Andrea Dovizioso (Ducati); 9. Alex Espargaro (Aprilia); 10. Maverick Vinales (Yamaha).



Foto: Suzuki

Damit hat vor Saisonanfang wohl keiner gerechnet: Joan Mir ist Weltmeister auf Suzuki.

Sport - Sport - Sport

Saisonabschluss in Portimao/Portugal

Zum Finale trat man erstmalig auf der anspruchsvollen Piste an der Algarve an. Kaum ein Fahrer kannte diese Strecke, und hier konnte Miguel Oliveira (KTM) seinen Heimvorteil mit der entsprechenden Streckenkenntnis ausspielen. Der KTM-Fahrer übernahm vom Start weg die Führung und setzte sich schnell von den Gegnern ab. Niemand konnte das Tempo von Oliveira mitgehen.

Franco Morbidelli (Yamaha) übernahm sofort Platz zwei vor Jack Miller (Ducati), Cal Crutchlow (Honda), Stefan Bradl (Honda), Pol Espargaro (KTM), Fabio Quartararo (Yamaha) und Johann Zarco (Ducati).

Joan Mir hatte in den Trainings mit seiner Suzuki Elektronikprobleme. So ging er vom zwanzigsten Startplatz aus ins Rennen. Schnell arbeitete sich der Weltmeister bis auf Platz zwölf vor. Als er zwei Fahrer auf einmal überholen wollte, kollidierte er mit Francesco Bagnaia (Ducati).

Mir fiel um ein paar Plätze zurück, Bagnaia musste mit Schmerzen im rechten Arm/Schulter aufgeben.

Vorne baute Oliveira seinen Vorsprung aus. Miller blieb an Morbidelli dran. Pol Espargaro setzte Bradl und Crutchlow unter Druck. Nach sechs Runden hatte der KTM-Fahrer die beiden Hondas überholt. Zarco schloss zu dem Trio auf.

Andrea Dovizioso (Ducati) drehte als elfter seine Runden. Zwei Plätze dahinter war Aleix Espargaro (Aprilia) zu sehen. Auf den ersten drei Positionen gab es keine Veränderungen. Pol Espargaro konnte sich als vierter etwas frei fahren. In einem großen Pulk kämpften mehrere Fahrer um Rang fünf. Zeitweise führte Dovizioso diese Gruppe an. Erst zu Rennende konnte Takaaki Nakagami (Honda) den direkten Gegnern ein wenig davon fahren.

In der letzten Runde startete Miller den Angriff auf Morbidelli. Das Überholmanöver glückte, und der Australier sicherte sich drei Sekunden hinter Oliveira den

zweiten Platz. Rang vier ging an Pol Espargaro, der in den letzten Runden viel von seinem Vorsprung eingebüßt hatte: Nagagami war bis auf 0,7 Sekunden heran gekommen.

Start frei zum letzten Rennen einer abwechslungsreichen Saison mit vielen unterschiedlichen Siegern.



Foto: KTM

Sport - Sport - Sport



Foto: Aprilia

Aleix Espargaro (41, Aprilia) kämpfte sich im Rennen von Rang vierzehn auf Platz acht vor. Sein bestes Ergebnis in diesem Jahr.

Aleix Espargaro holte als achter im Windschatten von Dovizioso und Bradl sein bestes Ergebnis in diesem Jahr. Lorenzo Savadori (Aprilia) kam nach einem Sturz nicht ins Ziel.

In vierzehn Rennen gab es neun verschiedene Sieger. Fünf von ihnen standen zum ersten Mal in dieser Klasse ganz oben auf dem Podest. KTM konnte erstmals in MotoGP gewinnen. Honda blieb dagegen genauso wie Aprilia sieglos.

Nach dem Saisonauftakt in Jerez belegte Suzuki punktlos in allen Wertungen den letzten Platz. Aber am Ende des Jahres hat Suzuki sowohl die Fahrer- als auch die Teamwertung für sich entschieden. Der Herstellertitel ging an Ducati. Hierbei haben die Italiener davon profitiert, dass sie als einzige sechs Fahrer im Feld haben.

Bester Ducati-Pilot in der Gesamtwertung ist Dovizioso auf Rang vier in der Tabelle. Aber der Italiener hat nur drei Zähler mehr als Miller auf seinem Konto.

Der Australier tritt nun die Nachfolge von Dovizioso im Ducati-Werks-team an.

Schon vor dem Saisonfinale waren alle Fahrerplätze bis auf einen vergeben. Nur Aprilia suchte noch einen Piloten. Man sprach anscheinend mit mehreren Fahrer aus Moto2 sowie mit Chaz Davies. Aber anscheinend haben alle dankend abgelehnt. Weil eigentlich alle Piloten, die für MotoGP in Frage kommen, bereits Verträge für

2021 haben, will man laut letzter Meldung nach den Wintertests entscheiden, ob Lorenzo Savadori oder Bradley Smith im nächsten Jahr neben Aleix Espargaro fahren soll. Es gibt also keine nennswerte Änderung bei Aprilia.

Ergebnis: 1. Miguel Oliveira (KTM); 2. Jack Miller (Ducati); 3. Franco Morbidelli (Yamaha); 4. Pol Espargaro (KTM); 5. Takaaki Nakagami (Honda); 6. Andrea Dovizioso (Ducati); 7. Stefan Bradl (Honda); 8. Aleix Espargaro (Aprilia); 9. Alex Marquez (Honda); 10. Johann Zarco (Ducati).

