

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Fahrbericht: Moto Morini 1200 Corsaro ZZ

Auch gefahren: Benelli TRK 502

Moto Guzzi-Motoren mit Zahnriemen

Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...



39.000
verschiedene Artikel
ständig auf Lager!



Zubehör und Ersatzteile für italienische Motorräder

Lichtmaschinenrotor Schraube
z. B. für Moto Guzzi V7 Sport
1972-1974

Alternator rotor bolt for Bosch alternators
and Saprisa.

*Jetzt wieder
lieferbar!*



Art. 28712459

9,50 €

FULLSILH Carbon Ducati
Scrambler Kotflügel vorne
Hervorragende Qualität und eine
perfekte Passgenauigkeit.

**NEU
360°**



Art. 400504751

197,87 €

Motomania, Fußmatte, "Stop"

- Maße: 60 x 40 cm
- Obermaterial: Textiler Vliesstoff aus Polyester, leicht zu reinigen



Art. 500068285

19,94 €

Moto Guzzi

Aprilia

Ducati

Brembo

Dellorto

Zubehör

www.stein-dinse.com

Stein-Dinse GmbH | Waller See 11 | 38179 Braunschweig/Schwülper
Tel.: 0531-123300-0 | Fax: 0531-123300-22 | 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,
Erich Müllegger, Christoph Hamkens,
Sigi Scheer

Gültige Anzeigenpreisliste:
Nr. 2016, 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, Bilder
und Vorlagen übernehmen wir keine
Haftung.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche kön-
nen in solchem Fall nicht anerkannt wer-
den. Nachdruck einzelner Artikel oder Aus-
züge sind nur mit schriftlicher Genehmi-
gung gestattet.

Hallo Italofreunde und -freundinnen!

Kommt man auf einem Motorradtreffpunkt mit anderen Hobbykollegen ins Gespräch und bit-
tet sie mal, drei italienische Motorradmarken
aufzuzählen, wird fast immer Ducati an erster
Stelle genannt. Danach folgen oft Moto Guzzi,
MV Agusta oder Aprilia. Die Namen Benelli oder
Moto Morini hört man selten. Bringt man selbst
diese beiden Firmen ins Gespräch, folgt oft die
Frage: „Gibt es die überhaupt noch?“ Ja, beide
Marken bauen noch Motorräder! Moto Morini in
kleinen Stückzahlen in der Nähe von Mailand.
Benelli produziert größtenteils in China und belie-
fert den asiatischen Markt in großen Stückzahlen.
Aber auch in Pesaro ist Benelli noch vertreten
und versorgt von dort aus Europa mit entspre-
chend ausgestatteten Maschinen. Dort in Italien
findet auch die Entwicklung und Designgestal-
tung neuer Modelle statt.

Mit etwas Verzögerung sind nun die neuesten
Modelle der beiden Hersteller in Deutschland
angekommen: Benelli TRK 502 und Moto Mo-
rini Corsaro ZZ - Fahrberichte in dieser Ausgabe.

Im allgemeinen Wettrüsten nach dem Motto:
„Höher, schneller, weiter“ und vermutlich auch
teurer hat Ducati die Meßlatte ein wenig nach
oben verschoben. Anlässlich des Grand Prix-
Wochenendes in Misano präsentierte der Her-
steller aus Bologna den neuen V4-Motor, der die
zukünftige Panigale befeuert. Mit 1.100 Kubik-
zentimetern und 210 PS will man die Konkurrenz
wie BMW R 1000 SS und Kawasaki ZX-10RR
ausstechen. Dank diverser elektronischer Hel-
ferlein soll auch diese Power mit einer Spitzenge-
schwindigkeit von 310 km/h im Straßenverkehr
noch beherrschbar sein.

Euer Motalia-Team

Benelli startet durch

Eine Runde mit der neuen Benelli TRK 502

Lange hat man sich in Deutschland gedulden müssen, doch Mitte September wurden endlich die ersten Exemplare der Benelli TRK 502 in Deutschland an die Händler ausgeliefert. In manchem anderen Land ist das Motorrad bereits seit Juni erhältlich. In Italien verkauft sich die Maschine wie geschnittenes Brot. Bis Ende August wurden dort 610 Benellis diesen Typs neu zugelassen. Was zeichnet die TRK 502 aus?

Es ist ein Motorrad im Stil der Ducati Multistrada, aber kleiner und viel billiger. Das kleiner bezieht sich auf Hubraum, Leistung und Gewicht, aber wirklich klein ist die Benelli nicht. Die Sitzhöhe ist zwar mit 800 Millimetern vergleichsweise niedrig gegenüber anderen Straßenenduros, aber ansonsten ist das eine ausgewachsene reisetaugliche Maschine, die für Fahrer und Beifahrer viel Platz bietet.

Das Gewicht soll laut Werksangaben 235 Kilogramm fahrbereit betragen, davon entfallen etwa 20 Kilogramm auf das Tankvolumen. Das ist ein respektabler Wert für eine 500er mit 48 PS. Effizienten Leichtbau gibt es eigentlich nur bei den teuren Superbikes.

Ich mache mich schon auf eine behäbige Probefahrt gefaßt. Dazu gibt mir Alex von Maniac-Motors eine Bitte mit auf den



Die serienmäßigen Schutzbügel stehen weit ab.

Weg: „Das Motorrad hat erst zwei Kilometer auf dem Tacho, bitte nicht so hoch drehen, so etwa 4.000 U/min“. Ich nicke pflichtbewußt, denke „auch das noch“ und fahre vom Hof. Erste Eindrücke sind eine bequeme Sitzposition, eine gute Übersichtlichkeit mit umfangreichem Cockpit, ein guter Sound und das absolute Vermissen der erwarteten Schwerfälligkeit.

Der Zweizylindermotor ist eine komplette Neukonstruktion aus Pesaro.



Ab zur Tankstelle: Ja, da geht was rein. Benelli spricht von einem Verbrauch von weniger als vier Liter auf 100 Kilometer. Das würde bei dem großen Spritfaß eine Reichweite von 500 Kilometern bedeuten - also absolut reisetauglich. Den Eindruck gewinnt man auch bei der bequemen Sitzposition, dazu ein hohes Windschild und breite Schutzbügel. Gepäckträger, Koffer und Topcase von Givi sind gegen Aufpreis erhältlich.

Erstaunlich agil zirkelt die Benelli durch den Nürnberger Stadtverkehr in Richtung Fränkische Schweiz. Schmale Bereifung und ein breiter Lenker machen sich positiv bemerkbar. Hier bereitet das vorgegebene Drehzahllimit noch keine Probleme. Lammfromm und anfängerfreundlich verhält sich der Motor. Niedrige Drehzahlen im vierten Gang im Stadtverkehr - kein Problem, Konstantfahrtrucken nicht vorhanden. Gut dosierbare Kupplung und ein ordentlich zu schaltendes Getriebe, vielleicht etwas lange Schaltwege, aber die Gänge sitzen, und Leerlaufsuche ist kein Thema. Da kenne ich doppelt

Große und bequeme Sitzbank mit viel Platz für zwei Personen.



Mit der TRK 502 bietet Benelli eine ausgewachsene Straßenenduro in der 48-PS-Klasse, also Führerschein A2-tauglich, zu einem extrem günstigen Preis an.

so teure Italobikes, bei denen die Schaltung schlechter funktioniert. Es gibt sogar eine Ganganzeige im Cockpit neben mehrbalkiger Tankanzeige, Uhr usw. Alles da, was man so an Informationen benötigt. Raus aus der Stadt erweist sich das vorgegebene Drehzahllimit schnell als zu lang-





Gut ausgestattetes Cockpit mit Anzeigen für Gang, Tank und Uhr neben Tacho und Drehzahlmesser.

sam: 4.000 U/min im sechsten Gang sind gerade einmal 78 km/h - das geht gar nicht, da wollen die Autos von hinten schieben helfen. Sorry Alex, ich setze das Limit mal höher auf 5.000 U/min. Das sind schon mal 98 km/h. Aber woher soll Alex das wissen? Er hat die Maschine erst einen Tag vorher geliefert bekommen und konnte damit nach dem Zusammenbau gerade einmal eine Runde auf dem Hof drehen, da habe ich sie ihm schon „weggenommen“.

So lasse ich die Benelli mit um die 5.000 Umdrehungen pro Minute Richtung Nordosten rollen und fließe prima im Verkehr mit. Nicht

Bremsen wie an einem Superbike! Dazu ein ordentlicher Vorderradschutz, nicht sportlich kurz aber zweckmäßig. Seitliche Rückstrahler schreibt Euro 4 vor. Die Benelli rollt auf guten Pirelli Angel ST.

im Geringsten stellt sich das Gefühl ein, untermotorisiert oder übergewichtig unterwegs zu sein. Ehrlich gesagt bin ich positiv überrascht. Ich habe überhaupt nicht den Eindruck, auf einer 235 Kilogramm schweren 48-PS-Maschine unterwegs zu sein. Ich würde aus dem Bauch raus auf einige Kilos weniger und ein paar PS mehr tippen.

Mit den schmalen Reifen ist die Benelli agil, man

muß nur etwas Vertrauen zu dem vollgetankt hohen Schwerpunkt finden. Ein bekanntes Problem bei Reiseenduros. Aber bei dem geringen Verbrauch reicht es doch, meist nur halbvoll zu tanken.

Die Benelli ist robust gebaut. Vornehmlich wird sie für asiatische Schwellenländer produziert, wo sie sicher anders beansprucht wird, als auf europäischen Asphaltstraßen. Im Endeffekt erhöht dieses



das Gewicht, bietet aber in einigen Punkten Reserven.

Das Fahrwerk der Benelli ist größtenteils aus Stahlrohren zusammengeschweißt, das gilt für Hauptrahmen, demontierbaren Heckrahmen sowie die Hinterradschwinge, welche sich über ein direkt montiertes Federbein gegen den Rahmen abstützt. Die Vorderradführung übernimmt eine Upside-Down-Gabel mit einem Durchmesser von 50 Millimetern. Die TRK 502 rollt auf Aluminiumfelgen.

Vorne hat die TRK ein 17 Zoll messendes Gußrad mit einem 120/70er Pneu. Hinten beträgt der Durchmesser ebenfalls 17 Zoll, die Reifenbreite fiel mit 160 Millimetern moderat aus. Benelli hat dazu nicht den Fehler gemacht, bei der Erstbereifung Geld einsparen zu wollen. Da sind manche andere Motorradhersteller am falschen Ende geizig, immerhin sind die Gummis die einzige Verbindung zwischen Motorrad und Straße. Zumindest die Europaversion der TRK 502 läuft auf Pirelli Angel ST, und da gibt es bekanntlich nichts zu meckern.

Wie gut die Reifen arbeiten können, hängt zu einem nicht unerheblichen Teil von den Federungselementen ab. Und auch hier überrascht die Benelli positiv. Bei dem Preis und den fehlenden Verstellmöglichkeiten funktionieren die gut. Für die Solofahrt etwas straff hinten, aber es sollen ja auch im Sozusbetrieb noch Reserven vorhanden sein. Auch hier bin ich schon deutlich teurere Italo-Bikes gefahren, die schlechter abgestimmt waren. Gabel und Federbein stellt Benelli genauso wie die Bremsanlage in China selbst her.

Diese ist ein klarer Nachbau von Brembo-Komponenten aus dem letzten Jahrzehnt. Vorne sogenannte radiale Vierkolbensätze mit jeweils vier einzelnen Belägen! Deren Brembo-Vorbilder verbaut BMW heute noch an der R 1000 SS. Die Brems-



Der vordere Kotflügel schützt gut den Gleitbereich der Upside-Down-Gabel und damit deren Dichtringe.

wirkung selbst ist frei von jeder Kritik. Damit ist die Benelli vermutlich Klassenbester. Handkraftaufwand und Dosierbarkeit könnten etwas besser sein, aber bei dem Fahrzeugpreis auf hohem Niveau.

Die Hinterradbremse verzögert ordentlich, hat aber einen sehr langen Pedalweg, da könnte vielleicht ein wenig Luft in den Leitungen sein. Bei den ABS-Systemen, bei denen die ABS-Einheit höher als der Bremsattel sitzt, soll das schon mal vorkommen können. Da muß man wohl besonders gründlich entlüften. Das ist jetzt aber eigentlich auch schon der größte Kritikpunkt an der Maschine.

Zeit für eine Zigarettenpause, um sich dabei die Maschine mal in Ruhe anzu-



Gummis auf den Fußrasten (abschraubbar), verstellbarer Handbremshebel, Warnblinkanlage, Gepäckbrücke, Schrauben für Gepäckhaken, Windschild, Schutzbügel, Handschützer, die komplette Beleuchtung außer Frontscheinwerfer in LED-Technik, USB-Steckdose, Aufnahmen für einen Montageständer an der Schwinge, ein ordentlicher Vorderradkotflügel, der auch schützt

LED-Blinker und USB-Steckdose.

schauen - nur leider habe ich schon vor knapp dreißig Jahren mit dem Rauchen aufgehört. Seitdem kann ich mir ein Zweitmotorrad leisten. Aber das gibt ja so schöne Mini-Naschi-Tüten - irgendein Laster braucht der Mensch, auch wenn ich weiß, daß das Zeug vermutlich zu 70 Prozent aus Zucker besteht.

Die Ausstattung der Benelli im Detail ist schon überraschend: Konifizierter und in Gummi gelagerter Lenker, Stahlflexbremsleitungen vorne und hinten, zwei semischwimmende Bremsscheiben mit 320 Millimetern Durchmesser vorne, dazu die oben erwähnten Bremssättel, Edelstahlauspuffanlage, vibrationsdämpfende

und nicht nur eine Alibifunktion hat ... und wir sprechen hier von einem Motorrad für gerade einmal 6.000 Euro! Da bekommt man schon verdammt viel für sein Geld.

Weiter geht es. Beim Überholen zeigt der Drehzahlmesser nun auch schon mal kurz 5.500 U/min, was laut Tacho 106 km/h entspricht - man will ja auch vorwärtskommen und nicht hinter den Lastern herschleichen - Laster hab' ich ja selbst genug.

Auch bei diesen Überholmanövern macht

Vielleicht ein Mix aus BMW GS und Ducati Multistrada - aber in der 48 PS-Klasse als Straßenenduro fast konkurrenzlos.



die Benelli keinen angestregten Eindruck - hat die wirklich nur 48 PS? Die Versuchung ist groß, die Maschine bis zur Endgeschwindigkeit auszuwringen. Aber ich bin ja gebeten worden, das nicht zu tun ... also lasse ich das diesmal. Ich muß nochmal wiederkommen, wenn die Benelli TRK 502 eingefahren ist.

Der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser fängt bei 8.500 U/min an, dort soll die Maschine ihre Höchstleistung haben. Falls der Motor im letzten Gang ausdreht, wäre das eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 167 km/h laut Tacho hochgerechnet. Aber nach dem, was ich so gelesen habe, soll der Motor mehr auf Drehmoment in der Mitte als auf Spitzenleistung abgestimmt sein. Andersrum darf man sowieso nur in Deutschland so schnell fahren, und das auch nur auf der langweiligen Autobahn.

Der Twin ist eine komplette Neukonstruktion. Mit 499,6 Kubikzentimetern schöpft der Reihenzweizylinder den halben Liter komplett aus. Flüssigkeitskühlung, vier Ventile (Einlaß Ø 25 mm, Auslaß Ø 22 mm) und zwei obenliegende Nockenwellen entsprechen dem aktuellen Motorbau. Bohrung und Hub sind mit 69,0 x 66,8 Millimetern nahezu identisch und lassen darauf schließen, daß es den Entwicklern mehr auf Drehmoment als auf Höchstleistung ankam. So sollen die 45 Nm als maximales Drehmoment bei moderaten 5.000 U/min zur Verfügung stehen. Die maximale Power von 48 PS liefert der Twin bei 8.500 U/min ab.

Beide Kolben laufen gleichzeitig auf und ab, wie bei den klassischen Twins der 60er-Jahre, der Zündversatz beträgt



Der Zweizylinder-Motor ist eine moderne Neukonstruktion, die gezielt auf Drehmoment in der Mitte und nicht auf Spitzenleistung ausgelegt ist.

360 Grad. Eine vor der Kurbelwelle platzierte Ausgleichswelle reduziert erfolgreich die Vibrationen. Mehrscheibenkuppelung im Ölbad, Sechsgang-Getriebe und Sekundärkette übernehmen die Kraftübertragung zum Hinterrad, also auch hier erwartungsgemäß nichts außergewöhnliches.

Als moderne Konstruktion ist das Motorgehäuse horizontal geteilt und die Zylinder in die obere Hälfte integriert, was die Produktion vereinfacht und so die Herstellungskosten reduziert.

Die zwei Drosselklappen mit einem Durchmesser von je 37 Millimetern werden konventionell per Bowdenzug betätigt. Ride-by-Wire, unterschiedliche Leistungsmodi und Traktionskontrolle darf man in dieser Preiskategorie nicht erwarten und wird in dieser Klasse auch nicht wirklich benötigt. Je eine Lambdasonde pro Krüm-



Konifizierter Lenker und stabile Halterung für das Windschild. An der linken Spiegelschelle befindet sich der Schaltknopf für das ABS.

mer steuert die Gemischzusammensetzung, bzw. liefert dem Bosch-Rechner dafür die entsprechenden Daten.

Die TRK 502, das 500 steht für den Hubraum und die 2 für die Zylinderzahl, ist nur der Anfang einer kompletten Baureihe. Eine zweite Variante, etwas mehr in Richtung Geländetauglichkeit mit 19 Zoll Vorderrad und Stollenreifen, wurde ja bereits auf Messen gezeigt. Die unverkleidete Benelli Leoncino 500 ist in vielen Punkten bau-

Prototyp der Benelli TRK 502 Trial mit großem Vorderrad, Speichenfelgen und diversen anderen Unterschieden wie Gabel, Bremsanlage und Schalldämpfer.



gleich mit der TRK 502 und wird sehnsüchtig erwartet. Auch dieses Modell bietet Benelli später in zwei Ausführungen an - Basis und Trial. Laut technischen Daten soll die Leoncino 28 Kilogramm leichter als die TRK 502 sein, was sicherlich die Fahrdynamik nochmal verbessert.

Ja, die Benelli TRK 502 wird in China gebaut. Technische Entwicklung und das Design stammen aber aus Italien. Hier hat Benelli seine Wurzeln und das soll auch so bleiben.

Elf Jahre ist es nun her, daß die Qianjiang Gruppe Benelli

übernommen und damit vermutlich vor der Pleite gerettet hat. In den ersten Jahren taten sich die chinesischen Besitzer schwer damit, die europäische Mentalität zu verstehen und entwickelten Projekte, die für unseren Kontinent nicht unbedingt geeignet waren. Glücklicherweise hielt man an dem Standort Pesaro fest und hat in den letzten Jahren

Zentralrechner von Bosch und serienmäßige Gepäckbrücke mit Haltegriffen für den oder die Beifahrer/in.

die Zusammenarbeit deutlich verstärkt.

Mit den neuen Modellen, die in dieser Saison auf den Markt gekommen sind, bzw. demnächst noch ausgeliefert werden, will Benelli nun nach gründlicher Vorbereitung wieder im europäischen Motorradmarkt Fuß fassen und die Popularität der Marke erhöhen. Damit wird der Weg geebnet für größere Modelle.

Ein 750er-Motor mit mehr als 80 PS befindet sich schon länger in der Entwicklung und wird sicher bald sein Debüt in verschiedenen Modellen feiern. Auf der letzten EICMA war der große Twin bereits zu bewundern. Vermutlich wird in diesem November eine damit ausgestattete Straßenenduro als Erweiterung des Benelli-Programms nach oben folgen. Nennen wir sie mal spekulativ TRK 752. Das aktuelle Fahrwerk und die Bremsen soll-



ten die Mehrleistung vertragen. Und dieses Motorrad ist dann die Alternative für Motorradfahrer, denen 48 PS nicht ausreichen.

Aber auch an einer Rückkehr der großen Dreizylindermotoren wird angeblich gearbeitet.

In Pesaro arbeiten bei Benelli etwa fünfzig Personen. In ihrem Heimatland unterhält die Marke ein dichtes Händlernetz mit etwa einhundert Partnern. Und diese haben in den ersten drei Monaten nach der Markteinführung der TRK 502 schon mehr als 600 Motorräder verkauft!

Technische Daten: Benelli TRK 502

Motor:	Reihenzweizylinder	Reifen vorne:	120/70 ZR 17
Bohrung x Hub:	69,0 x 66,8 mm	Reifen hinten:	160/60 ZR 17
Hubraum:	499,6 cm ³	Bremse vorne:	2 x 320 mm Ø
Leistung:	48 PS bei 8.500 U/min		2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	45 Nm bei 5.000 U/min	Bremse hinten:	1 x 260 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Einkolbenschwimmsattel
Sekundärtrieb:	Kette	Tankinhalt:	20,0 Liter
Federung vorne:	USD-Gabel, Ø 50 mm	Radstand:	1.525 mm
Federweg vorne:	135 mm	Sitzhöhe:	800 mm
Federung hinten:	Zentralfederbein	Gewicht getankt:	235 kg
Federweg hinten:	135 mm	Preis:	5.999 Euro

Veranstaltungskalender

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

Oktober

22.09. - 01.11.2017

MV Agusta-Sonderausstellung im Museum Boxenstop in Tübingen. Info: Boxenstop, Brunnenstrasse, 72074 Tübingen, Tel.: 07071-929094.

01.10.2017

Incontro des Ducati Owners Clubs Vigeveno (PV) in Vigeveno, Italien.

Info: Ducati Owners Club Vigeveno, Tel.: 0039-338-7346328, Internet: www.ducaticlubvigeveno.it, Italien.

01.10. - 08.10.2017

Sardinien-Rundtour mit Ducati Rhein-Sieg.

Info: Ducati Rhein-Sieg/Ledus Motorrad GmbH, Friedrich-Engels-Str. 18, 51545 Waldbröl, Tel.: 02291-808980, E-Mail: info@ducati-rhein-sieg.de, Internet: ducati-rhein-sieg.de.

06.10. - 08.10.2017

14. Internationales Moto Guzzi-Treffen in Cava de' Tirreni, Italien. Info: Moto Guzzi Club Aquile d'Argento di Cava de' Tirreni, Tel.: 0039-349-3542736, Internet: www.aquiledargento.it, Italien.

06.10. - 08.10.2017

15. Münsterländer Laverda-Treffen, Hof Baumeister, Netter 57, 48720 Rosendahl-Darfeld.

Info: Elfriede und Tönn Voss, Tel.: 02545-1320, E-Mail: elfriede.toenn.voss@web.de, Internet: www.laverda-darfeld.lima-city.de.

07.10. - 08.10.2017

Veteranen-Teilemarkt in Chiuduno bei Bergamo, Italien.

Info: Aeroclub Bergamo, Michele, Tel.: 0039-0333-2163628, Cristian, Tel.: 0039-0348-4466935 oder E-Mail: expobergamo@gmail.it, Italien.

07.10. - 08.10.2017

Veteranen-Teilemarkt im Ippodromo di Capannelle in Rom, Italien.

Info: Miti & Motori, Tel.: 0039-328-7867721, E-Mail: ilmegliodimillennium@hotmail.it, Internet: www.millenniummotori.it, Italien.

08.10.2017

Klassieker Brommer mit des Moto Guzzi Clubs Nederland in Chino-taria de Waard, Steenweg 43-45, NL-4181 AK Waardenburg, Niederlande, Abfahrt 12:00 Uhr.

Info: Hans Bok, Tel.: 0031-(0)418-552739 oder E-Mail: hbok350@gmail.com, Niederlande.

08.10.2017

Gilera-Day des Moto Club Gilera in Arcore/Italien.

Info: Tel.: 0039-396-17429 oder E-Mail: motoclubarcore@gmail.com, Italien.

08.10.2017

Trofeo Guzzi e Gentleman Cup 2017 des Moto Guzzi World Clubs auf der Rennstrecke von Imola, Italien.

Info: Moto Guzzi World Club, Internet: www.motoguzzi-worldclub.it, Italien.

14.10. - 15.10.2017

20. Veteranen-Teilemarkt in Acqui Terme (AL), Italien.

Info: Moto Club Acqui Terme, Tel.: 0039-348-5718282, E-Mail: motoclubacqui@libero.it, Internet: www.motoclubacqui.it, Italien.

14.10. - 15.10.2017

10. Veteranen-Teilemarkt in Treviso (TV), Italien.

Info: Associazione Sport Show, Via Borgo 7/a, I-31020 Villorba (TV), Tel.: 0039-335-6610134, Fax: 0039-0422-913140, Internet: www.sport-show.it, E-Mail: mostrascambio.tv@gmail.com, Italien.

14.10. - 15.10.2017

Veteranen-Teilemarkt in Piacenza, Italien.

Info: Piacenza Expo, Tel.: 0039-0545-27548 oder E-Mail: info@expositionservice.it, Internet: www.expositionservice.it, Italien.

21.10. - 22.10.2017

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

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

22.10.2017

Veteranen-Teilemarkt in Santhià (VC), Piazza Aldo Moro, Italien.

Info: Alpi Motoclub Santhià, Tel.: 0039-347-2205128, E-Mail: alpi-moto-club@gmail.com, Internet: www.alpimotoclub.com, Italien.

Veranstaltungskalender

26.10. - 29.10.2017

Auto e Moto d'Epoca in Padova, Italien.

Info: Intermeeting Srl., Via XX Settembre, 37, I-35122 Padova, Tel.: 0039-049-7386856, Internet: www.autoemotodepoca.com, Italien.

November

07.11. - 12.11.2017

EICMA, große Motorradausstellung in der Nuova Fiera Milano, SS. 33 del Sempione 28, I-20017 Rho (MI), Mailand, Italien. Der 07. und 08. November sind Fachbesuchern vorbehalten.

Info: EICMA, Via Antonio da Recanate, 1, I-20124 Mailand, Tel.: 0039-02-6773511, Internet: www.eicma.it, Italien.