WM-Endstand: 1. Joan Mir (Suzuki) 171 Punkte; 2. Franco Morbidelli (Yamaha) 158 P.; 3. Alex Rins (Suzuki) 139 P.; 4. Andrea Dovizioso (Ducati) 135 P.; 5. Pol Espargaro (KTM) 135 P.; 6. Maverick Vinales (Yamaha) 132 P.; 7. Jack Miller (Ducati) 132 P.; 8. Fabio Quartararo (Yamaha) 127 P.; 9. Miguel Oliveira (KTM) 125 P.; 10. Takaaki Nakagami (Honda) 116 P.

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

Italienische Mopeds und Roller, RainerBollgruen.de, 075224411

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

Aprilia

www.aprilia-kaemna.de

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



Aprilia AF1 Sintesi Sport 125 Replica, 21.500 km, 20 kW (27 PS), EZ 07/1990, Anzahl der Fahrzeughalter 2, HU 05/2022, VHS, Kontakt dedek2018@web.de, AF1 = Aprilia Formula 1, 1990 als Grauimport in D zugelassen, stand bis 2018 stillgelegt in privater Sammlung dann Wieder(Neu)zulassung, Originallack, Schwinge und Felgen wurden sandgestrahlt und pulverbeschichtet, einige Anbauteile wie z. B. Spiegel fehlten, Kilometerstand scheint plausibel zum Zustand des Fahrzeugs, Dokumentation bzw. Belege für Restauration und regelmäßige Inspektionen seit 2018 vorhanden, technisch i. O. - z. B. Einlassmembran, Auslasssteuerung, Gabelsimmerringe, Lenkkopflager, Bremsattel hinten, Ölpumpe, Vergaserstutzen, Luftfilter, Batterie, Kerzen etc. überholt bzw. getauscht. Die Sintesi Sport Replica war das Homologationsmodell für die 125er Strassenmeisterschaft 1990, Näheres zur Sintesi Sport Serie gerne auf der Webseite des italienischen Fanclubs: 125stradali - einfach mal mit Google und Translate suchen und übersetzen für den unwahrscheinlichen Fall des Nichtitalophonen, Fahrzeug ist sicher ein Stück fahrende Zeitgeschichte der frühen 90er Jahre und nicht langsam, aber das Fahrwerk ist trotz Upside-Down-Gabel und Einarmschwinge nicht sport-



lich nach heutigen Gesichtspunkten, daher Probefahrt vor Kauf dringend erwünscht!

Benelli

Suche Benelli 750 Sei, zerlegt, defekt, Unfall, bitte alles anbieten, E-Mail herbstcuw@aol.com

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

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

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



Rarität - Benelli 254 Quattro aus Sammlung: Verkäufe aus gesundheitlichen Gründen das wohl kleinste 4-Zylinder Serienmotorrad, das je gebaut wurde. Technisch wie optisch im Topzustand, sie hat natürlich nach knapp 40 Jahren auch einige Gebrauchsspuren, alle Verschleißteile wurden erneuert, Kilometerstand ist original und belegbar, technische Daten: Bj. 1981, 10.400 km, 231 cm³, 20/27 kW/PS, TÜV 04/2021, Preis 7500,-, weitere Infos am Tel. 0171-9429212 oder 09123-81380, Fotos sind bei mobile.de zu sehen oder sende ich auch gerne zu, Standort 91207 Lauf

Verkäufe Gebrauchtteile für 354 Sport, Bj. 79: orig. Lichtmaschinendeckel, gebraucht, 14,- €, Tel. 0171-6156471, Plz 877

www.motalia.de

Suche Soziussitzabdeckung von Benelli Tornado 1130 (grün) und Fahrersitz von Tornado 900/1130, Tel. 06628-8687

Original Tankemblem für 504 und 750, 30 € (kein VB), es können Bilder geschickt werden, v.kohnen@web.de

Schwinge + Kettenabdeckung für Benelli 504/500, 30 € (kein VB), es können Bilder geschickt werden, v.kohnen@web.de

Cagiva

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

Demm

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

Ducati

Suche Ansaugstutzen für Pantah 600, sowie Auspuffkrümmerbefestigung im Zylinderkopf, Tel. 0176-78994245

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

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

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

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

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

**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**

**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



Biete gebrauchte Ducati 860 GTS-Teile! Stückpreise in € + 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

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

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

Verkaufe aus Altersgründen zu Ducati KöWe: 1 Titanpleuelsatz, Hubzapfen, Lager, € 1200,00; 1 Kurbelwelle mit Titanpleueln, Preisanfrage; 1 Tacho Nippon Denso, neu, € 250,00; 1 Drehzahlmesser Nippon Denso, neu, € 250,00; 1 Felge Speedline vorne; 1 Felge Speedline hinten, € 100,00; 1 Rahmen Ducati Darmah, ohne Schwinge, mit spanischem Fahrzeugbrief, € 100,00; originalen Benzintank, gelb, zu KöWe 750 S, innen neu versiegelt, € 650,00; 1 Felge Ducati Brembo 3.5 x 17", vorne, schwarz, € 220,00; 1 Felge Brembo hinten, 5.5 x 17", mit Zahnkranz schwarz, € 320,00, beide Felge wie neu; ugraf.privat@bluewin.ch

www.JAKO-Motorsport.de
Zylinderkopfarbeiten

GT 1000, Bj. 5/2008, 83 PS, 7220 echte km, + Gepäckträger, 2. Sitzbank, Windschutzscheibe, Preis 7700 €, TÜV 5/21, Tel. 0177-5227795

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

Suche Pantah-Tank im ordentlichen Zustand, Farbe ist egal, aber wenn möglich nicht verbeult und auch keine Rostleichen, Angebote mit Bildern bitte an pe-ka-st@t-online.de

Für KöWe 750 GT Rundmotor! Biete Gehäuse Nr. 753 942, mit montierten Lagern, mit montiertem Kegelradsatz 3-fach + 2-fach + Zündbox mit allen Innereien! Bilder können angefordert werden! Nur Abholung kein Versand! Tel. 06483-3864, Ernst Remagen, Preis € 5.250,00

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

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

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

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

Biete gebrauchte Ducati 900 SS KöWe-Teile! Stückpreise in € + 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

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

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



Ducati VeeTwo Squalo, voll Carbon, 900 SS-Standardmotor mit ca. 20.000 km, Bj. ca. 2000, kein TÜV und keine Zulassung, 7900 €; desweiteren noch ein Rahmenkit mit Schwinge, Tank und Kunststoffteilen, 3600 €; Tel. 08731-91201

Biete Brembo-Bremsleitungsverteiler! Original, kein Nachbau, 4 x M10 x 1, mit schräger Anschraubung! 2 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + 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 Brembo-Bremsleitungsverteiler! Original, kein Nachbau 4 x M10 x 1, gerade! Ersatzteilnr. 0796 54 174, 2 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864



Ihr Ducati Partner
im Rheinland!



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

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Motalia Anzeigenmarkt

600 SS - 750 Supersport-Teile, Bj. 93/94: Rahmen + Brief, unfallfrei; Felgen v. + h.; Stahlschwinge; Brems-scheiben; Regler; Bremszan-ge hinten; Showa-Federbein; Sitzbank; Gabelbrücken; Ka-belbaum; Scheinwerfer; Zündboxen; Luftfilterkasten; Zündspulen; Tacho; Auspuff-krümmer; top 600er-Motor komplett, nur 28000 km; VHS; Tel. 0170-6940075

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

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

Hallo, ich suche für Ducati 250 - 450 Scrambler ein hinteres Schutzblech und ei-nen Kettenschutz, E-Mail stilla.mayer@gmx.net

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

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

Für Ducati 750 Sport, Bj. 88 - 90: Verkleidungsseitenteile links + rechts, rot/silber; Frontverkleidung; Sitzbank; Sitzabdeckung; 13er- + 16er-Brembo-Handbremspumpe; Fußrastenanlage Fahrer; Os-cam-Felgen vorne + hinten, rot/poliert; Bremsscheiben vorne + hinten; Marzocchi-Federbein; Instrumente kom-plett; Kabelbaum komplett; Auspuffkrümmer 2-teilig; ori-ginale Auspufftöpfe A01 + B01; Weber-Vergaseransaug-brücke; Zündboxen Kokusan Paar; Zündspulenpaar mit Anschlußkabel + Kerzenste-ckern; Regler; Starter/Anlas-serrelais; Blinkrelais; Hupe; Bremsleitungen original; Stop-/Starterschalter; Gasgriff + Gummis; Soziusfußrasten; Tank umgeschweißt; Zylin-derköpfepaar neu, leer; Schaltwelle; Kurbelwelle; Schaltgestänge; Ölpumpe; Getriebezahnräder; Freilauf komplett mit Schwungschei-be; VHS; Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de

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

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

900 SS Königswelle Magnetic Ölfilter, Preis 41,-€, Tel. 0177-5227795

Verkaufe eine Ducati DSM Mono, Einzelanfertigung von DSM: Motorrad mit richtig Dampf und mega Fahrspass. Das Bike befindet sich in ei-nem neuwertigen Zustand, alle Umbauten sind eingetra-gen, Zustand der Reifen 95 %, Alter der Reifen (DOT) 3317, letzte Inspektion 21.12.2018 (Rechnung vor-handen, bei DSM durchge-führt), Basis Ducati Monster 1100 Evo, Motor abgestimmt (von DSM), Pistal-Schmiede-kolben, Power Commander 5, Monocoque GFK/Carbon, Batterie Shido Lithium LTZ5S, Airbox geändert, Carbonkot-flügel vorne, Scheinwerfer mit Lampenmaske und Halter (von DSM), DSM-Komplett-auspuff (von QD), DSM-Kennzeichenhalter, Mupo-Federbein (Einbau + Abstim-mung von Zupin), K-tech-Gabel (Einbau + Abstimmung von Zupin), Fahrwerksabstim-mung (von Zupin), MR-Fuß-rasten, LSL-Lenkerstummel, Progrripp-Griffe, Braking Wave-Bremsscheiben (+ ABS - vorne + hinten), ABM Syn-to-Handhebel, Rizoma-Aus-gleichsbehälter (Bremsen + Kupplung), Carbonritzelab-deckung, Spiegel mit Blinkern, PVM-Schmiedefelgen vorne + hinten, Reifen Metzeler Spor-tec M7 RR, 1 x Service DSM Ducati bei 1605 km (Rech-nung vorhanden), Preis 14.500 €, bei Interesse bitte unter der Nummer 06566-933559 anrufen, ggf. auf An-rufbeantworter sprechen



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



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

DUKATI
aprilia
KAMNA



Dein Partner für:

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

WWW.KAEMNA.COM

900 SS i.e.-Teile, EZ 05: Sen-
na-Rahmen mit Brief, unfall-
frei, 2. Hd.; Kabelbaum; Rech-
ner; Regler; Auspufftopf links;
Kotflügel; Haltegriff; Brems-
zangen, v. + h.; Zündspulen-
paar; Relais; Ölleitungen;
Gabelbrücke unten; Heck-
seitenteile; Radabdeckung;
Heckteil hinten; Schrauben-
kit; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-
6710945