10.11. - 12.11.2017

Veteranen-Teilemarkt in Novegro bei Mailand, Italien.

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

18.11. - 19.11.2017

35. Veteranen-Teilemarkt in der Fiere di Sora in Sora (FR), Italien. Info: Coimar Bruni Spa, Tel.: 0039-0776-813179, E-Mail: info@fiere-disora.it, Internet: www.fieredisora.it, Italien.

24.11. - 26.11.2017

Milano Autoclassica mit Veteranen-Teilemarkt in Mailand, Italien.

25.11.2017

Ducati-Schrauberlehrgang bei Limbächer & Limbächer in 70794 Filderstadt.

Info: Limbächer & Limbächer/ Ducati Stuttgart, Echterdinger Straße 85, 70794 Filderstadt, Tel.: 0711-797303-22, Internet: www.limbacher.de.

25.11. - 26.11.2017

35. Veteranen-Teilemarkt im Centro Fiere in Villapotenza (MC), Italien.

Info: Circol Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano, Tel.: 0039-366-1886343, Internet: www.caemscarfiotti.it, Italien.

26.11.2017

Veteranen-Teilemarkt in Santhià (VC), Piazza Aldo Moro, Italien.

DUCATI
MELLE

MOTORRAD
testsieger

JETZT
DEN TESTSIEGER*
PROBE FAHREN!

*Multistrada 950

DUCATI-MELLE.de

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

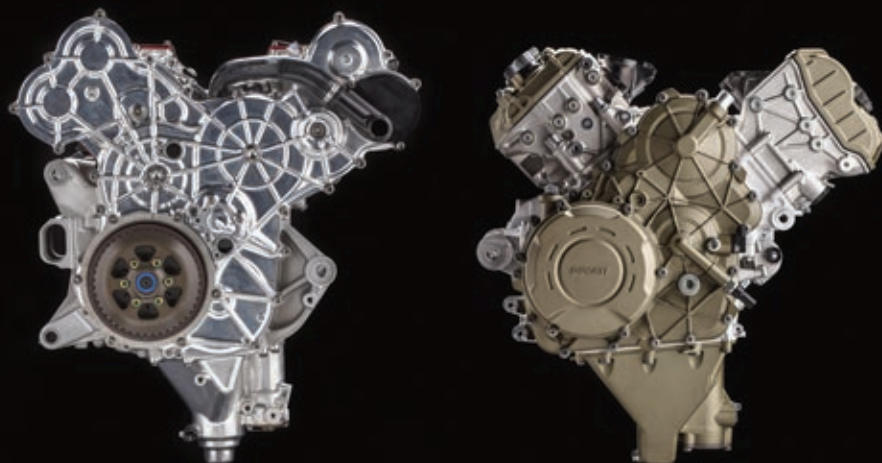
Renntechnik für die Straße

Ducati wechselt beim Superbike zum V4-Motor

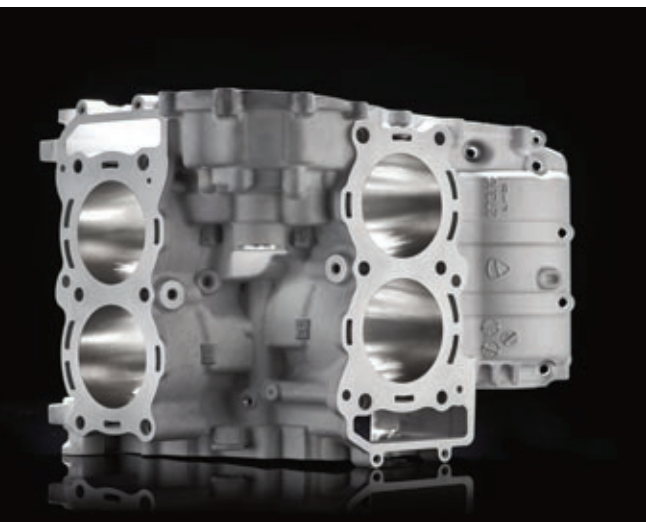
Beim Großen Preis von San Marino in Misano/Italien hat Ducati im Fahrerlager den V4-Motor, der die nächste Superbike-Generation aus Bologna antreiben soll, präsentiert. Ducati nennt den V4 „Desmosedici Stradale“, das Motorrad soll aber „Panigale V4“ heißen. Das Design ist laut Prototypenfotos ein Mix zwischen der aktuellen Panigale und der neuen Supersport mit Verbindung zwischen Tank und Verkleidung. Anscheinend wird auch der Panigale-Auspuff unter dem Motor beibehalten, und das neue Superbike verfügt weiterhin über eine Einarmschwinge, der Hinterradstoßdämpfer steht nun aber senkrecht hinter dem Motor. Hauptrahmen und Heckrahmen sind Gußteile aus Aluminium. Vom Motor kann man im eingebauten Zustand wenig sehen.

Dafür konnte man ihn in seiner ganzen Pracht bei der Präsentation in Misano bewundern, aber nur den V4, noch nicht die komplette Maschine. Der von Andrea Forni entwickelte Vierzylinder weist einige Gemeinsamkeiten mit dem MotoGP-Aggregat der Desmosedici auf. Genauso

wie dieser verfügt der Superbike-V4 über - wie der Name schon sagt - insgesamt sechzehn desmodromisch gesteuerte Ventile und eine Zylinderbohrung von 81 Millimetern. So konnten die Techniker einige Erkenntnisse aus dem Rennsport übernehmen. Auch die Einbaulage



Links der Motor der Desmosedici GP, bei diesem läßt sich die Schwingenachse (Halterungsöse auf der linken Seite) in der Höhe verschieben, das ist bei der 1100 Panigale V4 nicht möglich.



Die Zylinder sind in das obere Motorgehäuse integriert.

des Treibwerks ist identisch: 90-Grad-V4, um 42 Grad nach hinten geneigt eingebaut.

Das in Misano vorgestellte Triebwerk verfügt über einen Hub von 53,5 Millimeter. Das ergibt einen Gesamthubraum von 1.103 Kubikzentimetern. Damit soll die zukünftige Panigale V4 mehr als 210 PS bei 13.000 U/min leisten. Das Drehmoment liegt angeblich zwischen 8.750 und 12.250 U/min laut Werksangabe stets über 120 Nm. Für die Straßenmaschine haben die Ingenieure das Drehzahllimit festgelegt auf 13.500 U/min.

Weil in der Superbike-Weltmeisterschaft maximal 1.000 Kubikzentimeter erlaubt sind, wird es außerdem eine Panigale V4 R mit entsprechendem Zylindervolumen und kürzerem Hub geben.

In den Zylinderköpfen geht es eng zu. Ventilspieleinstellen ist alle 24.000 Kilometer fällig.

Der Antrieb der insgesamt vier Nockenwellen erfolgt bei beiden Maschinen über eine Mischung aus Steuerketten und Zahnradern. Hier wird pro Zylinderbank eine Nockenwelle mittels Kette angetrieben. Die zweite Nockenwelle ist mit Zahnradern mit der ersten verbunden. Der Steuertrieb für die vordere Zylinderbank befindet sich auf der rechten Motorseite, der für die hinteren Zylinder auf der linken. So können genauso wie bei der V4-Aprilia baugleiche Zylinderköpfe verwendet werden, um die Produktionskosten zu senken. Beim MotoGP-Motor verzichtet man auf solche Zugeständnisse, da werden alle

vier Nockenwellen auf der rechten Seite angetrieben.

Um den Kreiselkräften der Räder entge-





Blick in die Brennräume mit je vier Ventilen.

genzuwirken, rotiert die Kurbelwelle entgegengesetzt, was das Motorrad bei Richtungswechseln agiler machen soll. Außerdem verringert das die Wheelieneigung.

Der Hubversatz beträgt 70 Grad, und Ducati verspricht mit der „Twin Pulse“-Zündfolge einen einmaligen Sound. Das heißt, ein vorderer und ein hinterer Zylinder zünden dicht hintereinander, dann eine längere Pause und danach zünden die beiden anderen Zylinder dicht hintereinander. Nach einer zweiten längeren Pause beginnt das Spiel von vorne. So ist die Kraftentwicklung derer eines V2-Motors ähnlich.

Über insgesamt vier Ölpumpen verfügt die Semi-Trockensumpfschmierung. Eine Mehrscheiben-Ölbaddkupplung leitet die Kraft an das Sechsgang-Getriebe weiter. In die obere Hälfte des horizontal geteilten Motorgehäuses sind die vier Aluminiumzylinderbuchsen integriert. Deren Nikasilbeschichtung mindert Verschleiß und

Reibung. Gegossene Kolben mit drei Ringen werden von geschmiedeten Stahlpleueln geführt und sorgen für eine Verdichtung von 14:1.

Die ovalen Drosselklappenkörper entsprechen einem Durchmesser von 54 Millimetern. Pro Zylinder sorgen zwei Einspritzdüsen für das richtige Gemisch. Die obere Einspritzdüse in zentraler Anordnung wird nur bei hohen

Drehzahlen dazugeschaltet. Variable Ansaugtrichter sollen für eine spürbar bessere Leistungsentfaltung sorgen. Bei niedrigen Drehzahlen sitzen die zweiteiligen Trichter aufeinander und ergeben so einen langen Trichter für gutes Drehmoment. Bei hohen Drehzahlen heben sich



Die dreifach gelagerte Kurbelwelle hat einen Hubversatz von 70 Grad. Je zwei Pleuel laufen gemeinsam auf einem Hubzapfen.



Die oberen Einspritzdüsen werden nur bei hohen Drehzahlen zugeschaltet. Die oberen Teile der Trichter sind hier abgesenkt für mehr Drehmoment.

die oberen Trichter ab und sollen so die Spitzenleistung fördern. Bis vor kurzem setzte auch Aprilia bei der RSV4 auf diese Technik, verzichtet aber für den 2017er-Jahrgang darauf. Die Drosselklappen jeder Zylinderbank werden einzeln angesteuert. Dadurch kann man zum Beispiel beim Beschleunigen in Schräglage zuerst nur die Drosselklappen einer Zylinderbank öffnen und so einen sanfteren Leistungseinsatz realisieren.

Der neue Motor wiegt laut Werksangabe nur 64,9 Kilogramm. Alle Motordeckel sowie die Ölwanne mit integriertem Trockensumpfbehälter und Ölfilter sind aus leichtem Magnesium gegossen.

Als Serviceintervall für das Ventile einstellen gibt Ducati 24.000 Kilometer an.

Die beiden Drosselklappenpaare werden separat angesteuert, das ermöglicht sanften Leistungseinsatz.

Die öffentliche Vorstellung der Ducati 1100 Panigale V4 ist für die EICMA im November in Mailand geplant. Die Auslieferung der Serienfahrzeuge soll im Frühjahr 2018 erfolgen. Auf die Ducati 1000 Panigale V4 R als Homologationsbasis für die Superbike-Weltmeisterschaft wird man etwas länger warten müssen. Ducati will die Saison 2018 noch mit der V2-Maschine bestreiten.

Damit setzen in Zukunft sowohl Aprilia als auch Ducati in der Superbike-Klasse auf V4-Motoren, die sich aber deutlich voneinander unterscheiden.

Bei der Präsentation des Motors wurde betont, dass der neue V4 ausschließlich in der Superbike-Kategorie verbaut werden soll. Modelle wie Multistrada oder Diavel sollen weiterhin von V2-Triebwerken befeuert werden.



Ducati 959 Panigale Corse

Ducati wird auf der EICMA, oder vielleicht schon vorher, eine Corse-Version der kleinen Panigale vorstellen. In der Vergangenheit gab es Corse-Ausführungen der Ducati 848 Superbike. Hierbei handelte es sich um Modelle mit einer besseren Ausstattung wie hochwertigere Feder-elemente und Bremsen sowie spezieller Lackierung. Die kleine Panigale Corse wird vermutlich ebenfalls ein Sondermodell mit ein paar teureren Komponenten sein.

Lorenzos Aprilia wird versteigert



Wer will Lorenzos Aprilia haben mit der er Weltmeister wurde?

Bei der Herbst-Auktion von Bonhams in Stafford, Großbritannien am 15. Oktober kommt unter anderem die Aprilia 250, mit der Jorge Lorenzo im Jahr 2007 in der Viertelliter-Klasse die Weltmeisterschaft gewann, unter den Hammer. Erwartet wird ein Gebot zwischen 110.000 und 150.000 Euro. Neben zahlreichen anderen Motorrädern sollen auch drei vierzylindrige MV Agustas bei der Auktion neue Besitzer finden.

Was macht Bimota?

Bimota hat das Fabrikgebäude in Rimini, in dem die Firma seit Jahrzehnten seßhaft war, aufgegeben. Ein paar hundert Meter weiter hat Bimota nun eine kleine Räumlichkeit angemietet. Die Fläche entspricht etwa einem Zehntel des bisherigen Werkes, welches 2.200 Quadratmeter aufzuweisen hatte.

Ein Teil der Ersatzteile und Montageanlagen sowie einige Motorräder sollen in die Schweiz gebracht worden sein. Angeblich existieren so um die 100 Neumotorräder, die aber teilweise unvollständig sind. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um die Typen Tesi 3D und BB3, letztere meist ohne Motor. Wie es mit Bimota weitergehen wird, ist ungewiß.

Ducati-Verkauf abgesagt?

Der geplante Verkauf der Audi-Zweiradtochter Ducati ist vorerst gestoppt. Das vermeldete die Nachrichtenagentur Reuters mit Hinweis auf Insiderinformationen. Anscheinend hat sich der Betriebsrat gegen einen Verkauf ausgesprochen, und auch die Manager sind sich wohl nicht einig über künftige Umstrukturierungen im VW-Konzern.

Der Autohersteller hatte im Laufe dieses Jahres potentielle Käufer für den italienischen Motorradbauer gesucht. Trotz eines vermuteten Kaufpreises von stattlichen 1,5 Milliarden Euro gab es ein paar Interessenten, die anscheinend bereit waren, diese Summe zu zahlen.

2016 erzielte Ducati einen Umsatz von etwa 730 Millionen Euro und einen operativen Gewinn von circa 100 Millionen Euro.

gehört - gesehen - gelesen

Neue Farbe für die XDiavel

Ducati spendiert der XDiavel für das Modelljahr 2018 eine neue Lackierung. „Eisbergweiß“ nennt das Werk die Farbe, welche nun bei der S-Version der XDiavel zusätzlich zur Auswahl steht. Die schwarze Variante der XDiavel S bleibt weiterhin im Programm. Ausschließlich in schwarz ist die Basisversion erhältlich.



Die Ducati XDiavel ist in der S-Version ab sofort auch in Weiß erhältlich.

Technisch bleiben beide Maschinen wohl unverändert. Die normale XDiavel kostet 20.635 Euro, für die etwas besser ausgestattete S sind 23.735 Euro anzulegen. Die Eisberg-Diavel kostet 300 Euro Aufpreis.

Neue Ducati-Preise

Mit Wirkung vom 1. Oktober gilt eine neue Preisliste für die Ducati-Modelle. In dieser wird die Monster 821 Stripe nicht mehr gelistet.

Bei etwa der Hälfte der Modelle blieben die unverbindlichen Preisempfehlungen unverändert, bei den anderen Modellen stiegen die Preise zwischen 150 und 400 Euro. Die Preisspanne reicht von 8.095 Euro (Ducati Scrambler Sixty2) bis zu 79.305 Euro (Ducati 1299 Panigale Superleggera) jeweils inklusive der sogenannten Nebenkosten.

MV Agusta Sondermodell

MV Agusta hat mal wieder ein Sondermodell auf die Räder gestellt. Abermals wurde hierfür mit dem Formel Eins-Rennfahrer Lewis Hamilton zusammengearbeitet. Die neue F4 RC LH44 Lewis Hamilton Limited Edition basiert auf der F4 Raparto Corse, die ja auch schon ein Sondermodell ist. Eine rot/schwarze Sonderlackierung und ein paar Details sind wohl die Hauptunterschiede. MV Agusta plant 44 Motorräder zu einem Preis von etwa 65.000 Euro zu bauen.





**WITTEN
u. WEBER**

Herrenwiese 10 • 57319 Bad Berleburg
Tel.: 027 51 / 66 09 Fax: 69 39
www.wittenuweber.de

40 Jahre 1976-2016

**WITTEN
u. WEBER**



**Dein Ducati- und Moto Guzzi-Vertragshändler
für Südwestfalen und Mittelhessen.**

Benelli stürmt die italienische Zulassungstabelle

Mit den neuen Modellen hat Benelli zur Zeit gute Umsatzzahlen in Italien. Vor wenigen Monaten noch von einem Gericht kurzfristig wegen eines Rechtsstreits für insolvent erklärt, freut sich die mittlerweile rehabilitierte Firma über ein ungewohntes Zulassungshoch im Stiefelland: Bis Ende August wurden bereits 662 Fahrzeuge vom Typ TRK 502 zugelassen, obwohl die Maschine erst seit Juni erhältlich war. Das bedeutet Platz 19 für dieses Motorrad in der italienischen Zulassungsstatistik. Die Benelli BN 302 fand 340 Käufer, und für die Benelli Tornado 125 entschieden sich 245 Motorradfans. Die Be-

nelli BN 251 verkaufte sich 182 mal. Alle vier Modelle sind in den Top 100 der italienischen Motorradstatistik vertreten. Zusammen sind das 1.429 Einheiten im gelobten Land.



Die kleine Benelli BN 302 mit 38 PS fand in Italien in diesem Jahr bereits 340 Käufer.

A black rectangular advertisement for Maniac Motors. At the top, the text "MANIAC MOTORS" is written in large, bold, white capital letters, with "Motorradtechnik" in smaller white capital letters below it. Below the text are four logos: a circular Benelli logo with a lion, an MVAGUSTA logo with the text "Fachhändler", a stylized "b" logo for bimota, and a stylized "V" logo for VYRUS. At the bottom, the website address "www.maniacmotors.de" is written in white lowercase letters.

Gerade im Bereich bis 500 Kubikzentimeter und 48 PS haben die meisten anderen italienischen Motorradhersteller wenig zu bieten. Hier sorgt Benelli mit den neuen Modellen dafür, daß der traditionsreiche Firmenname wieder bekannter wird.

In diesem Herbst kommen noch die Leoncino 502 und die TRK 502 in einer etwas geländegängigeren Version auf den Markt. Dann wird Benelli vermutlich Moto Guzzi von Platz zehn der italienischen Zulassungsstatistik verdrängen. Insgesamt hat der italienische Motorradmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 10,2 Prozent zugelegt, während in Deutschland ein Minus von 6,4 Prozent zu vermelden ist.

Benelli plant neben den neuen 500ern eine weitere Baureihe mit 750 Kubikzentimetern und etwa 80 PS, das erhöht die Zulassungszahlen sicherlich noch einmal.

Laverdas sollen fahren

„LCO Project... 15“ heißt eine DVD, die wir letztens in unserem Briefkasten fanden. Auf der extrem noblen Verpackung der Scheibe ist eine Laverda 750 SFC abgebildet, und Szenekenner wissen, daß das Kürzel „LCO“ für Laverda Connection Oberpfalz steht. Aber was ist das Project 15?

Das zwanzigseitige Beiheftchen gibt einen Ausblick darauf, was auf der DVD zu sehen sein wird. Dort ist zu lesen:

„Dieser Film ist all denen gewidmet, die mit Herzblut und Enthusiasmus ihre Laverdas noch „artgerecht“ bewegen. In einer Zeit, wo man mit neuer Technik immer umweltfreundlichere Motorräder baut, steht man mit einer Moto Laverda in bestimmten Situationen schnell im Schatten der Gesellschaft. Um so mehr schlägt deren Herzen schneller, die noch den „Tropfen Benzin im Blut“ haben. Die unverwechselbare Optik, die bis zur Perfektion gebrachten Details und der einmalige Klang, all das macht aus einem Motorrad eine Maschine und aus der Maschine, ...eine Laverda!

Unser Ziel war es, mit diesem Film all jene „wachzurütteln“, deren Schätze in staubigen Garagen zerlegt in Kisten auf den einen Tag warten. Oder die anderen, die in Hochglanz und vollendeter Schönheit,

mit viel zu wenig Luft in den Reifen, ohne Patina, Benzin und Öl, dafür in sterilen Museen oder Büros stehen. Eine Laverda fährt sich am besten mit Leidenschaft, oder man läßt es! Es ist der Tropfen Benzin, der es einem leicht macht!“

Der knapp zwanzigminütige Film zeigt dann fünf verschiedene Laverdas in unterschiedlichen Fahrsituationen begleitet von einem Bluesgitaristen. Die Hauptdarsteller sind Laverda 100 Lusso, Laverda 500 Formula, Laverda 750 Grand Turismo, Laverda 750 SFC Elettronica und Laverda 1000 Jota.

Ein zweiter Film begleitet vier Minuten lang eine Laverda auf der Landstraße mit verschiedenen Onboardperspektiven.

Die DVD ist limitiert auf 549 Exemplare und kostet pro Stück inklusive Versand in Deutschland 39 Euro. Mehr Infos, Trailer und Bestellmöglichkeit (mit Mengenrabatten) findet man im Internet unter: www.lco-project.de.



Diese Crew verwirklichte das Project 15.

Der Pirat ist wieder da

Corsaro ZZ als erste Moto Morini mit Euro 4

Nach langer Abwesenheit präsentierte sich Moto Morini im letzten Jahr wieder auf der Weltmotorradmesse EICMA und stellte dort die Corsaro ZZ vor. Das war ein wichtiges Lebenszeichen des kleinen Herstellers, der so langsam in Vergessenheit geriet.

Euro 4 hat Moto Morini gezwungen, die Corsaro zu überarbeiten. Im Moment dürfen zwar noch mit Ausnahmegenehmigung einzelne Modelle in geringen Stückzahlen zugelassen werden, aber bald kommen auch die Kleinserienhersteller nicht mehr um Euro 4 herum.

Moto Morini hat aber nicht nur das bestehende Modell fit gemacht für die aktuellen Vorschriften, sondern mit der ZZ wurde ein neuer Kurs eingeschlagen: hin zum Edelbike mit hochwertigen Komponenten.

Bei den Federelementen entschied man sich bei Moto Morini zum Beispiel für die italienische Firma Mupo, die einen ausgezeichneten Ruf genießt. Also mal nicht die ewigen Öhlins-Bauteile, die mittlerweile teilweise auch als Großserienprodukte in Thailand hergestellt werden. Überhaupt hat Moto Morini Wert



Das sind nicht die Trompeten von Jericho sondern die neuen Schalldämpfer von Zard. Mauern bringen sie nicht zum Einstürzen, aber der Sound kann sich trotz Euro 4 hören lassen. Ein echter Kosar ist halt kein Leisetreter.

darauf gelegt, hauptsächlich italienische Komponenten zu verbauen.

Auch nach zwölf Jahren kann der Corsaro-Motor immer noch begeistern. Der extrem kurzhubige V2 hat auch durch Euro 4 nichts von seiner Faszination verloren. Nein, es kommt mir sogar so vor, als wenn der 87-Grad-Motor besser läuft als je zuvor. Leicht grimmig und knurrend



Begrüßungsbildschirm des neuen TFT-Cockpits.



Viel Schwarz dominiert diese Moto Morini Corsaro ZZ. Bei Bestellungen können aber Farbwünsche berücksichtigt werden.

hängt der Twin am Gas, das immer noch ohne Ride-by-Wire auskommt. Man hat das Gefühl, daß die 139 Cavalli stets zum Sprung bereit sind und nur darauf warten, daß man die Zügel locker läßt. Jede kleine Drehbewegung der rechten Hand wird bereitwillig in Vortrieb umgesetzt. Aber es ist nicht so, daß die Pferdchen nervös an den Zügeln ziehen und den Fahrer stetig fordern. Nein, die Corsaro ist kein Wildhengst, der den Reiter immer treibt, aber wenn dieser will, schießt die Maschine stets vehement nach vorne. Ansonsten läßt sie sich auch leicht beherrschbar, zügig und flink dirigieren. Trotzdem irgendwie immer noch ein Männermotorrad - zwar mit ABS aber ohne Traktions- und Wheeliekon-

trolle. Und Wheelies waren schon immer eine einfache Übung für den Piraten. So ein echter Räuber stellt sich gerne auf die Hinterbeine - trotz der Fahrwerksanpassung.

Komplett neu ist die Geometrie der neuen Corsaro. Lenkkopfwinkel und Nachlauf sind anders, dazu eine längere Schwinge und mehr Federweg vorne. Folgen sind

Mit hellen Rädern und Motor wirkt die Corsaro gleich ganz anders - aber alles Geschmackssache.





Doppelscheinwerfer und dreifache Klemmung an der unteren Gabelbrücke. Nicht jeder Pirat trägt eine Augenklappe.

laut Werk unter anderem mehr Last auf dem Vorderrad und eine bessere Traktion beim Beschleunigen. Pirelli Diablo Rosso III sorgen für den passenden Grip, sowohl wenn der V2 an der Kette zieht, als auch, wenn sich die Brembo-M4-Monoblocks in die 320er-Bremsscheiben verbeißen. In Zaum gehalten werden sie von einem ABS 9.1 der Firma Bosch - eins der wenigen Teile dieser Maschine, die nicht aus Italien stammen. Den hydraulischen Druck für Vorderradbremse und Kuppelung liefern radiale Handpumpen, die

ebenfalls von Brembo kommen.

Aufgezogen sind die Pirellis (gebacken im deutschen Odenwald) auf leichte Schmiederäder von Marchesini. Zusätzlich verringert ein gefrästes Aluminiumkettenrad von Sitta zusammen mit einer ausgefrästen Braking-Bremsscheibe die Kreiselkräfte am Hinterrad. Hier und da ein paar Carbonteile zur weiteren Gewichterleichterung und als absolutes Schmankerl ein handgeden-

gelter Aluminiumtank. Doch, doch, für die neue Corsaro wird jeder Benzinbehälter per Hand geklopft - ist das nicht herrlich. Und im Endeffekt ein Zugeständnis an Euro 4 und E10. Immer weniger Hersteller verwenden deshalb noch Kunststoff-tanks.