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

Paso 750- u. 906-Teile:
Scheinwerferhalterung,
Zündspulenpaar, Kokusan-
Zündboxen, Kill-/Anlasser-
schalter, Regler, Umlenkung,
Bremszangenhalter, Starter-
relais, Verkleidungshalter -
Geweih, Motorhalter, Weber-
Ansaugbrücke, Gasgriff +
Zug, 13er- und 16er-Hand-
bremspumpe, Relais, Kleinteile,
VHS, Tel. 0170-6710945

Aus Umbauprojekt abzuge-
ben: 750 Sport- Rahmen mit
Brief, EZ 88, Heck gekürzt,
neu pulverbeschichtet in Rot,
neue Lenkkopflager, mit ab-
geänderter Gabelbrücke für
50er-Showa-Gabel oder Öh-
lins-Gabel-Einbaumöglich, ide-
al für Rennzwecke, Café Ra-
cer oder sonstige Umbauten,
für 1250,- FP abzugeben, inkl.
851-Sitzbank GFK-Nachbau
passend dafür, bei Interesse
können Bilder gesendet wer-
den, Kontakt über E-Mail
power.bimota@t-online.de

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

Motor aus Ducati 750 SS,
Trockenkupplung, Bj. 1991,
also für die dicke Schwingen-
achse, passend auch für die
Pantah-Model-le, die Pick Ups
und der Primärtrieb fehlen,
Seitendeckel und Zylinder
sind demontiert, zu verkauf-
en für 750,- €, kein Versand!
Tel. 06447-8860130 oder
E-Mail wolfgang.tt2@t-
online.de

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

Suche 35er-Magnesium-Ga-
bel für Ducati TT, E-Mail
herbstcuw@aol.com

Motalia Anzeigenmarkt

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

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

www.ducati-kaemna.de

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

www.moto-officina.de

Neuteile für Ducati Monster 1000 S i.e., Baujahr 2003! Stückpreise in € + 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

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

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



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

Garelli

Suche Teile von Garelli Rekord, bitte anrufen unter Tel. 02632-45366

Gilera

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

Gilera Saturno-Teile: 1 Kurbelwelle mit Pleuel; 1 Kupplungskorb mit Druckplatte und Primärzahnrad ohne Scheiben; 1 Aluröhrling für Trockenkupplungskorb; 1 Zylinderkopf kompl. mit Ventilen, Kipphebeln (Schlepphebel), Nockenwellen, Deckel und Vergaser von RC 600; 1 Getriebe Zahnradsatz kompl. mit Haupt- und Nebenwelle; 1 Zylinder mit Kolben; Kühlerschläucheflansch aus Metall für Zylinderkopf; zu verkaufen, Preise VS; Tel. 02507-2188

Verkaufe nagelneues Cockpit für Gilera Nordwest, 100 € + Versand, Tel. 06628-8687

Ich suche einen Satz neue Kühlerschläuche

für Gilera Saturno 1989, Tel. 02507-2188

Gilera Strada 150 Teileverkauf: 2 x Gepäckträger (im guten Zustand, kein Rost), je 30 €; Auspuffkrümmer (kein Rost), 30 €; Sitzbank, VS; Seitenkästen, je 30 €; Tachometer - neuwertig, 100 €; Motor kompl., 400 €; Vergaser VS; Räder, VS, und viele Kleinteile; Tel. 05622-910090

Guzzi

Nuovo Falcone Civile, Bj. 71, in Teilen, zum Selbstkostenpreis, sehr viele Neuteile, Rahmen fertig lackiert und rollt, leichte Schwungmasse, 580 cm³ Zylinder und Kolben, Kopf gemacht, kleinere Ventile, 30er-Vergaser, mehr am Telefon, 0151-11678793, Standort Be-Oelde

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

V85 TT (rot/weiß) Kalahari rosso, EZ 5/19, 8500 km, Sturzbügel, alle Kd.dienste + Rückrufe erledigt, top gepflegt - wie neu, Reifen noch 70 %! VB 8.990,- €, E-Mail v-driver@web.de, Tel. 07532-1580

Motalia Anzeigenmarkt

Wegen Projektaufgabe: für Moto Guzzi 250 TS: Rahmen mit Schwinge und Gabelbrücken, FP 150,- €; Speichenräder 1 x vorne mit Brems-scheibe, 1 x hinten mit Trommelbremse, Felgen mit Patina, je 35,- €; für Moto Guzzi 850 T5: einbaufertiger, kompletter Motor, 67 PS, ca. 60.000 km, aus Ge-spannumbau, top Zustand, mit An-saugstutzen, Schwungscheibe, Zündver-teiler u. v. m. z. vk., FP 1250,- €; für LM 3 - 5, 850 T5, Cali 2 usw.: eckiger Zylinder-satz 90 mm Durchmesser, für 992 cm³ Hubraum, neuwertig mit Mahle-Kolben, FP 500,- €; orig. Vollverkleidung für 850 T5, FP 220,- €; Cock-pitverkleidung für LM 4, FP 25,- €; Bilder und mehr Info auf tel. Anfrage unter 06276-912131 oder E-Mail may_con@web.de

Suche für Moto Guzzi 175 cm³ Lodola für die vordere Achse die Aufnahme (Alu-teil) (Teile-Nr. 31665) rechts, Tel. 0173-3211302





S-M-S

SCHUBERT - MOTO - SERVICE

Fahrzeuge - Ersatzteile - Zubehör - Vermittlung von Restaurationsarbeiten

Ingolf Schubert

Ackerweg 7 • 30900 Wedemark/OT Oegenbostel
Tel. 0 51 30 - 58 25 84 • Fax 0 51 30 - 37 93 26
Mobile 0172 - 609 92 06 • eMail: SMS@smotos.de
www.smotos.de

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

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

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

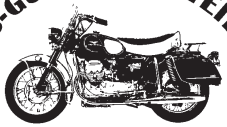
Suche für V7 Sport, 1973, eine Einmannsitz-bank, Mark, 0172-6108134

Gussfelgen (Knickspei-che) gebr., 2.15 x 18, v. + h., für 99 €/St.; Brems-scheiben vorn Ø 300, gelocht mit Korb (LM 1/2) gebr., 2 x 6,5 mm Stärke, für 149 €/St.; Kofferträger Denfeld Chrom, ca. 35 J. alt, war an V 35 mont., für 30 €; E-Mail guzzi9@web.de

Bellagio Nero, ge-brauchte Teile güns-tig zu verkaufen: Sturzbügel vorne u. Gepäckträger von Hepco & Becker, Kot-flügel vorne und hinten, orig. Auspuff u. Sammler, orig. Blinker, orig. Lenker, Ab-deckung Anlasser u. Einspritzanlage, Sitz-bank in Teilen (Be-zug und Polster top), Tel. 0151-11678793, Standort Be-Oelde

Suche für V7 Sport Zylinderköpfe (mit Innenge-winde für Krümmerbefesti-gung, keine Stehbolzen) 13022260 und 13022160, Mark, 0172-6108134

CONNIS-GUZZI- & MO. TEILE SHOP



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

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

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage

Absage zum Glühwein-Fest wegen Corona

Leider können wir in diesem Jahr nicht gemütlich die Saison ausklingen lassen. Möchten uns aber auf diesem Weg für die Treue und Unterstützung bei Euch bedanken.

Wir hoffen, dass wir im nächsten Jahr uns alle wieder gesund wiedersehen.

In diesem Sinne
Frohe Weihnachten und alles Gute für 2021
bleibt alle gesund
Rüdiger und Conni



Moto Guzzi Centauro V10, EZ 04/2002, 53.700 km, 1. Hand, Zustand besser als neu - so hat man sich eine Centauro immer vorgestellt. Die Maschine wurde kontinuierlich weiterentwickelt: Zylinderköpfe DÄS Mototec, Fahrwerk Hubert Hoffmann Race Tech, EPROM Karsten Steinke, Leistungsdiagramm von MGC Lamparth 99,6 PS und 96,0 Nm, ausgestattet u. a. mit Magura HC1-Radialbremse, wälzgelagerte DÄS-Ölpumpe, neue Pirelli Angel GT 2, komplettes Zubehör (GT-Sitzbank und Gepäckträger, S-Cockpitverkleidung, Kofferträger ...), Hauptständer, LSL-Lenker, Warnblinkanlage usw., Kupplung, Bremsscheiben u. a. m. bei 49.500 km erneuert, der Preis ist Verhandlungssache. Die Maschine soll in die "richtigen" Hände kommen, Service, technischer Support und Rückkaufoption ist möglich, Tel. 07156-23809

California 1400 Touring Original-Moto Guzzi/Lafranconi Slip-On (mit ABE) 2S000030 im top Zustand, d. h. kratzer- und beulenfrei, VB 700 € (NP = 990 €), gerne sende ich Fotos zu, Tel. 0174-3257063, E-Mail sommerhage@gmx.de

Guzzi-Umbauprojekt zu verkaufen: da ich keine Zeit und Lust mehr habe das Projekt fortzuführen, steht dieses nun zum Verkauf. Ehemalige SP 1000, EZ 81, verbaut sind folgende Teile: USD-Gabel, Kombi-Tacho, WBO-Alutank (lang), Imola-Höcker, Morad-Speichenräder (120/160 Bereifung), Alurastenanlage, Hydraulikkupplung, LM 4-Schwinge und dazu noch etliche andere Teile, die noch nicht verbaut sind, also optimales Winterprojekt, Preis VS, Bilder können bei Interesse gesendet werden, Kontakt über E-Mail dagmarhaan@arcor.de

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

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

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, Wechselhöcker, Speiche, Motogadget-Tacho, 1A-Zustand	5.200,-
MG 1100 V11-Gespann, wahlweise Eintrag, im Auftrag	7.500,-
MG Borrani-Hinterrad, komplett Bj. 70	400,-
Aussenliegender Ölfiltersatz/Ölwanne	150,-
MG 850 T3 Tank	150,-

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

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

1 Bremssattel Brembo 09, schon mit neuen Kolben, 2 Entlüfternippel, neuwertiger Zustand, Bilder können gemailt werden, 100 € + Versand, evtl. auch Tausch gegen 08er-Zange, auf Wunsch schicke ich Fotos, 040-3904074, ew_krueger@alice-dsl.net