Überhaupt wird Handarbeit bei Moto Morini großgeschrieben. Daher können bei Bestellungen einer Maschine auch individuelle Wünsche innerhalb eines gewissen Rahmens berücksichtigt werden. Zehn Personen montieren die Maschinen

in dem kleinen Werk in Trivolzio südlich von Mailand. Dort sind insgesamt einundzwanzig Menschen tätig.

Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt. Handlich und präzise macht die Maschi-



Gefräste Gabelfüße und DLC-Beschichtung auf den Gleitrohren. Dazu ist die Corsaro ZZ die erste Moto Morini mit Monoblocks von Brembo.

Konifizierter Lenker von Accossato mit dem Moto Morini-Falken darauf. Der gewölbte Wasserkühler steht seitlich etwas vor. Von einer Carbonabdeckung wird das Zündschloß umgeben.



Radiale Handpumpen von Brembo für Bremse und Kupplung. Druck- und Zugstufe der Mupo-Gabel lassen sich ohne Werkzeug verstellen. Von Rizoma bezieht Moto Morini die LED-Blinker.

Gefrästes Kettenrad aus hochfestem Aluminium und Schmiederäder von Marchesini. Dazu selbstverständlich Winkelventile und hinten eine leichte Braking-Bremscheibe.



ne exakt das, was der Fahrer gerne möchte, solange der Asphalt in ordentlichem Zustand ist. Auf sehr schlechten Straßen kann der Freibeuter auch schon mal bockig werden. Aber hier bieten die exklusiven Federelemente alle Möglichkeiten der Anpassung. Sowohl die Mupo-Upside-Down-Gabel mit den aus dem Vollen gefrästen Gabelfüßen als auch das AB1 Evo Federbein aus gleichem Hause sind voll einstellbar. Letzteres verfügt sogar über eine hydraulische Federvorspannung per Handrad. Man kann also diverse Anpassungen ohne Werkzeug in sekundenschnelle vornehmen, soweit man denn weiß, was die Drehs an den verschiedenen Handrädchen bewirken. Nur für die Längenverstellung des Hinterradstoßdämpfers und die Federvorspannung der Gabel benötigt man Schraubenschlüssel. Die Standrohre der Vorderradführung sind Diamond Like Carbon (DLC) beschichtet für leichtes Gleiten. Das ganze Fahrverhalten ist besser als beim Vorgängermodell.

Auch wenn Moto Morini auf so manches elektronische Helferlein verzichtet, ist man beim Cockpit ganz vorne mit dabei. Das bunte TFT-Display mit einer Diagonale von fünf Zoll bietet mehrere Layouts zwischen

denen man per Knopfdruck wählen kann. Das Cockpit soll noch viel mehr können, aber ich hatte keine Bedienungsanleitung zur Verfügung und keine Lust, mich unwissend durch irgendwelche Menüs zu hangeln. Die Ganganzeige berechnet den Wert vermutlich aus Geschwindigkeit und Drehzahl. Da kann es beim Schalten einen kleinen Moment dauern, bis die richtige Fahrstufe angezeigt wird, das ist aber wirklich nur ein kleiner Moment.

Trotz moderater Außentemperaturen, erreicht der V2 schnell Kühlwasserwerte um die 100 Grad und die Lüfter springen an.

Die komplette Beleuchtung inklusive des Doppelreflektorhauptscheinwerfers setzt auf moderne, helle LED-Technik. Von Rizoma stammen die Blinker.

Die Corsaro bleibt auch in der neuesten Ausführung ein Motorrad für routinierte Fahrer, ist nicht durch viel Elektronik weichgespült und glänzt mit hochwertiger Ausstattung. Dieses und die Kleinserienproduktion führen zu einem hohen Preis und dieser wird auch seinen Teil dazu beitragen, daß die Moto Morini Corsaro ZZ ein seltenes Motorrad bleiben wird,

Auf den ursprünglich geplanten Quickshifter verzichtet Moto Morini. Für das Schaltgestänge gibt es drei Verschraubungspunkte am Fußhebel.



das nicht wie eine Ducati Monster an fast jeder Ecke steht. Und Exklusivität hatte schon immer ihren Preis.

Für 2017 peilt Moto Morini eine Jahresproduktion von 150 Maschinen (Corsaro, Granpasso und Scrambler) an. Für 2018 soll diese auf 250 Einheiten gesteigert werden. Mit entsprechender Personalaufstockung sind am aktuellen Standort wohl maximal 500 Motorräder pro Jahr möglich.

Vertriebsstruktur und Händlernetz sind bei Moto Morini ein ewiges Gesprächsthema. Lange Zeit setzte die Firma ausschließlich auf das Internet als Vertriebsplattform. Was bei Büchern und Schuhen vielleicht gut funktioniert, ist nicht unbedingt ideal für Motorräder. Das hat man mittlerweile wohl auch bei Moto Morini eingesehen und will in verschiedenen Ländern wieder ein konventionelles Händlernetz aufbauen. Das scheint aber noch etwas zu dauern.

Nach der Corsaro ZZ soll im November auf der EICMA in Mailand ein zweites Modell vorgestellt werden, welches die Norm Euro 4 erfüllt.



Mit Einführungspreis ist die Corsaro ZZ nur etwas teurer als eine Ducati 1200 Monster R.

Alex Nolte von Maniac-Motors in Nürnberg, der anscheinend ein großes Herz für exotische Italo-Bikes besitzt, hat in Eigenregie zwei Moto Morini Corsaro ZZ nach Deutschland geholt. Diese bietet Alex zu einem Einführungspreis von 18.990 anstatt 19.990 zuzüglich 275 Euro Nebenkosten an. Die rot-weiße Maschine ist bereits verkauft, die hier gezeigte schwarz-weiße ist noch zu haben - oder war es zumindest, als dieser Artikel geschrieben wurde. Und sicherlich kann Maniac-Motors noch mehr besorgen.

Technische Daten: Moto Morini Corsaro ZZ

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:	139 PS bei 8.500 U/min		2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	125 Nm bei 6.750 U/min	Bremse hinten:	1 x 220 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Zweikolbenschwimmsattel
Sekundärtrieb:	Kette	Tankinhalt:	18,7 Liter
Federung vorne:	USD-Gabel, Ø 46 mm	Radstand:	1.450 mm
Federweg vorne:	135 mm	Sitzhöhe:	860 mm
Federung hinten:	Zentralfederbein	Gewicht getankt:	216 kg
Federweg hinten:	135 mm	Preis:	20.265 Euro

Presseschau

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

Laverda 750 SFC

Mit dem puristischen Sportbike aus den Siebzigern befaßt sich die „Motorrad Classic“ in der Ausgabe Nr. 10/2017. Vierzehn Bilder bringen die Maschine dem Leser auf acht Seiten näher.

Moto Guzzi V7 III Racer

Über nicht ganz vier Seiten in der Ausgabe Nr. 10/2017 erstreckt sich in „Motorrad News“ ein Test der Café Racer-Guzzi aus der kleinen Baureihe. Zehn Fotos zeigen die Maschine aus Mandello del Lario.

Ducati Hypermotard 939

Aprilia Dorsoduro 900, Ducati Hypermotard 939, Honda CRF 450 RS SM und Husqvarna 701 Supermoto heißen die vier Kandidaten eines Vergleichstests in der Ausgabe Nr. 10/2017 von „PS“. Diese Motorräder füllen elf Seiten mit siebenundzwanzig Fotos.

Ducati V2-Königswellen

„Ride on“ befaßt sich mit den großen Königswellen-Modellen in der Ausgabe Nr. 05/2017. Sechs Fotos bebildern den dreiseitigen Artikel.



DUCATI | GUZZI | LAVERDA | GILERA | BIMOTA | MORINI

www.seby-poly.de

GFK-Teile für Motorräder aus Italien **SEBY • POLY**

NOVACOM GmbH | PB: SEBY-POLY | Werkstraße 26 | 52076 Aachen | Tel. (0 24 08) 93 89 93-2 | Fax (0 24 08) 93 89 93-9

Presseschau

Ducati Diavel

Im „Motorrad News“ nimmt eine Gebrauchtkaufberatung des Power Cruisers aus Bologna vier Seiten ein. Sieben Bilder zeigen das Teufelsbike in der Oktober-Ausgabe.

Aprilia Shiver 900

Drei Seiten der Zeitung „Motorrad & Reisen“ sind der neuen Aprilia Shiver 900 gewidmet. Sieben Fotos zeigen in der Ausgabe Nr. 82 das Naked Bike.

Ducati Desmosedici Stradale

Mit dem neuen V4-Motor aus Bologna, der kürzlich in Misano präsentiert wurde, beschäftigt sich „PS“ auf sechs Seiten. In dem Heft Nr. 10/2017 garnieren neun Fotos den Text.

Aprilia Tuono V4 1100 Factory

Im Heft Nr. 10/2017 von „Motorrad News“ ist ein Test über den Superbikeableger aus Noale abgedruckt. Sechs Seiten sind mit achtzehn Bildern der V4-Maschine geschmückt.

Ducati 1299 Panigale R Final Edition

In dem Oktober-Heft von „Motorrad News“ wird von einem Presseevent auf dem Nürburgring mit dem letzten V2-Superbike aus Bologna berichtet. Schlechtes Wetter ließ nur wenige Runden zu. Zwei Seiten und sechs Bilder sind die Eckdaten des Artikels.

Oktober 2017

Ducati 1098

Auf einer Seite stellt „Fastbike“ eine für die Rennstrecke umgebaute Ducati 1098 vor. Ein Foto zeigt die Maschine in der Ausgabe Nr. 03/2017.

Energica Eva

Ein Fahrbericht des Elektromotorrads mit 109 PS ist in „Motorrad News“ auf zwei Seiten abgedruckt. Fünf Fotos zeigen in der Ausgabe Nr. 10/2017 das mehr als 30.000 Euro teure Bike und technische Details.

In der Ausgabe Nr. 10/2017 von „MO“ ist ebenfalls ein Fahrbericht des Elektromotorrads zu lesen. Hier verteilen sich sieben Fotos auf zwei Seiten.



DUCATI SCHLESWIG-HOLSTEIN

aus **24** mach

der neue
Ducati Desmosedici Stradale
demnächst in der
Ducati Panigale V4
4-Zylinder - doppelter Fahrspaß

CCF

Webseite: www.claus-carstens.de
Fedderinger Straße 10
25779 Hennstedt
04836 - 1550
info@claus-carstens.de

Presseschau

Ducati 500 SL Pantah

Mit zwei Halblitermaschinen aus den siebziger Jahren befaßt sich „Motorrad Classic“ in der Oktober-Ausgabe. Im Blickpunkt stehen Ducati Pantah 500 SL und Kawasaki Z 500. Sechzehn Seiten und dreiunddreißig Abbildungen sind den beiden Klassikern gewidmet.

Mit der Technik des V2 befaßt sich „Oldtimer Praxis“ in der Ausgabe Nr. 10/2017. Siebzehn Bilder zeigen auf nicht ganz vier Seiten die Innereien des ersten „Gummi-bandmotors“ für ein Serienmotorrad aus Bologna.

Aprilia RSV4 RF

Die Kollegen von „PS“ haben sechs Superbikes durch die Grüne Hölle gescheucht und schildern ihre Eindrücke auf zweiunddreißig Seiten des Oktober-Heftes. Mehr als fünfzig Bilder zeigen Aprilia RSV4 RF, BMW S 1000 RR, Honda Fireblade SP, Kawasaki ZX-10RR, Suzuki GSX-R 1000 R und Yamaha YZF-R1M.

Ein Bericht über eine für die Rennstrecke modifizierte Aprilia RSV4 RF füllt in der Ausgabe Nr. 03/2017 von „Fastbike“ nicht ganz fünf Seiten mit neun Fotos.

Moto Guzzi V9 Roamer

Einen Vergleich zwischen der amerikanischen Harley-Davidson Iron 883 und der italienischen Moto Guzzi V9 Roamer hat der „Motorradfahrer“ im Oktober-Heft abgedruckt. Dort füllen die beiden Motorräder zehn Seiten. Mit vierundzwanzig Fotos ist der Artikel reich bebildert.

Ducati Multistrada 950

In der Ausgabe Nr. 05/2017 von „Ride on“ ist ein Test der kleinen Multistrada abgedruckt. Elf Fotos zeigen das Motorrad und Schwestermodelle auf zehn Seiten.

Über vier Seiten erstreckt sich ein Fahrbericht der Multistrada 950 in der Zeitung „Motorrad Abenteuer“. Neun Fotos bebildern in dem Heft Nr. 05/2017 den Text.

Moto Morini 1200 Corsaro ZZ

Ein Fahrbericht der unverkleideten Moto Morini inklusive Werksbesuch hat „MO“ in der Oktober-Ausgabe abgedruckt. Vierzehn Fotos schmücken den Text auf vier Seiten.



DEUTSCHLANDS GRÖSSTE
MOTORRAD-WELT
ÜBER 1400 BIKES VOR ORT

L&L

DUCATI Kawasaki HONDA MOTO GUZZI Husqvarna

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

LIMBACHER

Presseschau

MV Agusta 600

Mit der Geschichte der ersten käuflichen, vierzylindrigen MV Agusta für den Straßenverkehr beschäftigt sich „Klassik Motorrad“ in der Ausgabe Nr. 05/2017. Acht Fotos zeigen die Maschine, von der angeblich nur 124 Exemplare gebaut wurden, und ein paar dazugehörige Details auf sechs Seiten.

Moto Gitan

Ein Artikel über die Marke Moto Gitan und deren Motorrad-Modelle füllt in der aktuellen Ausgabe von „Klassik Motorrad“ sechs Seiten. Neun Abbildungen zieren den Text.

Moto Morini 1200 Corsaro Gespann

Auf sechs Seiten hat „Motorrad Gespanne“ in dem Heft Nr. 161 eine Vorstellung einer zum Gespann umgebauten Moto Morini 1200 Corsaro abgedruckt. Neun Bilder präsentieren dieses Dreirad und ein paar seiner Details. Zwei weitere Fotos zeigen ein anderes Moto Morini-Gespann.

Moto Guzzi V7 III Special

Ein Fahrbericht der neuesten Version der V7 in der Ausführung Special ist im „Motorradfahrer“ zu lesen. Dieser erstreckt sich über knapp drei Seiten. Das Motorrad wird in der Oktober-Ausgabe von fünf Fotos gezeigt.

Ebenfalls in „Motorrad Classic“ ist ein Fahrbericht der dritten V7-Generation zu finden. In dem Heft Nr. 10/2017 verteilen sich fünf Bilder auf zwei Seiten.

Aprilia Dorsoduro 900

In einem Konzeptvergleich läßt „PS“ vier Supermotos gegeneinander antreten. Dort trifft die hubraumerstärkte Aprilia auf Ducati Hypermotard 939 und Honda CRF 450 RS SM sowie die Husqvarna 701 Supermoto. Elf Seiten und siebenundzwanzig Fotos sind die Eckdaten dieses Berichtes in der Oktober-Ausgabe.

Moto Guzzi-Eigenbau

Einen Eigenbau mit Titanrahmen stellt „MO“ in der Oktober-Ausgabe vor. Acht Fotos zeigen das Motorrad mit dem klassischen Zweiventilmotor aus Mandello del Lario auf sechs Seiten.

Lust[®]
Motorrad GmbH

**Exklusive italienische
Motorräder im Großraum Köln**



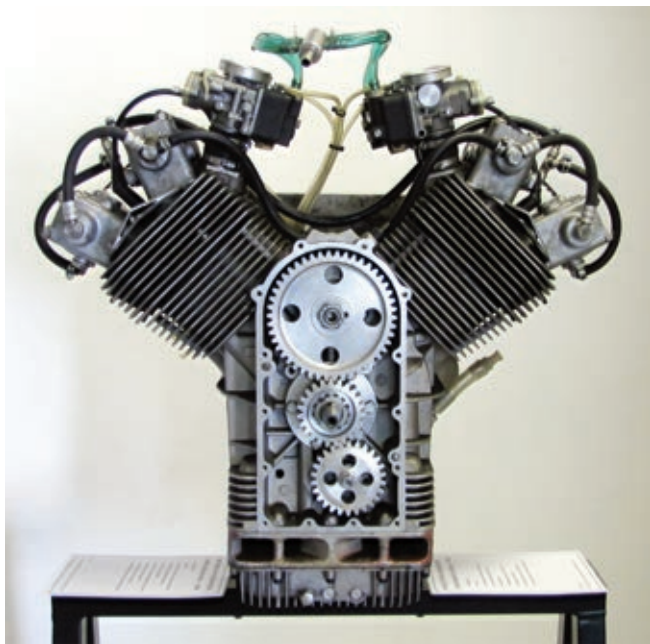
Motorrad Lust GmbH
50677 Köln • Bonner Wall 124
Tel.: 0221 / 93707070 • Fax.: 0221 / 90707077
www.motorrad-lust.de

Zahnriemen und Guzzis

1971 war Moto Morini einer der ersten Hersteller, der bei seinen Motorrädern Zahnriemen einsetzte. Bei den V2-Modellen 3½ und 500 sowie den davon abgeleiteten Einzylindern mit 125 und 250 Kubikzentimetern trieb ein Zahnriemen von der Kurbelwelle aus die untenliegende Nockenwelle an. Das Gummiband war so kurz, daß auf eine Spannvorrichtung verzichtet werden konnte. Der zweite italienische Hersteller, der auf Zahnriemen setzte, war Ducati. Nachdem Renato Armaroli die Grand Prix 500er von Ducati auf Zahnriemen umgebaut hatte (siehe Motalia Nr. 301), fand diese Art des Nockenwellenantriebs 1974 mit der Pantah Einzug in die Serienproduktion in Bologna. Auch in Mandello del Lario befaßte man sich damals mit der Möglichkeit, Nockenwellen durch Zahnriemen rotieren zu lassen.

Bei den damals aktuellen Serienmaschinen von Moto Guzzi befand sich die untenliegende Nockenwelle über der Kurbelwelle und wurde von dieser über Steuerkette angetrieben. Die Betätigung der Ventile erfolgte über lange Stößelstangen und Kipphebel. Dieser Aufbau war zuverlässig, wartungsfreundlich aber nicht gerade die ideale Ausgangsbasis für Höchstleistung. Als Projekt für Langstreckenrennen entstand auf Basis des bewährten V2 ein Prototyptriebwerk mit vier obenliegenden Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb sowie vier Ventilen pro Zylinder. Um den kühlenden Fahrtwind nicht zu behindern,

verlegte der Entwickler dieses Motors den Nockenwellenantrieb auf die Rückseite der Zylinder. Die Ansteuerung erfolgte über ein Riemenrad auf der Verlängerung der ursprünglichen Nockenwelle. Ein einzelner Riemen trieb alle vier Nockenwellen an. Deren Riemenräder waren so konstruiert, daß man leicht die Steuerzeiten



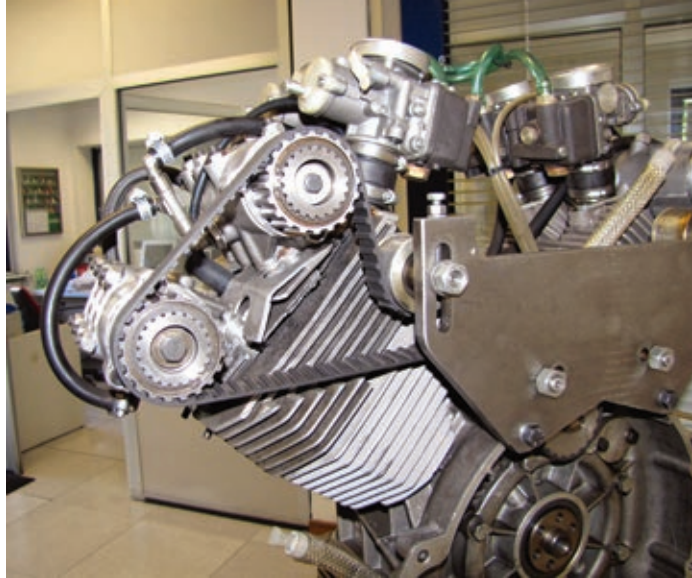
Anfang der achtziger Jahre entstand in Mandello del Lario dieser Motor mit vier obenliegenden Nockenwellen.

verstellen konnte. Diese Bauweise schränkte aber die Kniefreiheit des Fahrers ein.

Für das Gemisch sorgten vier in Fallstrombauweise angeordnete Vergaser, welche zwischen den Zylindern platziert waren. Die Krümmeranschlüsse befanden sich seitlich an den Zylindern.

Zu einem Einsatz dieses Motors kam es leider nicht, vermutlich wurde er nie in ein Motorrad eingebaut. Heute steht er im Ausstellungsraum der Firma Agostini in Mandello del Lario und zeigt, was hätte sein können.

Ein anderes Projekt, welches doch schon einen schlüssigeren und fortgeschritteneren Eindruck machte, war ein V4-Motor mit insgesamt 16 Ventilen und zwei Fallstromdoppelvergasern. Pro Zylinderbank eine obenliegende Nockenwelle, welche sich über den Einlaßventilen befand. Ein langer Zahnriemen auf der Motorvorderseite trieb beide Nockenwellen an.



***Auf der Rückseite verläuft ein Zahnriemen.
Die Steuerzeiten sind leicht verstellbar.***

Dieses Triebwerk entstand in mehreren Varianten irgendwann in den achtziger Jahren zusammen mit einem neuen Ge-

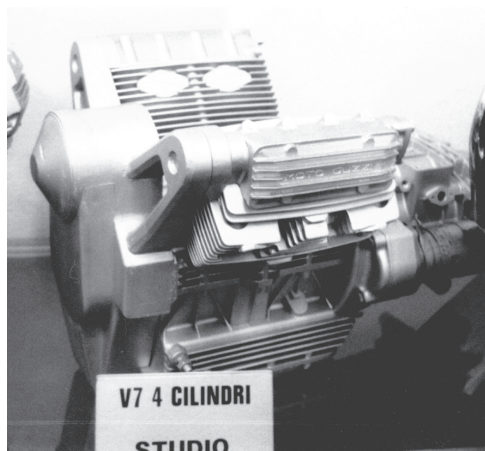
triebe und einer Cantileverschwinge mit zwei Federbeinen.

Zumindest mit dem Motor soll es Prüfstandsläufe und Fahrversuche gegeben haben.

Ein anderes Projekt wurde dagegen bis zum kompletten Motorrad entwickelt, und auf der EICMA 1987 sogar als zukünftige Serienmaschine vorgestellt. Zur geplanten Produktion kam es dann aber doch nicht. Hierbei handelte es sich um die Moto Guzzi Falco 350. Auf den ersten Blick könnte man die Maschine fast für eine Ducati Paso oder Moto Morini Dart



***Vier Vergaser in Fallstromanordnung
sorgen hier für das Gemisch.***



Vermutlich die erste Studie eines V4-Motors mit obenliegenden Nockenwellen und frontseitigem Zahnriemenantrieb. Die Nockenwellen haben wohl die Einlaßventile direkt betätigt, die Auslaßventile wurden vermutlich über Schlepphebel geöffnet. Um die Baulänge zu reduzieren, wurde die Lichtmaschine nach oben verlegt.

Rechts ein vermutlich funktionsfähiger V4-Motor, der so wohl auch auf dem Prüfstand gelaufen ist. Über den Zylindern thronen Doppelvergaser. Unter den roten Abdeckungen saßen je zwei Zündkerzen pro Brennraum. Die Lichtmaschine sitzt hier anscheinend wieder auf dem Kurbelwellenstumpf.



Zusammen mit dem Motor wurden ein neues Getriebe, Schwingenlagerung sowie Hinterradfederung konstruiert. Der Hub war mit 50 Millimetern gegenüber der Zylinderbohrung von 80 Millimetern sehr kurz gewählt.

halten, wenn da nicht die hervorstechenden Zylinderköpfe wären. Und die hatten es damals in sich: Vier Ventile und je eine halbhohle Nockenwelle pro Zylinder, welche von je einem Zahnriemen auf der Stirnseite angetrieben wurde. Soetwas hatte es bei keiner anderen Moto Guzzi vorher gegeben. Kleine Guzzis mit Vierventilköpfen hatte der Hersteller vom Comer See mit der V 35 Imola II, V 50 Monza II und der V 65 Lario im Programm, aber da gab es nur eine im Zylinder-V befindliche, untenliegende Nockenwelle mit langen Stößelstangen.

Bei der Falco rotierte nun in jedem Zylinderkopf eine Nockenwelle, trotzdem waren das keine richtig obenliegenden Nocken oberhalb der Ventile, weil sie sich neben den Ventilen befanden. Kurze Stößel betätigten Kipphebel. Dort, wo bei den anderen Guzzis die Nockenwelle saß, hatte die Falco eine Zwischenwelle, von der aus auf der Vorderseite der Zylinder

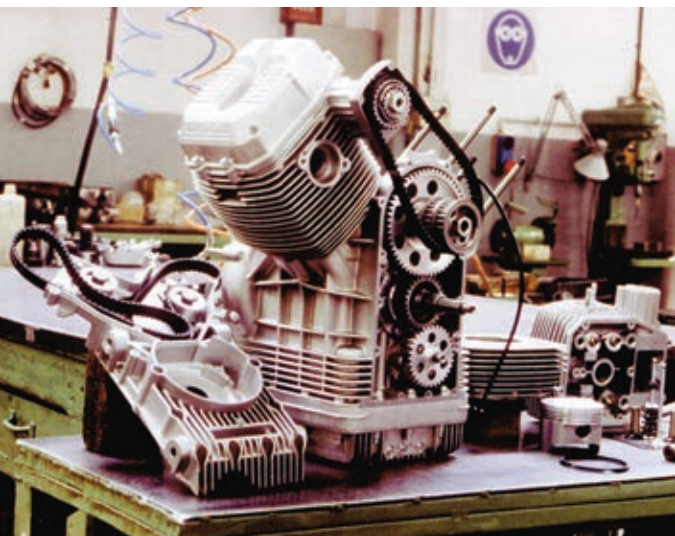


Eigentlich sollte die Falco 350 die erste serienmäßige Guzzi mit V2-Motor, Vierventiltechnik und zahnriemengetriebenen Nockenwellen werden.

gekapselte Zahnriemen zu den Nockenwellen führten. Das war nicht ganz ideal, weil die Zylinder so weniger Kühlung durch den Fahrtwind erhielten. Trotz des größeren technischen Aufwands und der Änderung des Ventilwinkels war die angegebene Leistung von 40 PS nicht höher als bei der V 35 Imola II. Vielleicht war die geringe Leistungsausbeute der Grund, warum die Falco 350 wieder in der Versenkung verschwand. Wieso die Techniker nicht das Konzept des V4-Prototyp auf den kleinen V2 übertragen haben, wird man wohl nie erfahren. Die Falco 350 ist heute im Werksmuseum in Mandello del Lario zu bewundern. Aber die meisten Besucher gehen an



Das „OHC4V“ steht für „overhead camshaft 4 valve“, auch wenn das so nicht ganz richtig ist.



Der Motor der Daytona war der erste Serienmotor aus Mandello del Lario mit Zahnriemen.

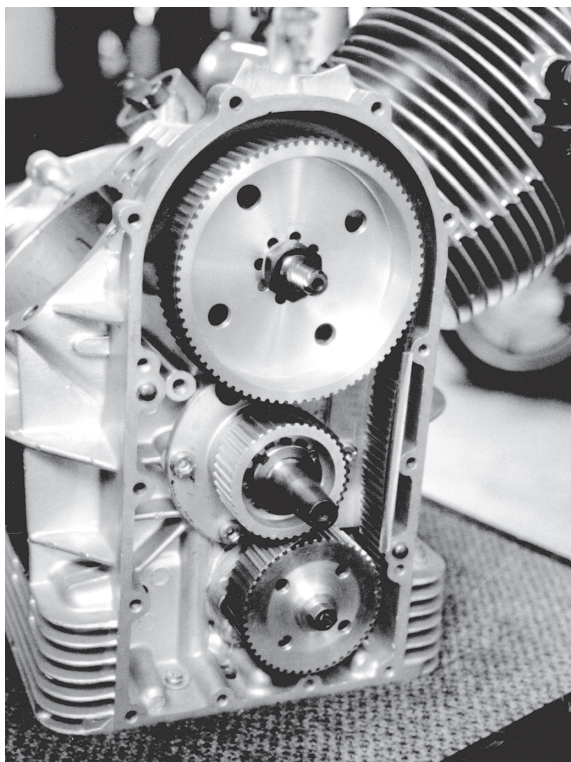
der Maschine vorbei, ohne zu realisieren, daß diese im gewissen Sinn die Vorläuferin der Daytona ist - zumindest was die Ventilsteuerung angeht.

Auf der Motorradausstellung in Paris 1988 zeigte Moto Guzzi erstmals den Antriebsstrang der Daytona in der Öffentlichkeit, damals noch mit Einarmschwinge und unter dem Getriebe befindlichem Federbein. Dieser V2 war im Punkte Ventilsteuerung genauso aufgebaut wie die Falco. Somit war das die erste große Guzzi mit Vielventiltechnik.

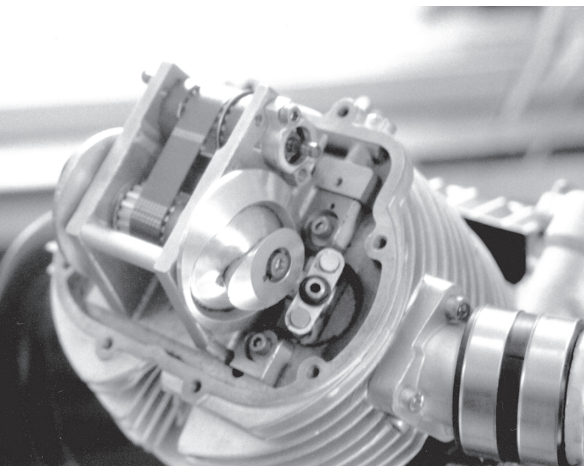
Moto Guzzi stellte Dr. John Wittner, einem amerikanischen Zahnarzt, der in Übersee ein Moto Guzzi-Rennteam betrieb, Prototypenmotoren zur Verfügung, und so konnten diese kostengünstig im Renneinsatz erprobt und verbes-

sert werden. Hier testete man dann auch gleich das neue Fahrwerk, denn wegen der Zahnriemenschächte paßte der V2 nun nicht mehr in den bewährten Tonti-Rahmen.

1989 konnte man dann erstmals die Daytona als Straßenmotorrad bewundern. Damals noch stark angelehnt an die Rennmaschine von Dr. John aus den USA mit Vollverkleidung und rot-weißer Lackierung. Als die Daytona 1992 endlich in Serie ging, sah sie ganz anders aus. Dieser Motor fand außer in der



Die Steuerkette ersetzte die Firma Moto Spezial durch einen leise laufenden Zahnriemen.



***Ehrgeiziges Projekt von der Alm:
Obenliegende Welle mit zwei
Nockenscheiben und Desmodromik.***

Daytona auch in der Centauro und später in der MGS-01 Verwendung.

Es gab und gibt aber auch immer wieder mal Eigenkonstruktionen von Händlern, Tunern, Tüftlern und Bastlern, die in irgendeiner Weise Zahnriemen in Verbindung mit Moto Guzzi-Motoren verwenden. Allen voran ist da die Firma Moto Spezial von der Schwäbischen Alb zu nennen. Diese hatte damals einen Zahnriemenantrieb entwickelt, welcher in den großen V2-Modellen die Steuerkette ersetzte. Dieser wurde als Zubehör angeboten und verrichtet auch heute noch in vielen Guzzis seinen Dienst.

Ein Prototyp blieb eine Konstruktion mit Zahnriemengetriebener, obenliegender Nockenwelle mit desmodromischer Ventilsteuerung. Das wäre was gewesen: eine Desmo-Guzzi aus dem

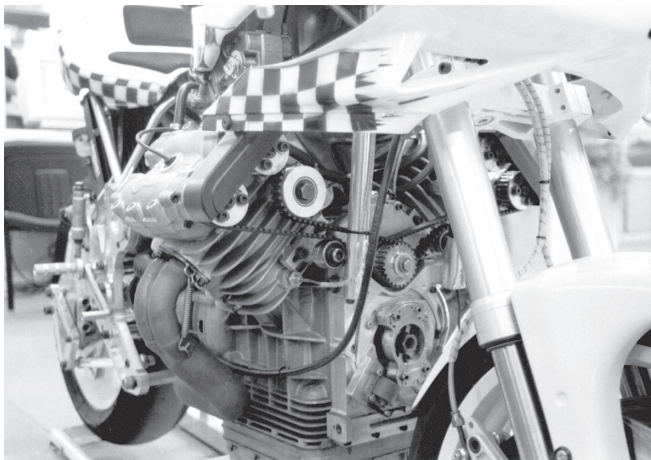
***Renn-Guzzi mit zwei oben-
liegenden Nockenwellen.***

Schwabenlände! Hier trieben je zwei Zahnriemen von der ursprünglichen Nockenwelle aus eine Zwischenwelle pro Kopf an. Von hier aus führte ein kurzer Riemen zu einer zweiten Welle, an deren beiden Enden sich jeweils eine Nockenscheibe zur Steuerung des Ventilhubes befand.

Als Moto Guzzi damals begann, den Daytona-Motor zu entwerfen, war der Plan, ein Motorrad zu entwickeln, welches der Ducati 851 in der Superbike-WM ebenbürtig sein sollte. Hierfür wäre es konsequent gewesen, die Zylinderköpfe wie bei dem Langstreckenmotor um 90 Grad zu drehen, so daß die Einlaßöffnungen zur Motormitte hin gewesen wären und dann zwei obenliegende Nockenwellen zu verbauen.

Die Idee hatten die Techniker selbstverständlich auch, aber diese Konstruktion wäre zu teuer geworden.

Ende der neunziger Jahre baute der Berufsschullehrer Pierpaolo Gattuso zusammen mit Schülern und Freunden so einen modifizierten Guzzi-Motor. Dieses Triebwerk wurde jahrelang in italienischen Rennserien eingesetzt und stetig weiterentwickelt. 2006 leistete der Motor mit 1.100 Kubikzentimetern 151 PS.



Nicht nur große Guzzi-Motoren wurden nachträglich auf Zahnriemenantrieb für die Nockenwellen umgestellt. Beim letztjährigen Moto Guzzi-Treffen in Mandello del Lario war diese Rennmaschine auf Basis der kleinen Baureihe zu entdecken.



Der Zahnriemenantrieb sitzt zwar wie bei der Falco 350 und der Daytona auf der Vorderseite des Motors, es wird aber wie bei dem Langstreckenmotor von 1980 nur ein Riemen verwendet.

Die Vergaser zeigen schräg nach oben, damit die Schwerkraft beim Befüllen der Zylinder etwas mithelfen kann. Der Schalldämpfer befindet sich unter Tank und Fahrersitz.



Leserbrief

In der Motalia Nr. 315 hatte Arno Spintie Probleme mit der Elektrik seiner Moto Guzzi California geschildert und die Motalia-Leser um Hilfe gebeten. Hier nun seine Rückmeldung, wie die Geschichte ausgegangen ist:

Hallo Motalia,
nochmals vielen Dank für den gedruckten Artikel.

Es haben sich 23 Personen mit mehr oder weniger hilfreichen Tipps per E-Mail gemeldet, dazu noch einige per Telefon. Super. Auch eine Guzzi-Werkstatt aus dem Norden hat mir ihre Hilfe angeboten. Es funktioniert nun wieder. Letztlich hat mir ein Guzzi-Fahrer aus der Nähe, der Paul, den ich bis dahin nicht kannte, die entscheidende Hilfe gegeben. Guzzi heile und einen neuen Freund gewonnen - besser geht's nicht.

Was war der Fehler? Neu eingebauter Regler war schlecht, dazu ein Kurzschluß im linken Lenkerschalter und eine defekte Ladekontrolllampe.

Ach ja, auch ein Guzzi-Fahrer, den ich auf

der Isle of Man kennengelernt hatte, leider ohne Daten auszutauschen, hat sich gemeldet. Wir wollen nächstes Jahr wieder hinfahren und auch Kontakt halten.

Ein voller Erfolg Dank des Abdrucks meines Artikels. Super.

Guzzi-Grüße Arno Spintie

Leserbrief zum Fahrbericht der Aprilia Shiver 900 in der Motalia Nr. 316:

Hallo Motalia-Team,
nach fast 50.000 Kilometern auf der Shiver 750 der ersten Serie habe ich mir nach einer Probefahrt die 900er gekauft. Der Händler hat gleich Pirelli Angel GT aufgezogen, damit läuft die Aprilia prima. Was mich aber ärgert, sind verschiedene Sparmaßnahmen: Kein konifizierter Lenker mehr, keine Warnblinkanlage mehr und keine Aufnahmen für den Montageständer mehr - wie soll man da denn ordentlich die Kette schmieren? Aber sonst ein tolles Motorrad, freue mich schon auf die nächsten 50.000 Kilometer!

P. Müller

Umgezogen?

Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

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

alte Adresse:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

neue Adresse:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

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

Bella Italia Finlandia

Links ab zu Lancia - rechts ab mit der Laverda Atlas zum Nordkap?

Wer den Terminkalender in der Motalia bewußt verfolgt, dem ist sicher schon die Bella Italia-Veranstaltung in Mustiala bei Forssa in Finnland aufgefallen. In diesem Sommer habe ich es nun endlich geschafft, in den Norden zu fahren. Von Palamuse in Estland bis Mustiala in Südfinnland sind es keine 400 Kilometer, den Katzen-sprung über den Finnischen Meerbusen inbegriffen.

Für geneigte Leser folgt hier nun eine längere Reportage über das Treffen. Wer es eilig hat, der blättert bitte weiter und gibt sich mit dem Satz: „Fast wie mit der Straßenbahn bis kurz vor das Nordkap zum Meeting der vereinigten, motorradfahrenden Italo-rentner“ zufrieden. Dieser sagt schon fast alles aus.

Wie kommt man nach Mustiala? Von Deutschland aus legt so ziemlich jeden Tag mindestens eine Fähre in Travemünde Richtung Helsinki ab. Buchen, über die A1 fast bis zum Skandinavienkai fahren, in See stechen und schon am nächsten Morgen wacht man in Skandinavien auf. Von Estland aus gesehen ist es noch deutlich schwieriger! Man fährt zum Hafen in Tallinn und rollt mit dem Motorrad auf soetwas wie ein Kreuzfahrtschiff. Kosten sind ungefähr 35 Euro, ohne Kabine und Essen für zwei bis vier Stunden Überfahrt. Bei geschätzten zwanzig Fährabfahrten pro Tag ist es extrem schwierig, die Überfahrt zu verpassen und einen Ausblick auf den Finnischen Meerbusen zu erhaschen.

Mehr als 15.000 estnische Bauarbeiter wollen regelmäßig über das „Stück“ Meer, um Geld zu verdienen, und mindestens fünf Millionen finnische Tagestouristen wollen sich mehr oder weniger billigem, estnischem Alkohol hingeben und dem



Moto Guzzi Le Mans mit voluminöser Verkleidung.

heimischen Finanzamt durch den Import von erlaubten 90 Litern Bier ein Schnäppchen schlagen.

Die wirkliche Unfallgefahr auf diesem Stück der Reise besteht darin, bei leichtem Seegang den besoffenen Finnen auszuweichen und eine Bierdusche zu vermeiden. Zusammengefaßt, bis hier her ist die Anreise problemlos, U-Bahn fahren in der Frankfurter Innenstadt ist bestimmt komplizierter und viel gefährlicher.

Rechts: Rollerreihe gegenüber den Ferraris.

Nach sonnigen zweieinhalb Stunden Fährüberfahrt auf dem Oberdeck im Liegestuhl kam ich in Helsinki an. Die Stadt war am Freitagabend wie ausgestorben. So wie mein Freund mir erklärte, sind die meisten Bewohner von Helsinki im Hochsommer zur Ferienzeit draußen auf dem Land und entspannen in der Natur. Wir gingen dann Essen, das Restaurant war fast leer, und wir leerten später noch ein paar estnische Importbierdosen bei ihm zu Hause.

Am Samstagmorgen habe ich dann Helsinki bei strahlendem Sonnenschein und 14° Celsius Richtung Vantaa nach Norden hin verlassen. Anfangs auf der Stadtautobahn unterwegs über den Ring II, bog ich nach ca. 25 Kilometern auf eine Nebenstraße ab und rollte dem Ziel entgegen. Kurven waren leider Mangelware. An einer Straßenkreuzung im finnischen

Nichts kam dann ein Maserati Biturbo als Begleitschutz dazu, nun erübrigte sich jegliches Orientierungsbedürfnis - wo will der denn sonst hin? Gegen 10:00 Uhr kamen wir gemeinsam in Mustiala an. Geöffnet war das Gelände wohl bereits ab 9:00 Uhr. Der Eintritt war frei. Es handelt sich um ein heutzutage multifunktional genutztes, ehemaliges landwirtschaftliches Gut. Dort gibt es eine Schule, Ausbildungsstätten, Verwaltungsgebäude und eine kleine Brauerei. In der Parkanlage, ich denke mal, es sind vielleicht rund um die Gebäude so zehn Hektar, waren die Reviere für die verschiedenen italienischen Kulturgüter mit Schildern abgesteckt.

Allerdings wurde das äußerst entspannt, eben finnisch, gesehen. Gut, die Ferrari und Maserati standen mehr oder weniger konzentriert auf ihren Arealen, aber





Links ab zu Lancia - rechts ab mit der Laverda Atlas zum Nordkap?

zumindest die Motorräder waren bunt gemischt. Nur die zahlreichen Roller-Fahrer bekamen eine separate Gebäudefront zugewiesen, vor der sie parken sollten, Strafe muß sein. Immerhin waren bestimmt mehr als dreißig dieser Fortbewegungsmittel aller Baujahre und Modelle vertreten.

Allgemein findet man bei Bella Italia so ziemlich alles, was aus Italien stammt und einen Motor hat, vom Iveco-Kipper, der soetwas wie eine Restauration hinter sich hatte, bis zur Renn-Guzzi. Man hörte auch einiges, vom goldkettenbehängten finnischen Unterweltler, der den funkelnagelneuen Ferrari-Motor säuseln ließ, über die geballte Kraft einer 125 Mondial bis hin zum Schreien einer Panigale. Oder war es umgekehrt? Egal, das Volk lief zur Geräuschquelle, murmelte bewundernde Worte und schlenderte weiter.

Man flanierte durch den Park, bestaunte die Neuankömmlinge, schaute hier, fotografierte da und konnte sich in aller Ruhe auch Details widmen oder Sachen bestaunen, die in Deutschland einen Volks-

auflauf verursachen, für Finnen aber völlig alltäglich sind. So wie einen fast originalen Fiat 131 im vollen Werksrallyetrimm - es fehlte nur die Walter Röhrl-Puppe hinter dem Steuer.

Gegen 11:00 Uhr wurde die Zufahrt versperrt, und das Programm sollte beginnen. Im Grunde aber völlig egal, wer später kam, der parkte eben links vom Anwesen im Park oder fuhr mit dem Motorrad von hinten auf das Gelände. Die Motorradreihen waren nun auch dicht geschlossen, und mein Nachbar bürstete bzw. striegelte sich genußvoll den Rauschebart im Chromspiegel seiner Guzzi, und ich wartete auf das nun beginnende

Programm.

Aber leider vergebens! Es gab zwar ein Programm, aber es passierte nichts! Man ging also weiter spazieren, machte mehr Bilder und trank noch einen Kaffee und hörte dann so allgemein: „Ja, ich fahre auch gleich wieder. Immer dieselben Leute und Ausstellungsstücke, genauso wie in den letzten zehn Jahren...“

Das Ganze wirkte wie ein rollendes Museum für italienische Fahrzeuge, durch die geringe Verbreitung war im Grunde kein Modell wirklich überrepräsentiert. Ich müßte schon lange nachdenken, was ich in doppelter oder dreifacher Ausführung gesehen habe, außer den Rollern und Fiat 500 vom entsprechenden Club in Finnland, die stellten ein ganzes Rudel dieser Kugeln aus.

Alleine die Atmosphäre ist fantastisch entspannend. Erschreckend fand ich nur das Durchschnittsalter der Motorradfahrer: „Gefühlte“ fünfundsechzig Jahre? Dreiviertel aller Teilnehmer dürften schon Rentenbescheide im Postkasten haben oder den Früruhestand genießen. Das

Ganze wirkte für mich schon ein bißchen skurril. Alleine die ganzen siebzigjährigen Guzzi-Treiber in ZZ-Top-Optik wären eine klasse Statistentruppe für einen Spielfilm von Aki Kaurismäki - Leningrad Cowboys - Volume II. Finnische Italobiker haben definitiv ein Nachwuchsproblem, und das schreibt ein Dreiundfünfzig-jähriger.

So gegen halb eins lichteten sich die Reihen deutlich, eine unsichtbare und deshalb ominöse Kommission kürte soetwas wie „Best of the Show“, überreichte einen (in Worten einen) Pokal und das war dann Bella Italia.

Btw.: Der gestriegelte Bart meines Nachbarn half nicht, die chromglänzende California blieb unbeachtet, und den Pokal bekam ein zahnbürstengepflegter Ferrari bzw. dessen Fahrer.

Mein persönliches Highlight war der Kontakt zu einem Fahrer einer Laverda 600 Atlas. Es soll angeblich vier Laver-

**Reifen
Salewsky**

**Ihr Ansprechpartner für
Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen
Freie Tankstelle**

21357 Bardowick · An der B 4 · Hamburger Landstr. 65

 **(0 41 31) 12 91 11**

da Atlas in Finnland geben. Wir haben uns lange unterhalten, und ich konnte ihm auch mit Ersatzteilen bzw. möglichen Quellen helfen. Es war aber auch zusammen mit meiner Aprilia Tuareg Wind das einzige Motorrad vor Ort mit einem gewissen Bezug zu den Reiseenduros der 80er und 90er Jahre.

Ich bin dann so ab 13:00 Uhr auf wirklichen Nebenstraßen Richtung Helsinki gekurvt. Quer durch ein Naturschutzgebiet schmiegt sich die Straßen an die zahlreichen Seen, zumindest die ersten 50 Kilometer pure, wunderschöne Natur und Kurven satt.



Regler für alle Ducatis 87,- €

10 Jahre Garantie, 1 Jahr
uneingeschränktes Rückgaberecht

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

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

Kontaktlose Zündanlagen für viele Motorräder lieferbar

Bike Affairs Bredenbek

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

Zu meinem Reisevehikel, es war ja der erste längere Ausflug mit der Aprilia 6.35 Tuareg Wind (Motalia Nr. 314). Mein Freund hatte sich vorher erkundigt, die kleinen Aprilia-Modelle gibt es nicht in Finnland. Deshalb hatte ich die Tuareg genommen, um etwas Interessantes zum Treffen beizusteuern.

Ansonsten: Keine Motorradreise ohne Schrauben, die neue Batterie bekam einen Zellschluß, und ich fuhr geschätzte 500 von 800 Kilometern ohne jegliche Lichter, sonstige Relaischaltungen und

Anzeigen herum. Stromversorgung, von der Zündung mal abgesehen, wird allgemein völlig überbewertet - „my2c“. Dafür weiß ich nun, daß die Kleine mit Schieben immer anspringt, und die Batterie nur das Leistungsgewicht verschlechtert.

Die Spannrolle der Kette konnte ich auf der Fähre auf dem Rückweg wieder an ihren spannenden Platz befördern, ich hatte bei der Montage schlicht einen sichernden Federring vergessen. Typisch deutscher Pfusch an italienischen Motorrädern halt. Sonntagsabend dann wieder zu Hause in Estland ein Resümee: „Bella Italia 2018, ich komme wieder“. Es sind ja nur 400 Kilometer bzw. ein Wochenende als Zeitrahmen, das ich am Sonntag bei meinem finnischen Freund in dessen Saunahaus in Evigskog am See in völlig entspannender Tiefenentspannung abklingen lassen kann. Aber ausschließlich nur für dieses Treffen von Deutschland aus anzureisen, das kann ich nicht empfehlen, dann sollte man schon eine Woche Urlaub in Südfinnland dranhängen.

Zum Abschluß: Wer aus östlicher Richtung in das Gebiet rund um Forssa reist,

der bekommt schon einen Eindruck, was ihn die nächsten ungezählten Kilometer bis zum Nordkap, wenn es denn weitergehen soll, an Langeweile erwartet. Vielleicht überdenkt man dann seinen Egotrip und reiht sich nicht in die Reisegruppen der BMW GS 1200-Fahrer ein, die organisiert und geführt unter dem Titel „Betreutes Motorradwandern für Senioren“ Forssa auf dem Weg nach Norden passieren.

Christoph Hamkens

***Finnische
Seenlandschaft.***



The Bikers' Classics 2017

Vor zwei Jahren sind mein Freund Erich Weidenholzer und ich zu dem Motorradspektakel nach Spa-Francorchamps zur Bikers' Classics gefahren. Die Laverda 750 SFC Replica hatte bis zum vierten Training gehalten, im fünften Run auf der Gerade von Blanchimont gab es einen gewaltigen Motorschaden. Beim nach Hause fahren von Spa machten wir uns aus, daß wir 2017 wieder ein Team sind, Erich mit der Laverda und ich mit der Sony II. (Alle meine Fotos sind unter www.mrsc-gunskirchen.at zu sehen.) Der Motor wurde von einem Laverda-Spezialisten repariert und standfester gemacht und einige Tage im Vorjahr auf dem Pannoniaring von Erich eingefahren.

Pünktlich am 29.06. um 04:00 Uhr starteten wir zur Rennstrecke nach Spa, 880 Kilometer hatten wir vor uns. Am Nachmittag angekommen, machten wir die Anmeldung und anschließend suchten wir uns einen Platz im oberen Fahrerlager. Ohne Schwierigkeiten kam Erich von der Motorradabnahme mit der Italienerin zurück. Zeit hatten wir genug, und so gingen wir Motorradl schau, auch heuer gab es viele „Leckerbissen“ zu bestaunen. Bei der Besichtigungstour trafen wir Willi Werndl, den Laverda-Papst für mich, und seine Gabi sowie Reinhold Weinert von der Laverda Connection Oberpfalz, der ein bißchen an der Elektrik gebastelt hat.

Am Freitag am Morgen schnappte ich die Fotoausrüstung und ging zur Eau Rouge, später zur La Source und am Nachmittag zur Zielschikane. Ich mußte versuchen, viele Fotos zu knipsen, weil der Wetterbericht für Samstag viel Regen angesagt hatte. Die Eau Rouge ist schon etwas Besonderes, wenn man am tiefsten Punkt steht und sieht, wie das steil bergaufgeht. Auch sehr gute FahrerInnen drehen kurz das Gas ab, schalten einen Gang herunter und

ab geht die Post. Erich sagte „Wenn du oben bist und in den Fünften schaltest, meinst du, du springst in den Himmel.“ Am Schmunzeln von Erich merkte ich, daß er voll zufrieden war mit seiner Laverda. Nach dem ersten Turn wurden die Zündkerzen kontrolliert und die Bedüsung an den Vergasern geändert. Die European Classic-Fahrer, also die Teilnehmer des Langstreckenrennens, gaben in den Trainings am Vormittag auch schon mächtig Gas. Da gab es Teams, die hatten ein Trainingsmotorrad und eine Wettbewerbsmaschine, die voll ident waren, und es gab Teams, die nur ein



Nach knapp 900 Kilometern in Spa-Francorchamps in Belgien angekommen.



Zu schrauben gibt es immer wieder was.