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



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



Motalia Anzeigenmarkt

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



Moto Guzzi DÄS 1100 Sport, € 7.500 VB, 55015 km, 1064 cm³, EZ 05/1995, HU 11/2022, rot, Kardan. Moto Guzzi 1100 Sport Vergaser, ABM-Lenker neu, RRT-Gabelbrücke, Umbau von DÄS, komplettes Heck, Biposto mit Abdeckung, Carboncockpit, Motor getunt auf 100 PS/102 Nm ausgelitert, Verdichtung angehoben auf 11:1, Dell'Orto 40 mm, Ansaugtrichter (eingetragen), Doppelzündung, Kennfeld-Zündanlage (SH), Nockenwelle (Bruno Scola), leichte Einscheibenkupplung (- 5 kg), neue große Ölwanne, außenliegender Ölfilter, kleine Gelbatterie. Der Motor wurde mittels diverser Prüfstandsläufe perfekt abgestimmt, es liegen aussagekräftige Prüfstandsdiagramme vor. Reifen vorne 100 %, Reifen hinten 90 %, größere Krümmer, kein Vorschalldämpfer! Offenes Sammlerkreuz (Stucchi), Carbonendrohre offen, Brembo mit Racingbelägen Gold Fren, Kellermann-Blinker, Frontscheibe neu. Die Moto Guzzi ist technisch im sehr guten Zustand, nur gegen Barzahlung! H. P. Klie, Tel. 0172-5109737 od. 02233-41715

Umbau • Restauration • Instandsetzung

41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de

SCHMITZ
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre
Erfahrung!

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

Verkaufe wegen Todesfall folgende total umgebaute Guzzi VD-Rundmotor, Bj. 74 (wahrscheinlich ehemalig T3), Rahmen gelb, Alutank und Höcker schwarz, 80 PS, 948 cm³, bleifrei, größere Ventile, Konis, Rahmendreieck frei, Akront-Speichenräder, 40er-Dell'Ortos, offen, Lafranconi Comp., Stahlflex, LM 1-Lampenverkleidung ..., alles eingetragen, Winterpreis VHB 6500,- €, guzzialex@gmx.de oder Tel. 0171-3161825

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

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

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

— MTS-Ricambi —

Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI

Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - Know How

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

Motalia Anzeigenmarkt

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



Fotoanzeigen kosten 5,- €

Magni Moto Guzzi, Bj. 1989, 59500 km, HU Juli 2021, Forcella Italia-Endurance-Gabel, Öhlins-Federbeine, HT-Moto-Einscheibenkupplung, Akront-Speichenräder 2.15 + 3.50, Alutank 24 l Magni/MV, Motor neu aufgebaut von Fa. Schajor, 1053 cm³, Doppelzündung, Odysse-Batterie, Tel. 01733500756

Ölwanne und Zwischenflansch für Moto Guzzi 1200 cm³ 8V-Motor wie er z. B. in der Stelvio, 1200 Sport oder Norge verwendet wird, Flansch (Teile-Nr. 879872), Ölwanne (Teile-Nr. 879874), ich hatte mir die Teile vorsorglich als Ersatzteil beschafft - brauche sie entgegen meiner Befürchtung aber nicht, VB 190,-, E-Mail ug.aik@t-online.de oder Tel. 0160-97306482

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

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Moto Guzzi LM 3-Teile: Fußrasten LM 3 original, vorne und hinten 40 €; Lampe H4, rechteckig, 40 €; Zusatzinstrumente Öldruck, Öltemperatur und Uhr (VDO) im Instrumententräger, inkl. Öldruckgeber, 60 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Meisterbetrieb
Kindermann

Restauration · Motor- u. Getriebeinstandsetzung · Gespannbau

www.kms-motorrad.de

Tel.: 05767-1915

Motalia Anzeigenmarkt

escher

NEU

Einzelstücke & Gebrauchtteile

**JETZT!
Zugreifen!**



www.escher.de

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

Verkaufe MG 850 T3 Cali, Bj. 1981, TÜV 7/22, Tacho 74.873 km, neue Conti-Reifen, Polizeieinzelsitz, alle Öle und Bremsflüssigkeit neu, läuft prima, Original-Scheibe und MG-Packtaschen lose dabei, gebe neue 30er-Rundschiebervergaser dazu, Original-Vergaser noch montiert; mit einigen Ersatzteilen, habe den Original-Gasgriff gegen einen der Yamaha XJ 900 getauscht, wegen der miserablen originalen Qualität, Original-Gasgriff bei den E-Teilen, Maschine nicht restauriert, aber im guten Zustand, Preis 4.300,- €, Kontakt 015231073822, oder mkamper@gmx.de, Standort Grevenbroich bei Neuss, NRW

Guzzi-Teile: Cali 3-Bremsscheiben, 300 mm, 5-Loch, flach, gt. Zustand, Innenteil gold lackiert, 225 €; originale Edelstahlkrümmer T295 m. Befest.stern f. Cali EV, Jackal, Stone u. andere Tourer, 199 €; Werkstatthandbuch original Guzzi, neu, 79 €; Vario-Höcker, schwarz, f. LM 4/5, evtl. a. LM 1-3, 199 €; Rahmenuntersätze Cali 3, 140 €; Schwungscheibe T3, T4, T5, SP, s. gt. Zust., 199 €; neuw. Lederjacke "Tour Line" von Schuh, Gr. 48, mit Rückenauflänger Guzzi-Adler, 99 €; Lederweste Gr. S, neu, original Guzzi Collezione, Made in Italy, 69 €; Felgenreif 2.50 x 18, Akront, nigelnagelneu, 230 €; Tel. 05051-7416

www.buerger-motorrad.de

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

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



V 65 TT Neuaufbau: Rahmen kunststoffbeschichtet, Motor/Getriebe eisgestrahlt, VA-Krümmernanlage, Lack bis auf Tank neu, Öle neu, Gabel und Marzocchis überholt, Reifen neuwertig, 29900 km, Oldtimerzulassung, VB 4500 €, knoblos@online.de