Motorrad zur Verfügung hatten. Zum Beispiel zwei französische Laverda-Teams bekamen technische Probleme und konnten nicht an den Start gehen.

Der Samstag war wettermäßig voll zu vergessen, einfach nur naß: Es gab ganz wenige FahrerInnen, die sich mit dem Regenwetter anfreunden haben können. Vieles spielte sich in den Boxen und rundherum ab, so gab es z. B. eine Drags-

ter-Ausstellung, diverses Zubehör und gebrauchte Motorräder und Teile wurden angeboten, nicht zu vergessen: Die Haare konnte man sich auch schneiden lassen.

Das Rennen wurde bei viel Regen um Punkt 20:00 Uhr am Samstag im Le-Mans-Stil gestartet und um 23:37 Uhr vom Rennleiter abgebrochen: Nach einem technischen Problem gab es viel Öl auf der Rennstrecke, hieß es. 47 Teams gingen an den Start und 37 Teams kamen ins Ziel.

Das holländische Team um Gijs van Dijk gewann im Vorjahr die 1.000er-Klasse, heuer erfuhr das Team Platz drei, eine super Leistung bei dem Starterfeld. Gewonnen hat die Klasse eine Kawasaki KZ 1000, den zweiten Platz belegte das Team Scuderia ACR II auf einer Ducati 900 SS, was auch große Freude bereitete. Die 750er-Klasse gewann das Team Amici Mie auf einer Ducati 750 TT

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 25ten 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.

vor dem Team Cabelli Belli auf Ducati TT1 Replica. Die MC-Klasse gewann eine Honda Magnum vor zwei Suzukis.

Am Sonntagmorgen verzögerte sich der Start von den Fahrern der verschiedenen Gruppen wegen der Arbeiten der Fahrbahnverunreinigung um Mitternacht, und der Himmel fing wieder an zu weinen. Öl und Nässe, da beschlossen wir und viele andere Motorsportler, den



Oben: Das deutsche Team Scuderia ACR II holte mit der Königswellen-Ducati in seiner Klasse den zweiten Platz hinter einer Kawasaki 1000.

Links: Die Vorjahressieger vom niederländischen Laverda-Team sahen diesmal als dritte die Zielflagge.



Weg nach Hause anzutreten.

Gegen das Wetter kann man nichts machen, die Veranstaltung hat uns sehr gut gefallen, und wir waren nicht das letzte Mal hier.

Erich Mülleger

In der Klasse bis 750 Kubik gewann diese Ducati aus Italien.



Guzzi-Raduno 2017

Wir wollen wieder runter - von Hamburg nach Mandello. Zum 96. Guzzi-Geburtstag. Bernhard mit 850 T3 Carabinieri und ich mit meiner 850 T. Ein paar Tage in den Süden zum Comer See. Viele Leute treffen, schönes Wetter - einfach genießen. Es sollte etwas anders kommen.

Wir sind mittendrin, wunderbare Bergwelt, schöne Alpenstraßen, bestes Wetter und wir machen Pause. Genauer gesagt machen wir gerade eine Zwangspause hier am Maloja. „Was hast Du denn da mitgenommen, der Gaszug paßt doch gar nicht!“ Bernhard kann es nicht fassen. Na ja, immerhin hab' ich zu Hause noch schnell einen Zug vom Haken genommen und eingepackt. Leider einen von meiner Le Mans. Bernhard hat einen dabei, der besser paßt. Na, wie schön, also den gerissenen Gaszug raus und den anderen halbwegs passenden montiert. Überhaupt ist das hier ein schönes Schrauberplätzchen, kann ja bald nicht besser sein.

Und weiter geht's gen Süden über Chiavenna, Autostrada bis Bellano, ran an den Lago und schön die Küstenstraße runter bis Mandello rein. Herrlich, endlich wieder

hier! Bei Agostini rechts runter und gegen 19:00 Uhr sind wir am „Al Ghezz“. „Wir sind da!“, sag' ich. „Wollen wir nicht erstmal das Zelt aufbauen?“, meint Bernhard. Na gut, muß ja auch sein. Also erstmal einen guten Platz sichern. Wir fahren im Park ganz nach vorne in die Ecke bis an's Seeufer. Oben auf der Anhöhe bauen wir das Zelt auf. Wegen der schönen Lage, versteht sich. Es sollte ein Fehler sein.

Dann aber endlich in die Pizzeria „Al Ghezz“. Ich hab' Hunger auf meine schöne Prosciutto und ein Bier. Aber es gibt gar keine Speisekarte, wie letztes Jahr. Es gibt ein Baukastensystem. Man soll sich seine Pizza zusammen-dingsen, konfigurieren quasi. So ein Quatsch, wir bestellen wie gehabt und auch Pizza Prosciutto und es klappt. Gestern hatte Bernhard an der T3 die Kontaktzündung nachstellen müssen. Ein Kontaktabstand war fast auf Null, Nocken war trockengelaufen, weil der Filz nicht am Platz war. Ansonsten lief ja alles gut, bis auf daß ich bis auf die Unterhose naßgeregnet war. Hatte keine Lust auf die Regenhose.

Am nächsten Tag, Freitag, den 8. September, baden wir gleich

Gaszugreparatur in der Nähe des Maloja-Passes.





Zündung einstellen auf der Anreise.

am Morgen im super herrlichen Wasser des Lago. Nach dem Frühstück im „Al Ghezz“ schauen wir uns um. Und ich sag' noch: „Wie gut, daß wir rechtzeitig angereist sind, bevor die anderen alle kommen und es hier wieder rappelvoll wird!“. Aber diesmal sollte alles anders kommen.

Am Lido ist ein Stand von Bruno Scola aufgebaut. Ich kenne seinen Namen und ein altes Foto von ihm aus meinem Buch von Ian Falloon. Bruno Scola war in den siebziger Jahren Werksmechaniker bei Guzzi und war dabei, als die 850er Le Mans auf den Rennpisten gefahren wurde. Jetzt hier live und in Farbe steht er vor uns. Ich zeige rüber zu meiner frisch geputzten 850 T, und er sagt mir gleich, daß es bei dem Motor ein Problem mit dem Ölfilter gibt, weil er nämlich keinen Ölfilter hat, also keine übliche Ölfilterpatrone. Das könne man aber ändern, wäre nur etwas aufwändig, weil der Motor umgebaut werden müßte. Ein heißer Tipp vom Werksmechaniker! Aber na ja, ich will sie ja nicht auf der Piste fahren. Ein echtes Sahnestück ist die „777“ auf seinem Stand. Die Langstrecken-Guzzi mit dieser Startnummer hat in Imola letz-

tes Wochenende in der italienischen Meisterschaft den dritten Platz im Vier-Stunden-Rennen in der Kategorie Classic 1000 erreicht. Wie in den Siebzigern war auch hier wieder Bruno Scola beteiligt!

Auf dem ganzen Gelände gibt es noch so einige tolle, umgebaute Guzzis zu sehen, mit gefrästen Teilen, aufwändiger Lackierung, Chrom und polierten Sachen, aber dieser Langstreckenrenner ist für mich absolut beeindruckend. Am

Abend treibt uns der Hunger wieder ins „Al Ghezz“. Pizza gut, Bier gut, alles gut. In der Nacht zum Samstag regnet es. Wassereinbruch im Zelt, nasse Füße im Schlafsack. Wir brauchen eine Plane, so ist der Plan, damit wir die nächste Nacht überleben. Ich fahre zu Agostini und frage Luca. „The best way is to drive to Lecco“, dort im Baumarkt gibt's was, meint er. Na, ich denke, bei Angela oben im Agriturismo „La Selvaggia“ haben die auch was für uns. Also schnell hoch. Dunkle Wolken sind schon in Sicht.

„Ciao Angela, wir brauchen eine plastica per fare sulla tenta und uno appartamento für Sonntag“. Okay, Massimo hat eine große 4 x 8 m-Plane, das wird reichen und das mit der Unterkunft geht auch klar. Schnell wieder runter zum Platz. „Zack“, mein anderer Gaszug reißt, runter mit halber Kraft und Plane übers Zelt gezogen.

Dann haben wir Zeit für einen Werksbesuch. Fahrzeugmontage, Motorenmontage, Endkontrolle - alles ist im kleinen Bereich zugänglich. Am dicken 1.400er-Motor glänzt die externe Lichtmaschine zwischen den Zylindern. Ich frage nach



Dritter Platz beim Langstreckenrennen in Imola für diese Moto Guzzi.

dem Hersteller, und die freundlichen Herren meinen, daß sie als eines der wenigen Teile aus China (!) kommen würde, aber das wäre bei BMW auch so. Tja, nix Bosch, die Zeiten sind vorbei. (**Anmerkung der Redaktion: Bosch produziert auch in China.**)

Und es gibt zur Zeit auch nur die kleinen V7 und V9 sowie die dicken 1.400er-Modelle. Die Mitte fehlt komplett, keine Griso, keine Breva, keine Stelvio. Da darf man also gespannt sein auf die neuen Modelle. Dann wieder rüber zum „Al Ghezz“. Einige Besucher kommen doch noch angereist. Aber der Park wird nicht annähernd voll. Wir sitzen draußen auf der Bank beim Bier und irgendwann fällt uns auf, daß nur noch Engländer zu hören sind. Wir plaudern über England und Schottland und daß das Wetter ja neben-sächlich sei. Die neun wasserdichten Englishmen fühlen sich hier wie zu Hause, haben ja einfach ihr gewohntes Wetter dabei. Die Italiener haben sich nach drinnen verzogen.

Dann zieht es uns rüber zum überdachten Festplatz. Langsam müßte ja mal die Live-

Musik anfangen. Der Platz ist brechend voll. Hier gibt's was zu futtern und zu trinken, aber vorher ist an der Kasse zu zahlen - etwas umständlich. Ein DJ heizt schon mal die Menge an. Und es gibt eine Tombola, die Italiener lieben Tombola. Der Hauptgewinn ist eine V7. Natürlich eine neue, eine kleine - ein Sondermodell von Agostini.

Dann geht's los: Eine Rockband nach unserem Geschmack. Die spielen Stücke von Deep Purple, Scorpions, Led Zeppelin - die können alles. Der Abend wird lang, bevor die letzten Zugaben verklingen. Dann zum Absacker ins

„Al Ghezz“ und bei Nieselwetter dann heim in unser Zelt. Heute bleibt es innen trocken, die Plane hält.

Aber der Sturm rüttelt an unserer Behausung, ich höre die tosenden Wellen. War keine gute Idee, das Zelt hier auf dem Deich aufzubauen, hoffentlich geht das gut. Der Sturm dreht und wütet jetzt am Zelteingang. Mir reicht's und ich verlasse den warmen Schlafsack, ziehe den Reißverschluß am Eingang auf und sehe, wie die Plane hin- und herpeitscht, baue die Stangen am Eingang ab und sicher alles mit Heringen. „Macht das nicht zu dicht, damit Ihr nicht erstickt!“, sagte noch unser Nachbar. Ich lasse einen Spalt am Reißverschluß auf, krieche wieder in den Schlafsack und lausche. Es scheint nicht wilder zu werden.

Sonntag: In dem Flußbett, das normalerweise fast ausgetrocknet ist, hat sich ein breiter Strom breitgemacht. Die braunen Fluten ergießen sich in den Lago und reißen Sand, Geröll und Treibholz mit sich. Ich muß daran denken, daß gestern ein Schwarzafrikaner im rosa Elefanten war und Regenschirme verkaufen wollte. Der

wußte schon Bescheid. Der hat wohl mit seinem Regentanz alles herbeigezaubert. Aber muß das gleich so doll sein? Vielleicht hätten wir ihm einfach einen Schirm abkaufen sollen oder auch zwei. Der Regen läßt nach, ich laufe im Park und im Lido umher und begutachte die Schäden. Na ja, hier und da sind neue Tümpel entstanden, bei einigen sogar direkt vor dem Zelt! Einige Besucher sind abgereist - ein trauriges Bild. Wir gehen frühstücken im „Al Ghezz“. Dann regnet es wieder. Später sitzen wir dann im „Elefante Rosa“, und schließlich kommt MotoGP im TV, wie schön, aber auch der Sieg für Ducati fällt in's Wasser.

Wir packen unsere Sachen, und Bernhard baut das Zelt ab. Ich baue zwei neue Gaszüge ein. Gerissen sind beide am Eingang des Vergasers. War wohl doch zu eng, der Bogen. Auf geht's in den Ortsteil Somanà zu Angela. „Ciao, hallo, tutto bene?“ Ja, alles gut. „Qui è come un paradiso!“, sag' ich, die Aussicht auf ein Bett ist wirklich fantastisch. Im ehemaligen Ziegenstall des Agriturismo „La Selvaggia“ gibt's jetzt moderne Apartments. Das Essen ist wie immer allerbest.

Der nächste Tag ist ein besonderer Tag: Es regnet nicht! Ein helles Licht erscheint am Himmel, es ist die Sonne. Nach Tagen der Düsternis sind wir nicht daran gewöhnt und wir tragen unsere Sonnenschutzbrillen. Dann nutzen wir die Gelegen-

heit und waschen einige muffelige Socken und dergleichen. Und wir müssen auch sofort nach Lecco zum Eisessen.

Dann zurück nach Mandello hoch ins „Al Verde“, einfach mal Hallo sagen. Es ist früher Nachmittag, also nicht viel los bei Mario. Er sitzt am Tisch mit drei anderen Männern. Den einen kenn' ich, Luciano Gazzola, ein ehemaliger Guzzi-Testfahrer. Wir trinken nur ein Wasser und verabreden uns für Mittwoch Abend zum Stammtisch. So, dann wieder weiter und noch einmal zu Agostini. Ich kaufe noch zwei weitere Gaszüge als Ersatz, besser ist das. Und zwei neue, verchromte Spiegel (Ich hatte nur einen linken schwarzen.) und weil's jetzt auch egal ist ein schönes (teures) Guzzi-Polo-Hemd. Bernhard hält sich zurück und kauft zwei Dichterringe. Seine Ölleitung ist wohl nicht ganz dicht. So, dann erstmal wieder in den rosa Elefanten. Und dann auch schon wieder weiter nach Varenna. Das wunderbare Wetter muß man ausnutzen.

Am Dienstag machen wir die Giro di Lago. Eine Tour um den See, hab' ich noch nie gemacht, egal ich fahr' voraus

Zusatzpläne über dem Zelt.



und werde Bernhard mal die landschaftlich wunderschöne Strecke zeigen. Also erstmal nach Lecco und links rein in das Valsassina gen Norden, bei Bellano weiter am See entlang. Wirklich wunderschön, allerdings ist's ganz oben am See vorbei mit See und Schönheit, weil die Straße den See verläßt und mich die Orientierung. Irgendwie schlagen wir uns weiter durch und gelangen schließlich an das westliche Seeufer. Runter die Küstenstraße geht's solange gut, bis wir im Verkehr steckenbleiben, zwischen LKW und Felswand eingeklemmt. Dann nach Como rein sind wir auch gleich wieder raus und rüber nach Lecco und zack nach Mandello. Dann erstmal wieder schön in den rosa Elefanten, hingesetzt und Aperol Spritz zur Abkühlung geschlürft. Die Tour um den See ist quasi so in der Gänze nicht unbedingt zu empfehlen und läßt sich z. B. mit einer Fährfahrt ab Varenna als Abkürzung verbessern. Dazu könnte man auch gleich in Menaggio wieder zurück rüber nach Bellagio und dann auf dem Festland schön den Arm des Lago di Lecco runter nach Lecco usw. oder so ähnlich.

Beim kleinen technischen Dienst am nächsten Tag baut Bernhard seine Dichtungsscheiben in die Ölleitung, die oben die beiden Zylinder versorgt, damit alles schön dicht ist - denkt er jedenfalls. (Aber es sollte anders kommen.) Heute geht's a piedi, zu Fuß. Mann soll sich ja auch bewegen, also runter zum Schiffsanleger, denn wir wollen mit dem Schiff fahren, jaha - das ganze Programm machen wir hier. Heute ist auch wieder bestes Wetter, also auf geht's. Tja, was gibt es da zu erzählen, eine Fahrt mit dem Linienschiff ist, genau betrachtet etwas - äh - langweilig, aber auch schön, und wir haben sonst nichts weiter vor, also genau das richtige für uns. Bellagio ist unser Ziel und wir

haben dort eine dreiviertel Stunde Aufenthalt zwischen Touristen aus England, Japan und wasweißichwo. Bernhard soll das ja auch mal gesehen haben.

Dann wieder zurück und am Abend geht es ins „Al Verde“ zum Guzzi-Stammtisch. Jeden Mittwoch ist hier geschlossene Gesellschaft nur für Mitglieder, wobei Gäste auch willkommen sind. Das kenne ich ja schon. Bernhard kennt das noch nicht. Unser Tischnachbar ist Engländer, seine Frau Italienerin. So können wir uns ganz angeregt unterhalten. Das Essen ist gut und reichlich. Dann wird noch „Tanti Auguri“ angestimmt, denn Renato Pasini hatte kürzlich Geburtstag. Der hat auch was mit der „777“ zu tun, also ein bekannter Bursche, wie so mancher hier in der Runde. Der Abend wird für uns nicht allzu lang, weil wir ja noch zurück zu Angela fahren müssen und auch einen anstrengenden Tag hatten, vom nächsten Abreisetag ganz zu schweigen.

Ja, heute am Donnerstag ist endlich Abreise. Frühstück, bezahlen und los, d. h. erstmal zu Agostini, weil Bernhard doch noch die Ölleitung ersetzen will, weil's doch noch nicht dicht ist. Aber auch diese Aufgabe ist schnell erledigt, und es kann dann gegen 11:00 Uhr endlich losgehen, denn wir haben noch ein paar Kilometer vor uns. Wir fahren am See entlang bis Bellano und dann endlich auf die Autobahn nach, äh - Scheiße - nicht nach Lecco, ich glaub's nicht! Als Tourguide bin ich wirklich nicht so tauglich. Wir sind auf dem Weg nach SÜDEN. Und es gibt, so weit ich mich erinnere, keine Ausfahrt vor Lecco. Also auch das noch. Um es kurz zu machen und weil es mir peinlich ist, überspringe ich die nächsten Stunden, und wir sind endlich in Deutschland. Es ist allerdings auch schon spät und ich bin richtig kaputt. „Ich könnte noch eine Stunde fahren“, meint Bernhard. Aber ich



Moto Guzzis unterschiedlicher Generationen.

dränge auf einen zeitnahen Abbruch der Tagesetappe. In Lindau sitzen wir dann im Gasthof „Grüner Baum“ beim verdienten Bier. „Ich konnte nicht mehr, oh Mann, was für ein Tag, mir schmerzt alles!“, jammere ich.

Am nächsten Tag haben wir noch so 800 Kilometer durch Deutschland vor uns. Alles ist gut, die Straßen sind trocken und die Sicht ist klar, wie der Wind so frei ... Die Lafranconis bollern und wir ziehen unsere Bahn gen Norden. Alles läuft wie geschmiert. Das Öl pulsiert leakagefrei in den Leitungen, die Gaszüge ziehen wie am Schnürchen. (Doch in den alten Kabelbäumen lauert der gemeine Kupferwurm.) Und bald darauf, irgendwann, irgendwo auf halber Strecke in Deutschland stellt Bernhard glasklar fest: „Du, meine Batterie ist tot!“ Gerade wollen wir los nach einer Tankpause, und es macht nur „Klick!“. Ladekontrolle ist aus, Batterie wurde aber nicht geladen. Was ist hier zu tun? „Wir haben nicht viel Zeit, wir tauschen die Batterien und fahren weiter,“ sag ich. Also schnell getauscht und weiter geht's. Noch ist es hell, und wir fahren ohne Licht, aber gegen Abend ist mit eintretender Dunkelheit zu rechnen.

Wir fahren also mit vollem Tank so 300 Kilometer bis Hannover, tauschen wieder die Batterien und schaffen die restliche Strecke, überlege ich. So klappt es auch, Bernhard fährt vor, und ich folge ihm wie ein Schatten und spende ihm mein Scheinwerferlicht. Die Überholvorgänge machen wir synchron auf mein Hupsignal, eine grenzwertige Guzzi-Choreografie auf der A1, aber so geht's.

Wie gut, daß unsere Motoren sich zumindest lautstark bemerkbar machen. Beide blasen durch

ihre offenen Lafranconis in gleicher Tonlage und das führt zum Auf- und Abschwellen eines resultierenden Gesamtgrollens, je nach Phasenlage. (Ich hab mich schlau gemacht.) Ich lausche und periodisch brummt mir der Kopf. So leuchte ich ihm heim, dem tapferen Bernhard, bis zu seiner Haustür.

So, jetzt muß ich nur noch ein kleines Stück weiter bis nach Scharbeutz an die Ostsee. „Du kannst die Abkürzung über die kleinen Straßen nehmen, aber fahr' da nicht so schnell“, gibt er mir noch auf den Weg. Also los, und weil's eine schlechte Wegstrecke ist, das Fernlicht an - und „Zack“ Licht aus! Das gibt's jetzt nicht, alles duster! Wieder die 100 Meter zurück zu Bernhard. Also das Gepäck runter, Sitzbank hoch, Sicherungen nachgesehen: Zwei sind durch, gewechselt. Das Fernlicht hat 'ne Macke, also jetzt KEIN Fernlicht einschalten und ab nach Hause, was dann auch klappt.

Tja, so gingen ereignisreiche Tage zu Ende. Schön war's doch - immer wieder gerne und wie der Italiener sagt: „Donne e motori, gioie e dolori“. Frauen und Motoren machen Freude und Sorgen. Sigi Scheer (Sergio)

Sport - Sport - Sport

Sporttermine

14.10.-15.10.	Jerez/E	SB-WM
15.10.	Motegi/J	GP
22.10.	Phillip Island/AUS	GP
29.10.	Sepang/MAL	GP
03.11.-04.11.	Doha/Katar	SB-WM
12.11.	Valencia/E	GP

GP = Grand Prix; SB-WM = Superbike-Weltmeisterschaft

Superbike-WM

Vorentscheidung in Portimao/Portugal

Als der Superbike-Troß nach Portugal kam, hatte Jonathan Rea bereits 70 Punkte Vorsprung auf seinen Teamkollegen Tom Sykes. Damit galten die beiden als klare Titelfavoriten, denn Chaz Davies (Ducati) besaß weitere 35 Zähler Rückstand auf den Tabellenführer.

Im Freien Training am Samstag stürzte Sykes und wurde danach von den Ärzten mit gebrochenem Finger für rennuntaug-

lich erklärt. Das war die Chance für Rea, seinen Vorsprung deutlich auszubauen.

In der Superpole Zwei, in der die Reihenfolge der ersten zwölf Startplätze ausgefahren wird, kam Leon Camier nicht weit. Mal wieder ein technischer Defekt an der betagten MV Agusta. So konnte der Brite keine einzige gezeigte Runde fahren und fiel auf den elften Startplatz zurück. Und das, wo er in den Freien Trainings teilweise die dritte Position belegt hatte. Platz zwölf ging theoretisch an Sykes, aber die folgenden Fahrer rückten in der Startaufstellung auf.

Die Pole Position erzielte Rea vor den beiden Aprilia-Fahrern Eugene Laverty und Lorenzo Savadori. Marco Melandri holte sich mit der Ducati den fünften Startplatz hinter Alex Lowes (Yamaha). Davies hatte in der Superpole einen Sturz und mußte vom neunten Startplatz aus ins Rennen gehen.

Rea war schon in den Trainings deutlich schneller als die Konkurrenten gewesen, übernahm vom Start weg die Führung,

setzte sich zügig ab und gewann überlegen. Bereits nach zwei Runden hatte der Kawa-Pilot drei Sekunden Vorsprung geholt!

Chaz Davies (7, Ducati), Eugene Laverty (50, Aprilia) und Marco Melandri (33, Ducati) kämpften zweitweise um die verbleibenden Podestplätze neben dem enteilten Jonathan Rea (Kawasaki).



Foto: worldsbk

Sport - Sport - Sport

Laverty, Savadori, Davies und Melandri bildeten bald eine Vierergruppe im Kampf um Platz zwei. Dahinter wechselten sich Stefan Bradl (Honda) und Xavier Forés (Ducati) mehrfach auf der sechsten Position ab. Dann stürzte Bradl. Nun war es Camier, der Forés den sechsten Platz streitig machen wollte.

In der fünften Runde verlor Laverty Rang zwei an Davies. Der setzte sich auch bald ab, so daß die ersten Beiden ungefährdet ihre Runden drehten. Melandri setzte nun Laverty unter Druck, und dahinter schnappte sich Camier erst Forés, schloß dann zu Savadori auf, der den Anschluß zu Laverty und Melandri verloren hatte.

Ab Rennmitte fielen die Aprilias wieder etwas zurück, wie schon so oft in diesem Jahr. Die Reihenfolge auf den ersten Plätzen lautete nun Rea vor Davies, Melandri und Camier. Aber Camier kam immer dichter an Melandri heran. Fünf Runden vor dem Ziel betrug der Abstand noch zwei Sekunden, aber zu Beginn der letzten Runde war es nur noch eine halbe Sekunde, welche die beiden trennte. Doch Melandri konnte sich auf dem dritten Platz behaupten.

Rang vier war für Camier das beste Ergebnis in diesem Jahr und das erfolgreichste Resultat überhaupt für MV Agusta in der Superbike-Weltmeisterschaft. Außerdem bedeutete das die Pole Position für den MV Agusta-Fahrer für das Rennen am Sonntag, während Rea, Davies und Melandri aus der dritten Reihe ins Rennen gehen mußten. Also eine ideale Ausgangsposition für MV Agusta!



Foto: worldsbk

In der Superpole blieb Leon Camier ohne gezeigte Runde wegen eines technischen Defektes an seiner MV Agusta.