V 50 III, Design Mezzo Mille, Bj. 82, 132000 km, 1. Hand, steht seit 2006 abgemeldet in der TG, 5. Gang und Kardan oder Kegelrad defekt, viele Detailverbesserungen zur Erhöhung der Alltagstauglichkeit, z. B. Valeo-Anlasser, Ikon-Stoßdämpfer, Sitoschalldämpfer, viele Ersatzteile (Dichtsatz Motor, Bremsklötze, Benzinähne etc.) und alle Originalteile vorhanden, alles zusammen FP 500,- €, Schwarzwald, evtl. auch Teileverkauf, Liste anfordern, klaus-boehme@web.de

DER GUZZI-SPEZIALIST

www.motoguzzi-baecker.de



BÄCKER

Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475

Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte

Motalia Anzeigenmarkt



Moto Guzzi V11 Rosso Mandello, EZ 20.03.2001, 2. Hand, TÜV 10/2021, 37230 km, Sonder-Auspuff, Bremsabstützung Hinterrad, Kotflügel vorne und hinten Carbon, Tankrucksack sowie Packtaschenträger/Gepäckträger, Doppelzündung, Inspektion 10/2019 km 34919, Reifen neu Angel GT, VB 5950,- €, H. P. Klie, Tel. 02233-41715 oder 0172-5109737



Fotoanzeigen kosten 5,- €

Suche für V11 Sport Drehzahlmesser 02767200 und Dokumentenhalter 01479630, Mark, 0172-6108134



Laverda

www.laverda-team-werndl.de

Verkaufe für eine Laverda 1000, 180 Grad mit ND-Lima (Zündung Primärseite) DMC Zündung, volle Funktion mit Anbauanleitung und komplett mit Kabelbaum etc., für 300,- €, heiko.behrens62@gmx.de oder 01724139623

Laverda 1000 3CL zu verkaufen, Preis 5000,- €, heiko.behrens62@gmx.de oder 01724139623

Suche Laverda 1000 180°-Motor, herbstcuw@aol.com

Suche Laverda 1000 Jota-Tank mit langem Schriftzug, herbstcuw@aol.com

Verkaufe Laverda GS 125 Lesmo, Farbe rot/weiss, erst 3600 km, sehr schöner Zustand, 1. Inverkehrrs. 1994, hat eine neue Batterie und läuft einwandfrei, max. 140 km/h, € 1500,-, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

Verkaufe zu Laverda 1000 SFC die beiden Tankdeckel, Pos. 7 bis 15 gemäss Ersatzteilliste, € 60,-, E-Mail leozimmermann125@gmail.com



LAVERDA
Probleme?

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

Verkaufe neue Schleuderbleche zu Laverda 750, GT, S, SF 1 - 3, für Kurbelwellenrevision, € 35,-/Stück, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

www.motalia.de




- **Service**
- **Restaurierung**
- **Motorinstandsetzung**

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

Motalia Anzeigenmarkt

- LAVERDA -

Orange Cycle Team

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

1 x Bremsanker Scheibenbremsmodelle, also z. B. SF3, 3CL, 15 €; Chokehebel ab 74, 35 €; NOS-Kettenspannersatz Scheibenbremsmodelle, 50 €; Soziushaltegriff für 750er, NOS, 120 €; auf Wunsch schicke ich Fotos, Versand möglich, 040-3904074, ew_krueger@alice-dsl.net

Magni

Magni Moto Guzzi, Bj. 1989, 59500 km, HU Juli 2021, Forcella Italia-Endurance-Gabel, Öhlins-Federbeine, HT-Moto-Einscheibenkupplung, Akront-Speichenräder 2.15 + 3.50, Alutank 24 l Magni/MV, Motor neu aufgebaut von Fa. Schajor, 1053 cm³, Doppelzündung, Odysse-Batterie, Tel. 01733500756

Mondial

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

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

Morini

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

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

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

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

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

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

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

Fotoanzeigen kosten 5,- €

Motobi

Verkaufe Benzintank zu Motobi 125 - 175 cm³, im guten Zustand, € 180,-, E-Mail leozimmermann125@gmail.com



Parilla

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

Verkaufe 1 Pleuelkit Parilla 125 cm³, neu, € 65,-, und 1 Kolben Mondial zu Parilla 175 cm³, neu, Durchmesser 62,6 mm, € 130,-, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

Vespa

Cosa 125, Bj. 93, Originalzustand, 26.000 km, ohne Brief, fahrbereit, FP 300,- €, 0171-3880579 oder 02689-3071

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

Lederkombi Harro, schwarz/rot/weiß, Gr. 29, Protektoren Hose Einlage Jacke, sehr guter Zustand; Lederkombi RST Protektoren Jacke, Hose, Knie-schleifer, sehr guter Zustand, Gr. 58, ideal für kleinere, flügelige Fahrer; Tel. 07135-15080

Verk. neue Tommaselli-Alu-stummellenker kompl. mit Schalter, Brems- u. Kupp-lungsarmatur (hydr. einstell-bar), für 200 €; neue Mar-zocchi-Telegabel o. Brücken, Ø 40/50 mm, Achse Ø 25, L. = 790, nicht einstellbar, mit 4-Kolben Grimeca-Bremszan-gen, für 350 €; Tel. 09106-6140

Suche überholungsbedürfti-ge Bremszangen Brembo 08, ausschließlich mit 2 Entlüfter-nippeln, bevorzugt mit altem Logo, mit und ohne Gewin-de in den Befestigungsboh-rungen, auch Material wie Dichtungs-, Kolben- und Stiftsätze, Entlüfternippel, ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

Hepco & Becker-Koffer Juni-or 40 l, von 1991, guter Zu-stand, 2 Schlüssels, € 180,-, elfriede.ulf@gmx.de oder Tel. 04101-372644

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

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Motalia Anzeigenmarkt

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

1 Bremssattel Brembo 09, schon mit neuen Kolben, 2 Entlüfternippel, neuwertiger Zustand, Bilder können gemailt werden, 100 € + Versand, evtl. auch Tausch gegen 08er-Zange, auf Wunsch schicke ich Fotos, 040-3904074, ew_krueger@alice-dsl.net

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

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

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

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

MO-Sonderheft Motorräder aus Italien No. 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

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

In letzter Minute

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

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik



Für Motalia Leser
5% RABATT

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

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

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

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

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

elfriede Heck-Zerstatänder für die geringsten Kosten
fragen Sie an, wir beraten Sie gerne
www.move-montagestaender.de
email@move-montagestaender.de
tel 0449 63 7543 923715

move
Montageständer
Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung




SCRAMBLER
DUCATI

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi: Moto Guzzi Stornello 125 zu verkaufen, EZ 1968, italienische und deutsche Papiere vorhanden, Fahrzeug ist gelaufen, hat dann Probleme gemacht und wurde abgestellt. Fahrzeug steht seit 8 Jahren trocken und abgedeckt in der Scheune. Tank und Vergaser wurden komplett geleert und sind im entsprechend guten Zustand, Motor dreht, original Moto Guzzi Stornello Sport 125 Riders Handbook mit dabei, Gummi Fußraste vorne rechts fehlt, ansonsten alles dran, Preis VB 1600 €, akoemm@web.de

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

Morini: Moto Morini 3½-Teile: Schwinge mit Schwingenachse, 80 €; Werkzeugkiste, 5 €; Luftfiltergehäuse, 20 €; Rücklicht eckig, 50 €; Rücklichthalter mit Nummernschildtafel, 30 €; Bremsscheibe, 20 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bellamacchina@gmx.de

Gilera: Ersatzteilliste Gilera Nordwest/Nordcap, 15 €; Werkstatthandbuch Gilera Einzylindermodelle (Dakota, Saturno Bialbero, RC 600, Nordwest), 25 €; Tel. 01712000744 oder bellamacchina@gmx.de

Guzzi: Suche für V 65 Kardanwelle 290 mm mit 12 und 16 Zähnen, guten Kabelbaum, Lenkerschalter links, 017647119281

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

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

Ducati: Verkauft sehr schöne, seltene Ducati ST3 S ABS, Farbe Rot, EZ 6/2007, km 13392, 102 PS, ABS - Öhlins-Fahrwerk, Sonderlack, Brems-scheiben vorne neu, Bremsbeläge hinten und vorne neu, Inspektion, Zahnriemen neu, Lenkerspiegel, modifiziertes Heck, Reifen 80 %, Gelsitzbank, Batterielader original Ducati mit integriertem Ladekabel, Tankschutz, speziellen Kupplungsnehmer - geringere Bedienkraft, 12 V-Steckdose, Originalteile vorhanden, Preis 6950,00 €, gerne sende ich Bilder per E-Mail zu, Tel. 07805-912201 oder Mobil 01716428149

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

Motalia Anzeigenmarkt

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

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

Laverda: Verk. Motor 1200 cm³, 180 Grad, mit JE-Kolben neu, Rumpfmotor von Fa. OCT revidiert, Zylinderkopf ohne Risse, mit allen Teilen, C4, leichtere Tassenstößel etc., kein Notverkauf, 0172-2548896

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

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



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

Italjet: Verschenke gegen Rückporto Aufnäher für Italjet Grifon 650, Maße 90 mm x 60 mm, Bild kann gerne gesendet werden, E-Mail roland.wendel@tb-vbp-wendel.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	12
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenditmold	Tel.: 0561-8615361	www.connis-guzzi-shop.de	Seite	71
Desmo	70736	Fellbach	Tel.: 0711-588096	www.desmo-ucati.de	Seite	65
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.: 0711-604504	www.diopa.com	Seite	66
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.: 04205-8707	www.kaemna.com	Seite	69
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.: 05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	22
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldbrol	Tel.: 02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	67
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.: 0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	80
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.: 02596-600	www.escher.de	Seite	75
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.: 0173-9048294		Seite	72
Kindermann	31606	Warmsen	Tel.: 05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	74
Lamers	NL-6545	CG Nijmegen	Tel.: 0031-(0)24-3711111	www.tlm.nl	Seite	84
Laverda Racingteam	78467	Konstanz	Tel.: 07531-61198	www.laverda-paradies.de	Seite	76
Limbächer & Limbächer	70794	Filderstadt	Tel.: 0711-79730322	www.limbacher.de	Seite	46
Lust	50677	Köln	Tel.: 0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	23
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.: 0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	47
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.: 09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	76
Motowippe	88353	Kisslegg		www.motowippe.de	Seite	62/81
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	73
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	72
Günther Rupprecht	90518	Altdorf	Tel.: 09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	68
Salewski	21357	Bardowick	Tel.: 04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	11
Schleif- und Poliertechnik	30890	Barsinghausen	Tel.: 0171-3148982	www.andreas-malitz.de	Seite	79
Moto Schmitz	41849	Wassenberg	Tel.: 02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	73
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.: 05130-582584	www.smotos.de	Seite	71
Stein-Dinse	38179	Schwülper	Tel.: 0531-123300-0	www.stein-dinse.com	Seite	2
Moto Weissmann	67716	Heltersberg	Tel.: 06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	74
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.: 030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	62/71
Motorrad Wieser GbR	66999	Hinterweidenthal	Tel.: 06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	76
Witten u. Weber	57319	Bad Berleburg	Tel.: 02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	53

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



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