Camier hatte dann am Sonntag auch den besten Start und übernahm die Führung vor Michael van der Mark (Yamaha), Forés und Laverty. Jordi Torres (BMW) fiel vom dritten Startplatz auf Rang elf zurück. Innerhalb der ersten Runde kämpfte sich Rea aus der dritten Reihe auf die dritte Position vor. Am Ende der Gerade schnappte er sich van der Mark und machte dann auch mit Camier kurzen Prozeß. Nach nur eineinhalb Runden führte Rea! Davies war nicht so schnell nach vorne gekommen und belegte nun Platz fünf. Melandri konnte man auf der siebenten Position entdecken, dann mußte der Italiener aber einmal weit fahren und war nur noch neunten.

Nachdem Rea freie Fahrt hatte, setzte er sich wieder schnell ab. Laverty überholte Camier, dessen MV Agusta manchmal qualmte. Bald verlor der Brite weitere zwei Plätze an Davies und van der Mark. Davies benötigte drei Runden, bis er einen Weg an Laverty vorbei fand. Rea hatte über drei Sekunden Vorsprung, und der

Sport - Sport - Sport

Abstand wurde nur größer und nicht kleiner.

Eingangs der zehnten Runde rollte Camier mit technischem Defekt aus. Kurz danach stürzte Forés. Der Spanier konnte aber weiterfahren.

Jetzt entbrannte ein heißer Zweikampf zwischen Laverty und Melandri. Die Beiden überholten sich mehrfach pro Runde. Das gab van der Mark die Möglichkeit, sich etwas abzusetzen. Als sich Melandri schließlich gegen Laverty durchgesetzt hatte, waren die ersten Plätze bezogen. Rea führte 4,5 Sekunden vor Davies. Vier Sekunden dahinter folgte van der Mark mit zwei Sekunden Puffer zu Melandri.

Drei Runden vor dem Ziel stürzte Davies und begrub damit auch die allerletzten Titelhoffnungen. Das war der vierte Rennunfall des Ducati-Fahrers in diesem Jahr. Jetzt hatte Rea acht Sekunden Vorsprung und brachte den Sieg entspannt ins Ziel. Van der Mark feierte als zweiter sein bestes Ergebnis in diesem Jahr und den ersten Podestplatz für Yamaha seit dem Wiedereinstieg in die Superbike-Weltmeisterschaft. Der dritte Rang ging an Melandri vor Laverty, der ebenfalls sein bestes Resultat in dieser Saison feiern konnte. Bei noch sechs ausstehenden Rennen werden maximal 150 Punkte vergeben. Rea benötigt nur noch 30 Zähler, um sich den dritten Titel in Folge zu sichern. Diesen wird er vermutlich bereits am 1. Oktober in Magny Cours/Frankreich feiern



Foto: worldsbk

Start zum Rennen am Sonntag. Leon Camier (2, MV Agusta) konnte von der Pole Position aus erstmal die Führung übernehmen vor Michael van der Mark (50, Yamaha) und Xavier Forés (12, Ducati).

können. Bis auf das erste Rennen in Donington, wo Rea wegen eines Reifenschadens stürzte, beendete der Titelverteidiger alle Läufe des Jahres auf dem Podest und holte sich elf Siege.

Ergebnis: 1. Lauf: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Chaz Davies (Ducati); 3. Marco Melandri (Ducati); 4. Leon Camier (MV Agusta); 5. Michael van der Mark (Yamaha); 6. Jordi Torres (BMW); 7. Eugene Laverty (Aprilia); 8. Lorenzo Savadori (Aprilia); 9. Xavier Forés (Ducati); 10. Román Ramos (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Michael van der Mark (Yamaha); 3. Marco Melandri (Ducati); 4. Eugene Laverty (Aprilia); 5. Jordi Torres (BMW); 6. Lorenzo Savadori (Aprilia); 7. Leandro Mercado (Aprilia); 8. Anthony West (Kawasaki); 9. Ayrton Badovini (Kawasaki); 10. Takumi Takahashi (Honda).

Sport - Sport - Sport

Punkte (nach 20 von 26 Rennen):

1. Jonathan Rea (Kawasaki) 431 Punkte;
2. Tom Sykes (Kawasaki) 311 P.;
3. Chaz Davies (Ducati) 296 P.;
4. Marco Melandri (Ducati) 250 P.;
5. Alex Lowes (Yamaha) 169 P.;
6. Michael van der Mark (Yamaha) 166 P.;
7. Xavier Forés (Ducati) 156 P.;
8. Leon Camier (MV Agusta) 133 P.;
9. Jordi Torres (BMW) 133 P.;
10. Eugene Laverty (Aprilia) 117 P.

Supersport-WM

Portimao/Portugal

Lucas Mahias (Yamaha) ging vom zweiten Startplatz aus in Führung vor Polesetter Kenan Sofuoglu (Kawasaki) und Patrick Jacobsen (MV Agusta), der ebenfalls aus der ersten Reihe losfuhr. Noch in der ersten Runde überholte Jacobsen seine beiden Kontrahenten. Zu dem Spitzenquintett gehörten noch Jules Cluzel (Honda) und Sheridan Morais (Yamaha). In der fünften Runde mußte Jacobsen Platz eins abgeben. Nun wechselten sich vorne Mahias und Cluzel ab. Zur Halbzeit stürmte Sofuoglu nach vorne. Mahias hielt sich bis ins Ziel dicht hinter Sofuoglu, während die anderen die beiden ziehen lassen mußten. Platz drei ging an Cluzel mit etwas Abstand zu Morais und Jacobsen.

In der Punktetabelle hat Sofuoglu jetzt vier Punkte mehr als Mahias. Die Beiden werden wohl den Titel unter sich ausmachen.

MotoGP

Vierter Sieg in Silverstone/Großbritannien

In Silverstone qualifizierten sich die beiden Ducati-Werksfahrer für die zweite Startreihe. Im ersten Glied parkten Marc Marquez (Honda), Valentino Rossi (Yamaha) und Cal Crutchlow (Honda) ihre Motorräder. Als die Ampel ausging, schnappte sich Rossi die Führung vor Marquez, Crutchlow, Maverick Vinales (Yamaha) und den beiden Ducati-Fahrern Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso. Rossi konnte erst einen kleinen Vorsprung herausfahren. Vinales übernahm bald Platz zwei, und Dovizioso lieferte



Foto: Michelin

In Großbritannien verzichtete Andrea Dovizioso (04, Ducati) auf die neue, aerodynamische Verkleidung. Hier fährt er vor Marc Marquez (93, Honda) und Cal Crutchlow (35, Honda).



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Jorge Lorenzo (99, Ducati) schaffte zwar nicht den Sprung auf das Podest, aber ihm fehlten im Ziel lediglich 3,5 Sekunden auf den Sieger und er konnte Daniel Pedrosa (26, Honda) hinter sich halten.

sich einen kleinen Zweikampf mit Crutchlow, nachdem er Lorenzo überholt hatte. Als er sich gegen den Briten durchgesetzt hatte, hieß sein neuer Gegner Marquez. Die Beiden wechselten sich mehrfach auf der dritten Position ab.

Lorenzo konnte das Tempo der Spitzengruppe nicht ganz mitgehen, und bildete nun mit Daniel Pedrosa (Honda) und Johann Zarco (Yamaha) ein Trio.

Zur Halbzeit des Rennens begann Dovizioso Vinales den zweiten Rang streitig zu machen. Der Yamaha-Fahrer konnte ein paarmal kontern, aber auch hier war Dovizioso schließlich der bessere. So langsam holte die Verfolgergruppe Rossi ein, da schied Marquez mit Motorschaden aus. Jetzt bildeten sich drei Zweiergruppen: vorne Rossi und Dovizioso, recht dicht dahinter Vinales und Crutchlow und etwas weiter zurück Lorenzo mit Zarco. Dann kamen Vinales und Crutchlow wieder an das Führungsduo heran. Dovi-

zioso überholte Rossi und konnte sich etwas freifahren, während Rossi und Vinales um Platz zwei kämpften. Gegen Rennende holte Vinales Dovizioso wieder ein.

Im Ziel hatte Dovizioso 0,1 Sekunden Vorsprung auf Vinales, der Rossi und Crutchlow hinter sich halten konnte. Für Dovizioso war das bereits der vierte Sieg in dieser Saison, und er übernahm damit die Tabellenführung. Lorenzo

überquerte als fünfter die Ziellinie. Ihm fehlten auf den Sieger lediglich dreieinhalb Sekunden.

Beide Aprilia-Fahrer kamen in Großbritannien nicht ins Ziel. Sam Lowes stürzte bereits nach wenigen Runden. Aleix Espargaro belegte bis kurz vor Rennende den elften Platz, schied dann aber mal wieder mit technischem Defekt aus. In der Gesamtwertung belegen die Aprilia-Werksfahrer die Plätze 13 und 25. Lowes, der in diesem Jahr nur einmal in die Punkte fuhr und mehrfach stürzte, wird im nächsten Jahr durch Scott Redding (Ducati) ersetzt.

Ergebnis: 1. Andrea Dovizioso (Ducati); 2. Maverick Vinales (Yamaha); 3. Valentino Rossi (Yamaha); 4. Cal Crutchlow (Honda); 5. Jorge Lorenzo (Ducati); 6. Johann Zarco (Yamaha); 7. Daniel Pedrosa (Honda); 8. Scott Redding (Ducati); 9. Alex Rins (Suzuki); 10. Alvaro Bautista (Ducati).

Sport - Sport - Sport

Regenrennen in Misano/Italien

Misano ist die Heimstrecke von Valentino Rossi (Yamaha). Der mehrfache Weltmeister wohnt nur ein paar Kilometer von der Piste entfernt und hat hier die meisten Fans. Umso schmerzlicher war es für ihn, daß er nach einem Beinbruch beim Enduro-Training an dem Grand Prix auf dieser Piste nicht teilnehmen konnte. Nach zwei trockenen Trainingstagen regnete es am Rennsonntag.

Jorge Lorenzo (Ducati) hatte einen optimalen Start aus der zweiten Reihe, übernahm schnell die Führung und fuhr den Gegnern auf und davon. Nach fünf Runden hatte der Spanier bereits vier Sekunden Vorsprung. Dann begann er, die Elektronik seiner Desmosedici zu verstellen, war anscheinend dadurch etwas unkonzentriert und stürzte.

Das bedeutete die Führung für Danilo Petrucci (Ducati), der sich vom achten auf den zweiten Rang vorgearbeitet hatte. Dem Italiener saßen Marc Marquez (Honda) und Andrea Dovizioso im Nacken. Dreieinhalb Sekunden hinter diesem Trio fuhr eine zweite Dreiergruppe mit Cal Crutchlow (Honda), Jack Miller (Honda) und Maverick Vinales (Yamaha). Dann stürzte Crutchlow. Zu dem verbliebenen Duo schlossen die beiden Ducati-Fahrer Loris Baz und Michele Pirro auf. Bald darauf ging auch Baz zu Boden. Bei Regen ist die Strecke von Misano doch sehr rutschig.

Vorne behauptete sich Petrucci an der Spitze. Aber Marquez klebte an seinem Hinterrad. Wenn der Honda-Fahrer mal einen Rutscher hatte und so ein paar Meter verlor, konnte er immer wieder

schnell aufschließen. Dovizioso hatte dagegen Mühe, das Tempo der ersten beiden mitzugehen und mußte sie gegen Rennende ziehen lassen.

In der letzten Runde übernahm Marquez die Führung scheinbar mühelos und holte sich den Sieg mit einer Sekunde Vorsprung. Petrucci stieg als zweiter das dritte Mal in diesem Jahr auf das Podest und verbesserte sich in der Gesamtwertung auf den siebenten Platz.

Dovizioso hatte in den letzten Runden die Gegner ziehen lassen und lieber fleißig Punkte gesammelt, als ein Sturzrisiko einzugehen. In der Jahreswertung hat er



Foto: Aprilia-Team

In Misano erschien das Aprilia-Team mit einer neuen Verkleidung, welche der Ducati-Version sehr ähnlich ist. Hier fährt Aleix Espargaro (41, Aprilia) vor Scott Redding (51, Ducati).



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Andrea Dovizioso (04, Ducati) und Danilo Petrucci (9, Ducati) gratulieren sich gegenseitig in der Auslaufrunde.

jetzt genauso wie Marquez 199 Punkte. Beide haben in diesem Jahr vier Siege erzielt.

Platz vier ging in diesem Rennen an Vinales vor Pirro und Miller, die am Schluß jeweils ein paar Sekunden Abstand zueinander hatten.

Petrucci fährt im Pramac-Team eine Ducati Desmosedici GP17, die technisch ungefähr auf dem gleichen Stand ist wie die Motorräder von Dovizioso und Lorenzo. Der 26-jährige Polizist erhält ein Grundgehalt von 200.000 Euro, welches von Ducati bezahlt wird. In der Gesamtwertung hat er momentan fünf Punkte mehr als Lorenzo, der ein Jahresgehalt von 12,5 Millionen Euro bezieht. Aprilia wollte Petrucci für 2018 abwerben und bot ihm 700.000 Euro. Petrucci, wie er genannt wird, will aber lieber bei Ducati bleiben, weil er dort auch für 2018 konkurrenzfähiges Material erhält. Seine Gage wird vermutlich für die nächste Saison auf 400.000 Euro verdoppelt.

Beide Aprilia-Fahrer schieden in Misano durch Stürze aus, während die KTM-Piloten die Plätze zehn und elf erzielten. Sowohl in der Hersteller- als auch in der Team-Wertung belegt Aprilia den vorletzten Rang knapp vor KTM.

Ergebnis: 1. Marc Marquez (Honda); 2. Danilo Petrucci (Ducati); 3. Andrea Dovizioso (Ducati); 4. Maverick Vinales (Yamaha); 5. Michele Pirro (Ducati); 6. Jack Miller (Honda); 7. Scott Redding (Ducati); 8. Alex Rins (Suzuki); 9. Jonas Folger (Yamaha); 10. Bradley Smith (KTM).

Lorenzo auf dem

Podest in Aragon/Spanien

Nur 21 Tage nach seinem Beinbruch probierte Valentino Rossi sein Comeback. Der Yamaha-Fahrer wollte im Titelkampf so wenige Punkte wie möglich verlieren. Am ersten Trainingstag fuhr er noch verhalten, am zweiten sicherte er sich überraschend den dritten Startplatz hinter Maverick Vinales (Yamaha) und Jorge Lorenzo (Ducati). Marc Marquez (Honda) war im Qualifying gestürzt und ging als fünfter ins Rennen. Andrea Dovizioso, der punktgleich mit Marquez die Gesamtwertung anführte, parkte seine Ducati auf dem siebenten Startplatz.

Lorenzo bog mit Desmopower als erster in die Startkurve ein. Dahinter Vinales, Rossi, Cal Crutchlow (Honda), Marquez und Dovizioso. Aber schon nach wenigen Kurven lautete die Reihenfolge: Lorenzo, Rossi, Dovizioso, Marquez und Vinales. Lorenzo setzte sich ein klein wenig ab, und auch zwischen Rossi und Dovizioso tat

Sport - Sport - Sport

sich eine kleine Lücke auf. Marquez wollte an dem Ducati-Fahrer vorbei, hatte aber so manches mal Probleme, die Linie zu halten.

Zuerst setzten sich die ersten Vier deutlich von den Gegnern ab. Dann folgte ein großer Pulk mit Vinales und Daniel Pedrosa (Honda).

Kurz vor Rennmitte fand Marquez endlich einen Weg vorbei an Dovizioso, etwas später schnappte er sich auch Rossi. Aber der schnellste Fahrer auf der Strecke war zu diesem Zeitpunkt Pedrosa, der den Abstand zu Dovizioso stetig verkleinerte und in seinem Windschatten Vinales, Aleix Espargaro (Aprilia) und Alvaro Bautista (Ducati) mitbrachte.

Nach 14 von 23 Runden übernahm Marquez die Führung. Pedrosa konnte erst Dovizioso und dann auch Rossi überholen. Würde der kleine Spanier noch das Führungsduo erreichen? Das hatte immerhin fast zwei Sekunden Vorsprung.

Zügig kam Pedrosa an Lorenzo heran, aber es dauerte eine Weile, bis er den Ducati-Fahrer überholen konnte. Jetzt hatte er nur noch zwei Runden Zeit, das reichte nicht mehr, um Marquez die Führung abzuknöpfen.

Im Kampf um Platz vier wehrte sich Rossi lange gegen Vinales, aber schließlich hatte der jüngere das bessere Ende für sich. Vinales, Rossi, Espargaro, Dovizioso und Bautista

donnerten dicht hintereinander über die Ziellinie. Dovizioso hatte siebeneinhalb Sekunden Rückstand auf den Sieger, das bedeutet gleichzeitig 16 Punkte Rückstand in der Gesamtwertung.

Ergebnis: 1. Marc Marquez (Honda); 2. Daniel Pedrosa (Honda); 3. Jorge Lorenzo (Ducati); 4. Maverick Vinales (Yamaha); 5. Valentino Rossi (Yamaha); 6. Aleix Espargaro (Aprilia); 7. Andrea Dovizioso (Ducati); 8. Alvaro Bautista (Ducati); 9. Johann Zarco (Yamaha); 10. Pol Espargaro (KTM).

Punkte (nach 14 von 18 Rennen):

1. Marc Marquez (Honda) 224 Punkte; 2. Andrea Dovizioso (Ducati) 208 P.; 3. Maverick Vinales (Yamaha) 196 P.; 4. Daniel Pedrosa (Honda) 170 P.; 5. Valentino Rossi (Yamaha) 168 P.; 6. Johann Zarco (Yamaha) 117 P.; 7. Jorge Lorenzo (Ducati) 106 P.; 8. Danilo Petrucci (Ducati) 95 P.; 9. Cal Crutchlow (Honda) 92 P.; 10. Jonas Folger (Yamaha) 84 P.



Foto: Michelin

In Spanien mußte Andrea Dovizioso (04, Ducati) den siebenten Platz gegen Alvaro Bautista (19, Ducati) verteidigen.

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

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

Italienische Mopeds und Roller, RainerBolgruen.de, 075224411

Aprilia

Aprilia ETX, Wind und Tuareg Wind 6.35, jede Menge Ersatzteile aus Schlachtung abzugeben, u. a. Akront-Felgen; Gabeln; Schwingen; Tanks 29 l; Scheinwerfer vorne; Verkleidungssatz in Rot für Tuareg Wind passend 1986er-Modell; jede Menge Kleinkram und auch Neuteile für die Federbeinumlenkung und die Schwingenlagerung; ein wirklich guter Rahmen mit Unterzug, die FG.-Nr. 01248, ohne Papiere, für 65,- € plus Versand (kann man auch einen prima Wohnzimmertisch draus bauen); fragt einfach bitte per E-Mail eetarga@gmail.com

www.motalia.de

Suche Fußrastenhalter rechts und links von Aprilia Falco, Tel. 06628-8687



Suche Aprilias mit dem luftgekühlten Rotax-Motor. Schlachttträger, Restaurationsaufgaben oder was zum Basteln, aber bitte keine Angebote von bereits restaurierten Exemplaren mit Preisvorstellungen, die mit einer 2 beginnen und mit 3 Nullen enden, Angebote bitte per E-Mail an eetarga@gmail.com

www.aprilia-kaemna.de

Aprilia RSV Mille/Falco: neuer Motorseitendeckel, links, 50 €, Kontakt bevorzugt per E-Mail (kann dann auch meistens Bilder senden), bitte Tel.-Nr. angeben, rufe schnellstmöglich zurück, Tel. 07251-963229, E-Mail b.ratzel@kutterermauer.com

Benelli

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

Suche für 500/654 Benelli: Höckersitzbank und brauchbare 4-1-Anlage; verkaufe: neuwertigen Sitzbankbezug Repro für 4/6 Zyl., 35 €; Schutzblech hinten, orig. 500 LS, guter Chrom, 30,- €; Tel. 0761-6129337

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

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

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon 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



Motalia-Bestellung

Probeheftanforderung:

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

Abo-Bestellung:

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

Geschenkabo-Bestellung:

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

Bezahlung:

Den Jahresbetrag von 22,- Euro (Ausland 32,- Euro) für ein Jahr (10 Ausgaben)
☐ Ich habe ich auf das Konto DE22 5324 0048 0100 2054 00 bei der Commerzbank Bad Hersfeld (BLZ) überwiesen.
☐ Ich möchte 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

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

Benelli 250 SS viele Teile,
Tel. 0172-7265614

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

Bimota

Suche für Bimota BB1: Tank/
Sitzbank-Monocoque, Verkleidung,
bitte alles anbieten;
Doppelscheinwerfer möglichst
mit Geweih; Tel. 01573-5493081,
Leverkusen

Cagiva

1 Drehzahlmesser Veglia 80
mm Ø, von Cagiva, 60,- €,
Tel. 0151-18380810

Ducati

Ducati 848 eVol., 16000 km,
top Zustand, Kundend./TÜV
fast neu (altershalber muß
ich umsatteln), Bezirk 88484,
Tel. 01577-6312437

Ducati 748 SP, Fgst. # 197,
EZ 4/95, Monoposto, Öhlins-
Federbein, div. Carbonteile,
Schnellverschlüsse, ca. 36500
km, TÜV 8/18, letzte Insp.
mit Zahnriemen 8/16, Preis €
4748,-, Tel. 0151-51177481

Ducati 750 SS, Bj. 97, in
Teilen, original gelb: Carenata-
Vollverkleidungsseitententeile,
li. + re., Mittelteil, Tank, Seitenteile
hinten, li.+ re., Mittelteil hinten,
Sitzbankabdeckung, Kotflügel
vorne, alles gelb ...; Zündspulen;
Zündboxen; Luftfilterkasten mit
Deckel; Krümmer; Lenkerarmatur,
li. + re.; Scheinwerfer; Tacho u.
Drehzahlm., komplette Armatur;
Geweih; Sitzbank; Bremssattel
vorne, li. + re.; Bremssattel hinten;
Kotflügel hinten, komplett mit
Licht u. Blinkern, original; Bremsanker;
Federbein; Spritzschutz hinten;
Bremspumpe hinten; Ölkühler mit
Schläuchen, unten; Ansaugstutzen
2 x; Steckachse vorne und hinten;
Schwingensteckachsenrohr;
Vergaser; Motor 750 SS, 38000
km, mit neuer Kuppelung und Ventile
eingestellt, einbaufertig, top Zustand;
Carenata-Verkleidung original mit
goldener Schrift oder weißer
Schrift, links und rechts; Näheres
am Telefon; Handy 0175-6012783

Suche Königswelle, bitte alles
anbieten, will wieder meinem
Hobby nachgehen, Tel. 0172-7638146
oder E-Mail garage1@gmx.de

gebrauchte Ersatzteile

für Ducati und Moto Guzzi

08707 / 932552

www.landendinger.de



Ducati Single Desmo Sport,
350 cm³, gelb, Scheibenbremse
vorne, Stahltank, elektronische
Zündung, TÜV bei Kauf neu,
ältere Restaurierung, original,
Smith-Armaturen, Bilder per
E-Mail möglich, Preis VB 12.350
€, Tel. 0179-6655197, E-Mail
c.lorentzen@cityweb.de

**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 - 98:
Rahmen + Brief, 2. Hd., unfallfrei,
TÜV neu; 900er-Motor komplett
mit Vergasern, 32000 km; Felgen
v. + h.; Aluschwinge; Gabelbrücken;
Schloßsatz; Vollverkleidung +
Frontverkl.; Luftfilterkasten;
volleinstellbare Gabel; Heckteile;
Bremszangen v. + h.; Brems-
scheiben; Lenker; Lichtschalter
u. v. m.; Tel. 0170-6940075



desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

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

**Sonderanfertigungen
Umfangreiches Lager
Ankauf:**

**Ein- und Zweizylinder
Königswellen + Teile**

Motalia Anzeigenmarkt

Diverse Restteile von Ducati 750 Sport + 900 Sport, Bj. 88 - 90: originale 900 Sport-Gabelfedern; linke Verkleidung, verkratzt, rot/silber; Sitzbank, rot, komplett mit Sitzkissen; Bremszangenhalter, hinten; Bremsverteiler, vorne; Anfahrtsgummi; Gasgriff; Chochebel + Chokezug; Fahrerfußraste, rechts, mit Halterung; Gußbrems-scheibe, hinten; Heckkotflügel mit Rücklicht; Instrumente komplett; Blinkrelais; Werkzeugwanne; Lichtschalter; Zündspulenpaar; 2 x Zündboxen; Luftfilterkasten ohne Deckel; Alublech für Elektronik; Starter-/Anlasserrelais; Kill-/Anlasserschalter; Veglia-Tacho; 2 St. Fußrasten; Zündschloß ohne Schlüssel; diverse Kleinteile; VHS; Tel. 0175-3710577

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

ST2, rot, Bj. 1999, 20500 km, Zahnriemen und Flüssigkeiten neu, TÜV 6/2019, VB 1900 €, ab 17:00 Uhr 01702724556, sonst ab Ende Oktober in Teilen zu verk.

Ducati-Motor zu verkaufen: es handelt sich um einen unlackierten 1000 DS-Motor. Er wurde komplett neu aufgebaut, die Ventilproblematik ist behoben und die Schwachstellen beseitigt, auf Wunsch mit neuer Zündbox und Doppelzündspulen von Ignitec, der Preis ist 2500 € VHB und eine Anzahlungnahme ist evtl. möglich, Tel. 015251715701, E-Mail minzle99@gmail.com

www.ducati-kaemna.de

Verk. Ducati 907 i.e., 37000 km, Inspektion mit Zahnriemen neu, TÜV 2018, Gußscheiben, Exzentrerschwingen, Tankversiegelung, Pumpe, Sieb, Schläuche neu, Top-Zustand, FP 3500,-, Farbe Rot, Tel. 02325-3863, 0176-74803983

Verk. Pantah-Rahmen Cantilever: Rahmen vom Profi verstärkt, ähnlich NCR u. Umbau auf Cantilever, je nach Wunsch also Stereo-Federbein wie orig. oder Mono-Rahmen, ist natürlich gerade, rot lackiert und mit FZR 600-Gabel, Tel. 0172-2548896



Ducati 750 Sport, ZDM 750S, Bj. 1989, 30000 km, Pickerl bis März 2018, mit originaler Verkleidung, 36er-Dell'Orto-Vergasern u. originalen Weber-Vergasern, 17 Zoll-Rädern 3 u. 4,5 Zoll, Bremsen, Räder von Suzuki RG 250, Bridgestone BT010F 120/60 ZR17, BT016R 160/60 ZR17 beide neu, originale 16 Zoll-Felgen mit Bereifung auch eingetragen (nicht dabei). Diopa-Höckersitzbank u. Halbschalen-Verkleidung, Lenkungsdämpfer, White Power-Federbein neu revidiert, neue Conti-Auspuffanlage mit optimiertem Krümmerkreuz, neue 40er-Dell'Orto-Vergaser, wurde in dieser Version bei Oldtimer-Veranstaltungen erfolgreich eingesetzt, Verhandlungsbasis 5800 €, beide Bikes, 750 und 400 (siehe weitere Fotoanzeige) um 9500 €, Tel. 0043-(0)66473937214, E-Mail h.moises@aon.at



Ihr Ducati Partner
im Rheinland!

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



Monster S4R-Teile, Bj. 06: Alufontverkleidung neu, Regler, Kabelbaum, Bremszangen v. + h., Auspufftöpfe, Kill-/Anlasserschalter, Lüfter, Batteriekasten, Ölkühlerleitungen, Rücklicht, Anlasser komplett, Schraubensatz, Kleinteile, VHS, Tel. 0170-1213596

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI

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



WERKSTATT

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE

WWW.GRANSPORT.DE

Verk. Ducati 350 Desmo, komplett restauriert, Farbe Gelb, Bj. 74, letztes Modell mit Kunststofftank, 0 km, Motor neu, TÜV auf Wunsch bei Kauf, Preis 12.000 €, Anzahlungnahme von Gilera Strada 150, Parilla 175 4T, Moto Guzzi Airone/Falcone, Tel. 02325-3863, 0176-74803983

www.moto-officina.de

Suche: für ST2, Bj. 97, Schwungrad mit Freilauf und Freilaufzahnrad; für 900 SS Tangential-Fächerkrümmer von Fa. Ahnendorf und Metmachex-Aluexzenterschwinne, für Bj. 91; für 600er-Monster, Bj. 98, hohe Auspufftöpfe, Alu oder Carbon, offen oder zu; Tel. 015789038011

Ducati 900 SS Königswelle, ca. 40000 km, EZ 4/85, orig. Brief, 2te Hand, perfekter und professioneller Umbau von seriösem Vertragshändler mit TÜV-Eintragungen, Speichenrädern, Conti-Rohre, offenes Rahmendreieck, M1R-Gabel, Instrumente und Bremsanlage vorne von 851, Koni-Dämpfer, Alutank, geänderter Ölkreislauf, leichte Kupplungsbetätigung, fahrbereit, ohne Reparatur- und Wartungsstau, 23000,- €, Tel. 0178-9369261

Ducati KöWe: S2-Doppelsitzbank, Kontakt bevorzugt per E-Mail (kann dann auch meistens Bilder senden), bitte Tel.-Nr. angeben, rufe schnellstmöglich zurück, Tel. 07251-963229, E-Mail b.ratzel@kutterermauer.com

Für 916er: Frontschutzblech 1 x gelb, 1 x rot, à 15 €; Seitenteil (unt. re.), gelb, 15 €; Höckersitzba. (GFK, mit Gebrauchsspuren), 25 €; Steinschlag-/Hitzeschutz (CFK), 35 €; orig. Auspuffdämpfer mit Nr. (1 Paar), 120 €; Aluwa.kühler (leichte Delte v. Einfedern), 150 €; Gabel, 300 €; Tel. 08841-3238

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

Für 900 SS 1000er Kolben & Zyl. (ca. 40' km), 150 €; für 900 SS i.e. 1 x Termignoni-Ausp.dämpfer (ohne Nr.), 100 €; spez. für 900 SS KöWe 1 x orig. Borrani-Felge WM-3/ 2.15 18/40 RMOI-4777 Record, orig. verpackt/neu, 199 €; Tel. 08841-3238

**D
U
C
A
T
I**

esign - Programm

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

60 Seiten Farbkatalog gegen Zusendung
von 5,- Euro

DIOPA Kunststofftechnik



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

www.diopa.com

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe gebrauchte Ducati 900 SS KöWe-Teile! 1 x Zyl.kopf liegend, € 750,00; 1 x Zyl. liegend, € 395,00; 1 x Zyl. stehend, € 395,00; 1 x Gehäuse Ducati-Zündung, € 1250,00; 1 x Gehäuse Bosch-Zündung, € 1.200,00; 1 x Tank HR1, rot/weiß, € 400,00; Ernst Remagen; Tel. 06483-3864

Italo-Shop Neuss Online-Shop 2700 Artikel online mit Foto

www.Italo-Shop.com
Telefon 0 2 1 3 1 - 8 8 6 2 2 0 4
Further Str. 77, 41462 Neuss

Verkaufe günstig nach einem Sturz (Linkskurve) Ducati-Gabel 900 SS, Druck- und Zugstufe einstellbar, linke Seite leicht verzogen mit Gabelbrücken und Steckachse, Bilder möglich, E-Mail guzzisepp@gmx.de, Tel. 015117215052

900 SS i. e. Supersport-Teile, 02: Rahmen + Brief, 2. Hd., unfallfrei, VHS; Aluschwinge komplett; Felge, hinten; Regler; Bremszangen, v. + h.; Bremsscheibe, hinten; Relais; Ölkühler + Leitungen; Rechner; Einspritzanlage; Auspuffkrümmer, 2-teilig; Auspufftopf; Kill-/Anlasserschalter; Verkleidungsteile; Heckteile; Plastikteile; VHS; Tel. 0171-9655197

999 S-Teile, Bj. 06: Felge hinten, schwarz; Zündspulen; Kerzenstecker; Hitzeschutz; Relais; Regler; Kill-/Anlasserschalter; Starter-/Anlasserrelais; Fußbremszylinder; Bremszangenhalter hinten; Anlasser komplett, Schraubensatz; Kabelbaum vorne; Kleinteile; VHS; Tel. 0171-9655197

www.MARROCCO4SPEED.de
Ducati & Cagiva Parts
Tel.: 0151-21779910

Rock Oil trm
SAE 20w60

Spezialöl für luftgekühlte
& Königswellen Ducatis



www.rockoil.de

Telefon: 06733/2059470

Suche originale Aufkleber für Carl Fogarty 996 SPS, Baujahr 1999, die Maschine war auf 150 Stk. limitiert, Tel. 06482-9196200, Mobil 0172-8578042, Joe

Multistrada DS 1000-Teile: Rahmen + Brief, EZ 06, 2. Hd.; Kotflügel; Regler; Gasgriff; Felge, vorne; Bremscheiben, vorne; Airbox; Schalter; Tank/Sitzeinheit, silber; Zündspulen; Benzinpumpe; Tankgeber; Halter; Plastikteile; Verkleidungsteile, u. v. m., VHS; Tel. 0170-1213596



Dein Partner für:



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

WWW.KAEMNA.COM

Motalia Anzeigenmarkt

Gebrauchte Ducati 900 SS i.e., Bj. 1999, mit ca. 50000 Kilometern. Das Motorrad ist abgemeldet und hat neuen TÜV. Das heißt, die nächste HU ist 8/

19 fällig. Sitzbank neu bezogen, Kohlefaserlook Miniblinker, Seitenständer neu gelagert, Seitendeckel neu abgedichtet und Sensor eingestellt, Ventile eingestellt, Bremsflüssigkeit/Kupplungsflüssigkeit und Motoröl neu, Kupplungsnehmerzylinder abgedichtet, K&N-Luftfiltereinsatz mit wahlweise ¾ offenem Deckel, Kupplungskorb Alu/Kupplungskern Alu und Reiblamellen auf Aluträger neu, Tank von innen im guten Zustand, Reifenprofil neuwertig aber von 2012, einstellbarer Nummernschildhalter, offenes Krümmerkreuz, MRA-Bubble-Scheibe in klar, etwas kürzer übersetzt 14/38 statt 15/40. Hatte das Motorrad für meine Frau gekauft und fertig gemacht, da es beim Vorbesitzer mehrere Jahre im Wohnzimmer gestanden hatte. Nun möchte sie doch lieber wieder Enduro fahren, darum wird die Ducati abgegeben. Zahnriemen sollten noch erneuert werden, können aber gegen Materialkostenerstattung erneuert werden. Das Motorrad hat 4 Vorbesitzer und hatte auch mal einen leichten Rutscher, davon ist aber kaum noch etwas zu sehen, VB 2350 €, Bilder per E-Mail sind möglich, Tel. 01785459268

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



Teile für Ducati Monster 1000 S i.e., Baujahr 2003! 1 x Kette DID 525 ZVMX 100 Glieder, € 120,00; 1 x Ritzel Z = 15, € 24,00; 1 x Kettenrad Z = 39, € 28,00; 4 x Bremsbelag vorne 07 BB 1935, € 28,00; 2 x Bremsbelag hinten 07 BB 0135, € 22,00; 1 x Schutzblech hinten, € 38,00; 1 x Benzinfilter, € 22,00; 2 x Zahnriemen, € 54,00; 1 x Luftfilter, € 18,00; 1 x Gaszug, € 21,00; Ernst Remagen; Tel. 06483-3864

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

Suche Ducati KöWe-Kupplungsdeckel Bosch-Zündung für HR/SS, Zustand egal; suche für Ducati Pantah 2-1-Auspuff komplett; Michael Berkhan, Tel. 0172-9309875

www.motalia.de

Halbschalen-Verkleidung für 620 - 750 - 800 - 900 SS i.e., inkl. Gutachten und Scheibe neu, Strada-Nachbau, 80 € inkl. Versand, ab 17:00 Uhr 01702724556

Verk. ST2, EZ 06/99, km 61400, TÜV 08/19, silber, Batterie, Zahnriemen, Zündkerzen, Reifen hi. neu, Öl- u. Ölfilter gew., Bremsflüssigkeit ern.,

Scottoiler, DZ def., VHB 1950,- €, Koffer + Halter können erworben werden (zusätzlich), Tel. 0177-4664824

Suche für 851 oder 888 originale Verkleidung links und rechts, um- und unfallfrei, und Tankschnalle könnte ich auch noch gebrauchen, Tel. 08379-7988



Ducati 400 Superlight, ZDM 400 SL, Bj. 1994, 17950 km, Pickerl bis Februar 2018. Dieses Motorrad sieht aus wie aus der Auslage, ein Einzelstück, alles typisiert, Reifen Bridgestone Hypersport 160/60 ZR17R, 120/60 ZR17F neu. Die Mikuni-Vergaser sind mit einem Dynojet-Kit und Sportluftfilter auf die Auspuffanlage abgestimmt, dreht bis 10.000. Mit diesem Bike ist man auf kurvigen Strecken dank sechs Gängen sehr flott unterwegs und macht viel Spaß, Verhandlungsbasis 4000 €, beide Bikes 400 und 750 (siehe weitere Fotoanzeige) um 9500 €, h.moses@aon.at, Tel. 0043-(0)66473937214

Motalia Anzeigenmarkt

Suche von Diopa Verkleidungsseitenteile Mini für Ducati 900 SS, Tel. 01573-5493081, Leverkusen

www.JAKO-Motorsport.de
DUCATI-Service

Verkleidungshalter für 620 - 1000 SS i.e., 80 € inklusive Versand, ab 17:00 Uhr 01702724556

www.used-italian-parts.de
ca. 5000 Ducati Gebrauchtteile auf Lager

Auspufftopf, neu, für Ducati Einzyl. 250/350/450, Silenti-um, evtl. auch Aermacchi, Länge 63,5 cm, Anschluß 43,5 mm Ø, Nr. GM 0852 S, € 155,-, Tel. 0151-18380810

www.motalia.de

Gilera

www.MARROCCO4SPEED.de
Gilera Parts
Tel.: 0151-21779910

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

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

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

Suche Seitenständer mit Halteplatte für Gilera Saturno oder auch nur die Halteplatte alleine, Tel. 06628-8687

Guzzi

Wegen Projektaufgabe diverse 1100 Sport/V11-Teile zu verkaufen: Rahmen, Felgen, WP-Gabel, Verkleidung, Bremsscheiben, Bremszangen, Krümmer, Mistral-Sammeler, kompl. Auspuffanlage, Moto Spezial-Kombiinstrument Zünd./Drehz./Tacho, Endantrieb, Motor, Schwingen, Hilfsrahmen, Zündungsteile, Kabelbaum, Brems-pumpen, ab 17:00 Uhr 01702724556

Daytona, Bj. 95, 2-Sitzer, 87000 km, bei 40000 km Motor bei Dynotec auf 1220 cm³ + Getriebe, Carillo-Pleuel, V-Ölwanne, Original- + Termignoni-Krümmer, Original- + Racing-Endtöpfe, PVM-Räder 3.5 x 17/5.5 x 17 eingetragen, bei 83000 km große Inspektion + Zahnriemen neu, Ersatz-Frontverkleidung + 1-Mann-Höcker unlackiert, VHB 10600 €, Standort Plz 67, Tel. 015110164720 oder 06237403229

www.landendinger.de

Verkaufe Teile von 1100er-Sport Vergaser: Felgen vo. (17") und hi. (18"); Schwin-ge; Rahmen mit Heckrahmen und Verbinder, mit Brief; Digiplex-Zündbox mit Sensor; Drehmomentabstützung; Kreuzgelenk mit Kardanwel-le; Bosch-Anlasser; Verklei-dung von DÄS modifiziert mit größeren Luftöffnungen, muß noch lackiert werden; und verschiedene Kleinteile; ein-fach mal nachfragen; Tel. 0178-6068508 oder info@r-knorr.de



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

Wir sind da:
FG 7 Stand Nr. 555 (Guzzi-Fahne)



VETERAMA
DER GRÖSSTE MARKT
IN EUROPA
06.10.-08.10.2017
MAIMARKTGELÄNDE MANNHEIM
FR 12.00 - 20.00 UHR (PREMIUM-TICKET)
SA 08.30 - 18.00 UHR | SO 08.30 - 16.00 UHR
WWW.VETERAMA.DE | TEL. +49 (0) 6203 / 135 07

Motalia Anzeigenmarkt

Das verstehen wir unter Moto Guzzi:



Moto Guzzi und MV Agusta Vertragshändler

936 ccm und
55 kW/75 PS

Seit 35 Jahren



Hervesterstr. 39
46286 Dorsten-Wulfen
Fon: 02369-21842
E-Mail: info@italomotos.de

Ich muß mich leider von meiner LM III (Erstbesitz seit 03/1983) trennen! Nach der dritten Knieoperation kann ich nicht mehr schmerzfrei drauf sitzen bzw. fahren! Sie hat viele Extras z. B. offene Vergaser, 48er-Schajor-Krümmer, Lafranconi Competizione, Gelbatterie u. G., Valpolini-Einmannsitz-

Guzzi V10 Centauro, EZ 03/2000, original 32000 km, bei Dynotec für 5600 € optimiert (22 Positionen gemacht, Rechnung vorhanden), V-Ölwanne (480 €), Kellermann-Blinker, Krümmeranlage Ø 53 mit Interferenzrohr, Auspuff BOS-Titananlage, kleine Lampenverkleidung, 2 Sitzbänke, Lackierung wie Sport Centauro rot mit weißen Streifen, 3 EPROMs, Ölthermometer, deutsche Kugelgelenke, Bremsscheiben Braking Wave, Ersatzspiegel, alles TÜV + eingetragen, VB 5500 €, Tel. 08131-83452

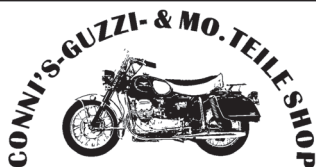
LM 3, Originalzustand, rot, original 12000 km, 1 Vorgesitzer, 8500,-, Tel. 0711-6992576

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Moto Guzzi Stelvio, ABS, Mj. 2010, weiß, EZ 08/2010, 45.000 km, scheckheftgepflegt durch MG-Händler, Rollenstößelumbau, 50.000er-Inspektion inkl. Zahnriemenwechsel bereits erledigt, neue Batterie, neue Bremsbeläge, neue Reifen, 2 Windschilder, Gabelservice gemacht und optimiert, 3. und Reisemotorrad wegen Familienzuwachs zu verkaufen, VHB 6.099,00 €; gegen Aufpreis MG/SW Motech-Koffersatz und -Topcase inkl. Montagesatz/Halteplatte und Rückenlehne, Wilbers-Federbein 641 Competition Blackline mit hydra. Federvorspannung, Famsa-Tankrucksack; Standort 49565; E-Mail devaho@web.de, 0152-58706705

bank, Ago-Rastenanlage, Rahmen - Räder - Motor - Getriebe sind kunststoffbeschichtet. Bei 80.000 Kilometer wurde Motor & Getriebe komplett zerlegt und mit 90er-Kolben und -Zylindern aufgerüstet, kohlenstoffbeschichtete Ventile von Dynotec, viele polierte Teile, hat heute 106.000 Kilometer auf der Uhr (alles mit TÜV-Berichten belegbar), TÜV 06/2019, Wertgutachten über 8.000,- € vorhanden, Standort ist Berlin, Anfragen für mehr Informationen und Bilder bitte an gsvm-hahn@t-online.de

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



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

Cornelia Buck

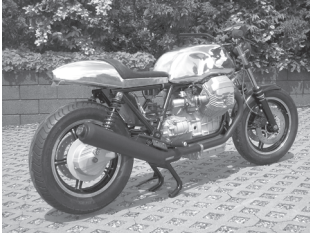
Philippstr.23 • 34127 KS/Rothenditmold
Tel.0561 - 8 61 53 61 • Fax: 8 61 53 82
Email:webmaster@connis-guzzi-shop.de
www.connis-guzzi-shop.de

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage



Motalia Anzeigenmarkt

**ALUTANKS
FÜR TORTIS**



CMT-MOTORRADTANKBAU@osnanet.de
Tel. 05427-927704
cmt-motorradtankbau.de

Verkaufe günstig nach einem Sturz (Linkskurve) zum Herichten LM 3-Tank, ist links vorne vom Gabelholm eingedrückt (ohne Deckel u. Benzinähne), sowie eine Ducati-Gabel 900 SS, Druck- und Zugstufe einstellbar, linke Seite leicht verzogen mit Gabelbrücken und Steckachse, Bilder möglich, E-Mail guzzisepp@gmx.de, Tel. 015117215052

www.guzziepiu.de

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

Suche rechte Seitenverkleidung passend für Guzzi NTX, Kontaktaufnahme bitte per E-Mail an marcel.hohberg@gmx.de

V7 850 GT Beiwagen/ Gespann. Möchte mich von meinem Beiwagen trennen, ggf. auch vom gesamten Gespann, das seit 1973 im Familienbesitz ist. Ich nutze es nicht mehr, und zum Rumstehen ist es ganz klar viel zu schade bzw. ist es eigentlich ein gepflegtes Schmuckstück zum Herzeigen. Da es zum einen mein Hochzeitsgeschenk war und zum anderen

kein Zwangsverkauf ist, bitte ich ausschließlich ernstgemeinte und absolut seriöse Interessenten per E-Mail Kontakt aufzunehmen. Ich werde es weder verschenken, noch die Guzzi solo verkaufen. Wenn jemand am Beiwagen alleine Interesse hat, bin ich allerdings gesprächsbereit. Natürlich gibt es Bilder und eine kleine Beschreibung, die aber den Umfang einer Anzeige überschreitet. Ich möchte hier auch keine Auktion Modell eBay und den Maximalpreis erzielen. Der Preis ist fast zweitrangig - das „Gesicht“ des Interessenten ist mir erheblich wichtiger. Gerne melden unter alexander.eham@web.de, dann sehen wir weiter

1 Paar Silentium-Endtöpfe (mit Gebr.spuren), 150 €; Tel. 08841-3238

Verkaufe für Griso eine Ölkühlerverkleidung komplett, im unbeschädigten Zustand, Preis 150,- € plus Versand, Tel. 01782031135 oder E-Mail holli110@t-online.de

www.buerger-motorrad.de

Verkaufe einen neuen, unbenutzten Griso-Rahmen. Der Rahmen hat noch keine Nummer und ist in Silber kunststoffbeschichtet, Preis 800,- €, Bilder können gesendet werden, Tel. 0481-71980, E-Mail holli110@t-online.de

MTS-Ricambi

Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI

Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - KnowHow

MTS-Ricambi

Inhaber: Ludger Schöngart
Diedrich-Dannemann-Str. 94

26203 Wardenberg
Tel.: 0441-36 16 55 94

www.mts-ricambi.de

Verk. Guzzi-Teile: LM 5-Tank, 250,-; für 35er-Gabel 2 x Gabeldämpfer FAG, 50,-; 2 x Krümmerstern, 15,-; 2 x VA-Krümmer, 70,-, für T3 - T5; 1 x Steuerkette, 15,-, Laufleist. 60000 km; 2 x Ansaugstutzen f. 36er-Verg. von Moto Spezial, 40,-; 2 x Gabelfedern T3, 20,-; Buch Moto Guzzi von M. Colombo, erste Auflage, 40,-; alles plus Porto; Tel. 07244-5204 AB

Meisterbetrieb
Kindermann

Restauration • Motor- u. Getriebeinstandsetzung • Gespannbau

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

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Guzzi Ercolino - der kleine Bruder des Ercole, geboren 1960, im weitestgehenden Originalzustand nach Restauration belassen, mit Bilddokumentation vorher/nachher und bereits zugelassen für deutsche Straßen mit Papieren etc., gegen faires und seriöses Gebot abzugeben. Ich bin Erstbesitzer, seit es hier ist und es ist fahrbereit, Motor ist restauriert und läuft. Verkauf wegen Aufgabe des Hobbys und etwas Platzmangel wegen Volljährigkeit des Nachwuchses, dennoch kein Zwangsverkauf und herzuschenken. Ernstgemeinte Anfragen mit Vorstellungen werden unter alexander.eham@web.de beantwortet

Suche für meine Le Mans I eine Einzelsitzbank, bevorzugt Sitzbank Ago LM 1/2, Monoposto, Kontaktaufnahme gerne über marcel.hohberg@gmx.de

Neuer Onlineshop bei www.HMB-GUZZI.de

Le Mans 1, EZ 1976, Fahrgst.-Nr. 12..8, Lafranconi Competizione, Spiegel-Stahlflex u. Bitubo- Federbeine hi. eingetragen, VB 13.760 €, E-Mail mk737@gmx.de oder Tel. 01702355882

Guzziladen Handmade Cafe Racers and More

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

Umbau • Restauration • Instandsetzung



41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de



SCHMITZ
Moto
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre
Erfahrung!

Zu verkaufen für T5 oder wo es paßt: Sturzbügel Chrom, 30,- €; Lampenverkleidung mit Scheibe, 79,- €; Lampe mit Halter, 95,- €; Armaturenverkleidung, 25,- €; originale Stoßdämpfer Chrom, die mit Luftventilen, 80,- €; 1 rechten Spiegel Chrom und 1 schwarzen, Stck. 15,- €; Kontrolleuchtenleiste mit Birnen, 19,- €; Steckdose komplett, 25,- €; Sigma-Tacho, 13,- €; Uhr, 20,- €; Stromanzeige-Uhr, 20,- €; Blechschild unterm Nr.schild, 10,- €; 2 Blinker, neu, 15,- €; Tel. 05051-7577 od. 0174-9334925

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

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

Suche für Guzzi GTV, Baujahr 1935, Bedienungs-/Reparaturanleitung und Ersatzteilliste, nach Möglichkeit in deutsch. Wer kennt Bezugsquelle oder kann mit Kopien weiterhelfen? E-Mail ja.weidinger@t-online.de oder 0160-94646316

Motalia Anzeigenmarkt



Verkaufe von EV: Tank, schwarz mit Chromblenden und roten Linien, Scheuerstellen rechts im Sitzbankbereich, 70,- €; Seitendeckel v. Cali Special, 90,- €; Chromabdeckung, links, 25,- €; alle Preise VB; möglichst abholen; Tel. 02236-81771 od. 0170-4194328

Moto Guzzi V 1000 Convert: suche Feststellbremse für Moto Guzzi Convert, soweit möglich komplett, Tel. 040-4225046 oder E-Mail michaenger@aol.com

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

Verk. Nuovo F.-Teile: 1 Satz gebr. Kupplungsbeläge, 25,-; Bremsankerplatte hinten, 35,-; Krümmer mit Delle, 20,-; Vorderachse, 10,-; Ölleitung, 10,-; alles plus Porto; Tel. 07244-5204 AB

Für V7 Sport Anlasser überh., 0001 160 010, DG 12 V 04 PS, Preis 180,- €, Tel. 05021-64364 oder 0174-6165152

Verkaufe originale Drahtspeichen-Räder von Moto Guzzi Stelvio NTX, Modell 2014, Speichen verzinkt, Felgenkranz mattschwarz, Nabe Alu, Laufleistung exakt 3582 km, belegt durch Rechnung von Moto Guzzi Ströhlein, Remseck, Umrüstung aus subjektiv-ästhetischen und Gründen der Putzfaulheit am 6.8.2015 auf die normalen Stelvio 8V-Alugußfelgen. Beide Drahtspeichenfelgen sind im optischen und technisch perfekten Neuzustand, vorne 2.50 x 19" für Reifen 110/80 R 19-59V, Neupreis bei Guzzi 778,80 €, hinten 4.25 x 17" für Reifen 150/70 R 17-69V, Neupreis bei Guzzi 1421,99 €, nicht einzeln zu verkaufen, für zusammen 1300,- €, Tel. 07141-9747096, in 71636 Ludwigsburg

Für Cali III: 1 Paar Spiegel, rund, 15 €; 1 Paar Spiegel, rechteckig, 25 €; Werkzeug-Lederrolle für die Gabel, 15 €; Flaig-Luftdruckprüfer (neuwertig), 15 €; Tel. 02721-719648

NEU
Einzelstücke & Gebrauchtteile
JETZT!
Zugreifen!

www.escher.de

Verk.: 1 Drehzahlmesser 100 mm Ø, weiß (LM 4), 150,- €; 1 Drehzahlmesser Veglia, elektr., 115 mm Ø, Cali 1100, 130,- €; 1 Drehzahlmesser Veglia 80 mm Ø, von Cagiva, 60,- €; Tel. 0151-18380810

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

Suche für meine Moto Guzzi 1100 Sport, Vergaser-Modell, Bj. 1996, Auspuffendtöpfe bzw. eine Auspuffanlage Marke Lafranconi Competizione, im guten gebrauchten Zustand, Tel. 07022-66698

DER GUZZI-SPEZIALIST

www.motoguzzi-baecker.de



BÄCKER
Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475

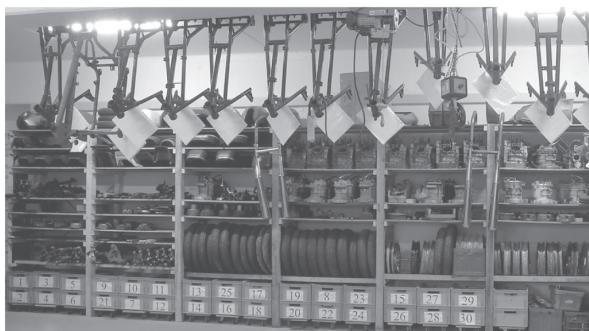
Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte

Motalia Anzeigenmarkt



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

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



Aus Café Racer-Umbau (Bj. 90) abzugeben: 1 Paar Bitubo-Dämpfer für 38er-Serien-gabel, 95 €; 1 Paar Bitubo-Dämpfer, verstellbar, mit zwei 40er-Standrohren, 140 €; Cockpit-Lenkerverkleidung LM 1, ohne Scheibe, neu, unlackiert, 50 €; Paar Lamphenhalter (ex Moto Spezial), Alu geätzt, blank, verstellbar, für 35 mm Gabel, 120 €; Kontrolleuchten-träger, Plastik V 35-V 65, 20 €; Bilder auf Anfrage; Tel. 0761-6129337

Suche Fußbremszylinder PS 15 mit Kunststoffbehälter, in Schwarz, für Guzzis mit Integral-Bremssystem, Guzzi 29667000, Brembo 10.4388.02 o. 10.2426.00, außerdem das NML-Brems-druckregelventil Moto Guzzi 28668533, Brembo 17.3338.40, beides im brauchbaren Zustand, E-Mail eckhard_haus-mann@yahoo.de

Suche Einspritzanlage mit Poti für V11, ggf. nur den Poti, Tel. 040-6409567 od. 01774238963

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

GUZZI-JAKOB

MG 1000, schwarzer Café Racer, Bj. 86 Preis auf Anfrage
MG V7 II, Bj. 15, 35 kW 6.600,-
MG V11 Sport, Bj. 03 4.500,-
MG 1100 V11 Balabio 4.900,-
MG 1000 Cali 3, Speiche 4.200,-
MG 1000 Mille GT, Sportumbau, Halbschale, Speiche 5.500,-
MG 850 T3, Bj. 77 4.400,-
MG V 65 TT, Enduro 2.900,-
MG 250 TS, 2-Takt, 2.700,-
MG 50 Totter, Mofa 800,-
Triumph Speed Triple, Bj. 04, 1A-Zustand 3.500,-

Gespannbau-Technik für Guzzi

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

Handy 0152-21974392

Neue Adresse: Guzzi Jakob
Zum Heekamp 2
27312 Beppen-Thedinghausen
E-Mail guzzi-jakob@t-online.de

Ich suche für einen Freund von Strassburg für eine Moto Guzzi California 1100 i, von 1997, ein Hinterrad und einen elektronischen Drehzahlmesser, vielleicht habt ihr sowas günstig, Jean-Jacques, Tel. 0033-(0)680072550, E-Mail jeanjacques58@aol.com

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

Mille GT, rot, Speiche, Chromschutzbleche, ca. 100000 km, wg. Projekt-aufgabe als Bastlerobjekt zum Wiederherrichten ab-zugeben, div. Ersatzteile sind vorhanden, Fotos auf Wunsch, Standort Voerde (Niederrhein), Preis € 1500,- VB, Fon 0175-5929474

Motalia Anzeigenmarkt

Aus gesundheitlichen Gründen verkaufe ich meine Breva 750 I.E., EZ 24.03.2004, mit nur 18537 km, HU 8/2019. Das Fahrzeug ist in Ordnung, wird aber kaum bewegt, kleiner Kratzer am Auspuff und Zylinder, Preis 3500,- € VHB, Tel. 01773471454

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

Verk. von Moto Guzzi große Mod.: verchromte Rücklichthalter mit Rücklicht, neu, € 45,-; 1 Ölwanne, € 280,-; Zwischenring, € 75,-; 1 Gleichrichter, € 80,-; 1 Motordeckel Front, € 80,-; 1 Ölpumpe, € 240,-; neue Stößeltassen, pro Stück € 20,-; 1 Seitenständer Alu von V11 Sport, € 70,-; 1 Schalthebel Alu von V11 Sport, € 125,-; 1 großen Scheinwerfer kompl. von Cali II, € 220,-; 1 Kotflügel verchr. v. 250 TS, in einem guten Zustand, nur € 60,-; 1 Kotflügel verchr., hinten, von 250 TS, guter Zust., € 60,-; Tel. 0151-18380810

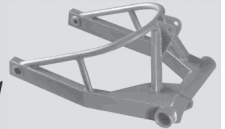
Fahrwerksumbauten, Moto-Weissmann-Schwinge, Verschleiss- und Tuningteile, Speichenradbau, Kunststoffbeschichtungen, CNC-Fräs- und Drehteile



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



Für große Guzzi: Kreuzgelenk mit Stützlager spielfrei! 60,- €; Regulator für Saprisa-Lima, 14,2 Volt Abgabe, 40,- €, habe es selbst getestet! Habe die Teile auf großer Tour immer mitgeschleppt, Mann weiß ja nie! Tel. abends 0431-395234

Suche für Moto Guzzi Cali 1100i, Bj. 1997: Lafranconi-Endschalldämpfer Competition; eine Vorderradfelge im guten Zustand, kein Höhen- oder Seitenschlag; Tel. 06293-3090078, E-Mail ch.langenholt@gmx.de

Moto Classica



große V2 - GUZZIS

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

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

Verk. für Cali 1100: 1 vord. Kotflügel, rot/weiß, mit Streben, 1 Kotfl. hinten, Chrom, beide 220,- €; 1 sehr gutes Speichenrad vorne, Akront, 2.50 x 18 und hinten 3.50 x 17, mit sehr guten, orig. Bremsscheiben (6,1 mm), 1100,- €; Tel. 0151-18380810

Verkaufe aus Zeitmangel meine Cali II, original ital. Polizeikoffer, hohe Scheibe montiert, niedrige gibt es dazu, Bj. 84, TÜV 01/2019, Laufleistung lt. Tacho 64500 km, seit 2012 in meinem Besitz, läuft ohne Probleme, schönes Fahrzeug für Liebhaber, Bilder per E-Mail erhältlich, Tel. 0172-4317764 oder E-Mail guenther.loeffler@ewetel.net

Motalia Anzeigenmarkt



Suche ein vorderes und hinteres Schutzblech für eine Cali 3, im guten Zustand, ggf. auch in Chrom, Edelstahl, Tel. 040-6409567 oder 01774238963

Verk.: NF Falcone, Bj. 75, Depot-Motorrad mit nur 370 km, neu lackiert, FP 5000; California 850, Bj. 76, neu lackiert, FP 5600; Tel. 09106-6140

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

Verk. für V 35/V 35 II 2 x Zylinder, Kolben, Ringe, Bolzen, von Gilardoni, neu, 420,- €, Tel. 05021-64364 od. 01746165152

MOTOBOX

Tel./Fax: 05232-17093

eMail: MotoboxLage@aol.com

Guzzi Neu- und Gebrauchtteile
tägl. Versand

Für LM III: originale DMB-Vollverkleidung (perlmutterweiß) mit Lampe u. allen Anbauhaltern, 180 €; 2 Original-Blinker, Stück 10 €; originale Schaltereinheiten, links u. rechts, Stück 20 €; Flaig-Luftdruckprüfer (neuwertig), 15 €; Tel. 02721-719648

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

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

Suche eine vorverlegte Fußrastenanlage für eine Cali 3, E-Mail guzzi-wolle@web.de, Tel. 01732707128

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

Neue Gilardoni für LM 1/2 mit Kolben komplett, 88 mm Ø, nur 450,- €, Tel. 0151-18380810

Rock Oil trm
SAE 20w60
das Spezialöl für klassische
und getunte Guzzis

www.rockoil.de
Telefon: 06733/2059470

Laverda

Verk. Instrumenteneinheit ND (Drehzahlmesser, Tacho u. Halterung) in einem sehr guten Zustand, 350 €, ggf. Tausch gegen Veglia PC für Laverda, Tel. 0172-2548896

Verk. Auspuffanlage von 500 bzw. 350 Laverda (Krümmer, Ausgleichsrohr u. Auspufftüten), in Chrom, guter Zustand, 300,-, ggf. Tausch gegen Formula-Auspuff bzw. Formula-Teile, Tel. 0172-2548896

www.laverda-team-werndl.de

Verk. von Laverda 500 bzw. 350 Schutzbleche vorne und hinten mit kompl. Rücklichteinheit, sowie Tank, Seitendeckel u. Sitzbank mit Bürrzel, in Orange, Preis VHS, Tel. 0172-2548896

LAVERDA



- Service
- Restauration
- Motorinsandsetzung

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

- LAVERDA -

Orange Cycle Team

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

**Kleinanzeigen können
per Post, Fax, Telefon
oder E-Mail aufgegeben
werden. Es ist nicht not-
wendig, den Vordruck zu
verwenden. Nur private
Kleinanzeigen sind kos-
tenlos! Redaktions-
schluß für Kleinanzeigen
ist immer der 15te
des Vormonats**

Suche für 750 GTL Tank,
Krümmer und GT-Lenker,
E-Mail laverda750gtl@t-online.de

www.motalia.de

Laverda 750 GT, nummern-
gleich, digitale Zündung,
42000 km, schwarz, Smith,
Borranis, 7500 €, Tel.
015111516843, E-Mail
tiger59@t-online.de

**LAVERDA**
Probleme?
Großes Ersatzteillager Neu + Gebraucht,
Motorrevision, Bleifreiumbauten von Köpfen,
Zylinderschleifen, Leistungsprüfstand,
LAVERDA Video, Preiskataloge mit Bildern
(unbedingt Modell angeben) bestellen bei:
LAVERDA Racingteam Konstanz
Andy Wagner
Telefon 075 31 / 6 11 98 • Fax 537 37
Internet <http://www.laverda-paradies.de>

Laverda 750 SF2, num-
merngleich, 8200 €, Tel.
015111516843, E-Mail
webu@stadtllohn.net

Laverda - diverse 750er-
Teile zu verkaufen (Rah-
men, Motor, Deckel, Ga-
bel, Tank, Zyl.kopf
etc.), Kontakt bevor-
zugt per E-Mail (kann
dann auch meistens Bil-
der senden), bitte Tel.-
Nr. angeben, rufe
schnellstmöglich zurück,
Tel. 07251-963229, E-Mail
b.ratzel@kutterermauer.com

Magni



Der Motorrad-Club „Magni-
Bayern“ ist Interessenge-
meinschaft und Treffpunkt
rund um die Magni-Fahrwer-
ke mit Motoren von BMW,
Honda, Moto Guzzi, MV
Agusta oder anderen Her-
stellern. Kontakt: Homepa-
ge www.magni-bayern.de,
E-Mail info@magni-bayern.de,
Tel. 08161-67848
(mit AB)

Morini

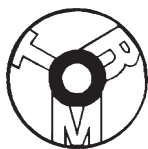
Verkaufe Gebrauchtteile von
3½ Sport, Bj. 77 - 79: Lafran-
coni Competizione-Schall-
dämpfer, links, Chrom, neu,
149,- €; Zubehör-Einmann-
Höckersitzbank mit Polster,
Typ Valentini, 89,- €; Aus-
puffkrümmer, links, Chrom,
neu, 79,- €; Zylinderkopf-
deckel, Alu, unlackiert, vorne
und hinten, je 59,- €; orig.
Seitendeckel eckig, rechts,
59,- €; Kettenrad, neu, 40
Zähne, 49,- €, gebraucht,
guter Zust., 34,- €; Ketten-
rad, neu, 38 Zähne, 49,- €;
Sitzbankbezug mit Schriftzug,
neu, 39,- €; Werkstatthand-
buch Motor, ital./engl./franz./
span./deutsch, 140 Seiten,
28,- €; Tel. 0177-8452911

Gebrauchtteile von 500 S,
Bj. 78 - 85: Lafranconi Com-
petizione-Schalldämpfer,
links, Chrom, neu, 149,- €;
RK 530 (50) KS-Kette mit
Schloß 5/8" x 3/8", 102 Glie-
der, ohne O-Ringe, neu, 69,-
€; Kettenrad, neu, 40 Zäh-
ne, 49,- €, gebraucht, guter
Zust., 34,- €; Kettenrad, neu,
38 Zähne, 49,- €; Antriebsrit-
zel, neu, 14 Zähne, 39,- €,
alles für 528er-Kette; Werk-
statthandbuch Motor, ital./
engl./franz./span./deutsch,
140 Seiten, 28,- €; Werk-
statthandbuch für Motor,
deutsch, 46 Seiten, 9,20 €;
originale Auspuffschellen,
Durchm. 36 mm, zw. Krüm-
mer und Schalldämpfer, je
8,90 €; orig. Auspuffschellen
für Interferenzrohr, neu, je
4,90 €; Tel. 0177-8452911

Minarelli

Minarelli-Motor, 50 cm³, Typ
IGM 38220 M, kpl., Bj. ca.
70er, VB 90,- €, Tel. 0171-
3880579

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**



Wolfgang Tritsch

DUCATI • MOTO MORINI • CAGIVA

Schwabenmatten 7 • 79292 Pfaffenweiler

Tel. 07664/60300 • Fax 07664/60555

E-Mail wtritsch@t-online.de • www.W-Tritsch.de

Das Morini Ersatzteilparadies - über 20 Jahre Morini-Erfahrung

Verkaufe für Moto Morini 500: 1 Motorgehäuse, 1 Primärtrieb, 2 Schaltautomaten, 1 Limadeckel, 2 Bremsankerplatten, 4 Tachoringe, 1 Grimeca HBZ vorne (komplett Guß, guter Zustand), 2 zerlegte Bremssättel, 1 HBZ defekt, Gummiteile (Bremslichtschalter, Limadeckel, Fußraste, etc.), Blechhalter und Schellen für Lenkungsdämpfer, Elektrik etc., Teile Hebeleis Schaltung/Bremse, Regler/Pick-Ups, Hupen vermutlich defekt, 2 Kontrolleuchten, ca. 20 Hohlschrauben für Bremsanlage, mehrere neue Bremsbeläge und Kleinzeug, E-Mail j.k.siepmann@web.de

Verkaufe Gebrauchtteile für 125 Corsaro, Bj. 58 - 67: Zentralrohrrahmen ohne Papiere, 79,- €; Tank, erste und zweite Serie, je 79,- €; vord. Schutzblech, Inox, mit Streben, 39,- €; vord. und hint. Kotflügel, rot, je 34,- €; Hinterradschwinge, 29,- €; Werkzeugkasten ohne Deckel, 26,- €; Batterieabdeckung, 21,- €; Zylinderkopfdeckel mit Entlüftungseinheit, 19,- €; Fußrasteneinheit, links und rechts, je 19,- €; Rahmenrohr, vorne links, 15,- €; Sozius-Halterien, 14,- €; Tel. 0177-8452911, Plz 877

Verkaufe Gebrauchtteile für 250 T, Bj. 78 - 82: originales Kunststoffemblem 250, schwarz mit Goldrand, für Seitendeckel, 9,90 €, Tel. 0177-8452911, Plz 877

MV Agusta

Verk. Motor für 350 MV Rundmotor, Unterbrecher mit Verga. UB 24 S2, alles überholt und Seitendeckel poliert, Preis VHS, Tel. 05021-64364 od. 01746165152

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

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

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

MV Agusta 350 E, roundcase, deutsche Papiere, Maschine läuft, gepflegter Zustand, 8300 €, Tel. 0151-11516843, E-Mail webu@stadtlohn.net



Wegen Aufgabe des Hobbys wird eine private orig. MV Agusta-Sammlung verkauft, ein kleines, feines Museum, einzeln oder komplett, nicht billig. Darunter der ehem. MV Agusta 125 CGT Scooter von Roland Schneider (Ex-MV Agusta-Generalimporteur), Bj. 1950, seit ca. 20 Jahren im Familienbesitz, weitere bis ca. 40 Jahre im Familienbesitz, nur 1- & 2-Zylinder. U. a. orig. ca. 60 cm MV Agusta-Emblem - kein Nachbau, orig. MV4-Zyl.-Werksrennmotor (nur Zylinder und Kopf - leer/defekt, für Ausstellung) aus der Werksrennmaschine von Carlo Bandirola, orig. MV Agusta-Kolben aus John Surtees & Giacomo Agostini Werksrennmaschine, dito Ventile aus der 3 Zylinder etc., orig. Magni CNC-gefräste Gabelbrücke für 35 mm Ceriani - gut für 125 Sport, 350 Bicilindrica oder Ipotesi. Ein Gerosa Motocarro aus den 60er Jahren (alles feuer- und blauverzinkt) mit 50 cm³ Moto Morini-Motor, eine 50 cm³ alte Benelli von Agostinis ehem. Mechaniker, Standort Ruhrgebiet, bis zum 10. Jahr ehem. MV Agusta-Clubmitglied - Nr. 82, Besichtigung nur für ernstgemeinte Kaufinteressenten, Tel. 0209-3594222

Gespanne

Moto Guzzi V7 850 GT Beiwagen/Gespann. Möchte mich von meinem Beiwagen trennen, ggf. auch vom gesamten Gespann, das seit 1973 im Familienbesitz ist. Ich nutze es nicht mehr, und zum Rumstehen ist es ganz klar viel zu schade bzw. ist es eigentlich ein gepflegtes Schmuckstück zum Herzeigen. Da es zum einen mein Hochzeitsgeschenk war und zum anderen kein Zwangsverkauf ist, bitte ich ausschließlich ernstgemeinte und absolut seriöse Interessenten per E-Mail Kontakt aufzunehmen. Ich werde es weder verschenken, noch die Guzzi solo verkaufen. Wenn jemand am Beiwagen alleine Interesse hat, bin ich allerdings gesprächsbereit. Natürlich gibt es Bilder und eine kleine Beschreibung, die aber den Umfang einer Anzeige überschreitet. Ich möchte hier auch keine Auktion Modell eBay und den Maximalpreis erzielen. Der Preis ist fast zweitrangig - das „Gesicht“ des Interessenten ist mir erheblich wichtiger. Gerne melden unter alexander.eham@web.de, dann sehen wir weiter

**ELEKTRONIK
SACHSE** **MP**
www.elektronik-sachse.de

- Elektronische Zündsysteme
- Spannungsregler
- Zündspulen
- Zubehör
- Ceriani Style Gabeln
- Stoßdämpfer
- JMT Lithium Batterien



Marco & Horst Patzer
 Kloster-Oeseder-Weg 37
 49176 Hiltter
 +49 (0) 5409 9069826
info@elektronik-sachse.de

Sonstiges

Zu verkaufen Visiere für Helm AGV quasar due: klar und dunkel, Bilder auf Anfrage, Angebote/Anfragen an 55555@gmx.eu

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 3 x Ducati, 1 x Bimota, 1 x Aeromacchi 350 SS, 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

Flaig-Luftdruckprüfer (neuwertig), 15 €, Tel. 02721-719648

Denfeld-Kofferträger, Chrom, ca. 30 Jahre alt, gut erhalten, war an SR 500 und V 35/2 montiert, 86 €, Tel. 0511-4374371

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

Zu verkaufen wg. Hobbyaufgabe: Helm AGV Tricolore quasar due, tricomposite: Carbon, Kevlar, Fiberglass, Zustand gut, leichte Kratzer, unterer Gummiring an einer Stelle beschädigt, mit klarem und dunklem Visier, Bilder auf Anfrage, Angebote/Anfragen an 55555@gmx.eu, weitere Visiere zu verkaufen

•Hoch-Heck-Zentralständer
 •Für alle gängigen Motoren
 •Fragen Sie an, wir beraten Sie gerne
www.move-montagestaender.de
info@move-montagestaender.de
 •Tel 0549 (0) 7563 92316



■ ■ ■ Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung








Motalia Anzeigenmarkt

Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik



Für Motalia Leser
5% RABATT

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

Vergaser UB 24 S2 Schwimmer 15° geneigt, überh., mit Trichter, 110,- €, Tel. 05021-64364 od. 01746165152

Halbschalen Lenkerverkleidung, Silber/Metal., für ETZ 250 (MZ), war an V 35/2 montiert, gut erhalten, 79 €, Tel. 0511-4374371

Boots-Stiefel, Gr. 42, Made in Italy, hergestellt für Ducati, schwarz, nagelneu, originalverp., 0172-7265614

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

In letzter Minute

Guzzi: Suche gebr. Teile f. Moto Guzzi Cali 1100 EV: Lampenglas u. Chromring/Dichtung, Armaturn Kupplung, Tel. 0179-4558894, E-Mail aparrass@freenet.de



Guzzi: Verk. neuen Anlasser mit Getriebe (1,41 kW) für California, ideal für Maschinen, die schlecht anspringen, 165,- €, Tel. 015152504637 thomastrendle@gmail.com

Guzzi: Hallo, suche zu fairem Preis eine Vorderrad-Duplexbremse für eine Moto Guzzi NF - Falcone, evtl. auch mit komplettem Rad, Tel. 015777850495, 48268 Grevener

Ducati: Ducati 750 Sport, Bj. 88 - 90, suche zum Wiederaufbau Teile aller Art, auch Sport und Racing, sowie eventuell komplette 750er, Tel. 07135-15080 ab 20:00 Uhr

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	74
Bike Affairs	24796 Bredenbek	Tel.: 04334-640		Seite	44
Claus Carstens GmbH	25779 Hennstedt	Tel.: 04836-1550	www.claus-carstens.de	Seite	29
CMT-Motorradtankbau	49328 Melle-Buer	Tel. 05427-927704	www.cmt-motorradtankbau.de	Seite	72
Conni's-Guzzi-Shop	34127 KS/Rothenditmold	Tel.: 0561-8615361	www.connnis-guzzi-shop.de	Seite	71
Desmo	70736 Fellbach	Tel.: 0711-588096	www.desmo-ducati.de	Seite	65
Diopa Kunststofftechnik	70180 Stuttgart	Tel.: 0711-604504	www.diopa.com	Seite	67
Ducati Kämna	28870 Otterstedt	Tel.: 04205-8707	www.kaemna.com	Seite	68
Ducati Melle	49324 Melle	Tel.: 05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	13
Ducati Rhein-Sieg	51545 Waldbrol	Tel.: 02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	66
Elektronik-Sachse MHP	49176 Hilter	Tel.: 05409-9069826	www.Elektronik-Sachse.de	Seite	80
Escher	59392 Nordkirchen	Tel.: 02596-600	www.escher.de	Seite	74
Guzzi Jakob	27312 Beppen-Thedinghausen	Tel.: 0152-21974392		Seite	75
Guzziladen	92521 Schwarzenfeld	Tel.: 09435-6393267	www.guzziladen.de	Seite	73
Kindermann	31606 Warmsen	Tel.: 05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	72
Lamers	NL-6545 CG Nijmegen	Tel.: 0031-(0)243-711111	www.tlm.nl	Seite	84
Landendinger	84166 Adlkofen	Tel.: 08707-932552	www.landendinger.de	Seite	65
Laverda Racingteam	78467 Konstanz	Tel.: 07531-61198	www.laverda-paradies.de	Seite	78
Limbächer & Limbächer	70794 Filderstadt	Tel.: 0711-79730322	www.limbaecher.de	Seite	30
Lust	50677 Köln	Tel.: 0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	31
Maniac-Motors	90427 Nürnberg	Tel.: 0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	20
Motobox	32791 Lage	Tel.: 05232-17093	www.team-motobox.de	Seite	77
Moto Classica	53229 Bonn	Tel.: 0228-9739348	www.motoclassica-bonn.de	Seite	76
Moto-Officina	97753 Stetten	Tel.: 09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	77
Motowippe	88353 Kisslegg		www.motowippe.de	Seite	62/81
Move Montageständer	88353 Kisslegg	Tel.: 07563-9150308	www.move-montagestaender.de	Seite	80
MTS-Ricambi	26203 Wardenberg	Tel.: 0441-36165594	www.mts-ricambi.de	Seite	72
Nitzsche & team	46286 Dorsten-Wulfen	Tel.: 02369-21842	www.italomotos.de	Seite	71
Orange Cycle Team	53881 Dom-Esch	Tel.: 0225-1970752	www.octeam.de	Seite	78
Rock Oil GmbH	55239 Gau-Odernheim	Tel.: 06733-2059470	www.rockoil.de	Seite	68/77
Günther Rupprecht	90518 Altdorf	Tel.: 09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	67
Salewski	21357 Bardowick	Tel.: 04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	43
Schleif- und Poliertechnik	30855 Langenhagen	Tel.: 0511-97810480	www.andreas-malitz.de	Seite	81
Moto Schmitz	41849 Wassenberg	Tel.: 02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	73
Schubert Moto Service	30900 Wedemark	Tel.: 05130-582584	www.ssmotos.de	Seite	70
Seby Poly	52076 Aachen	Tel.: 02408-938993-2	www.seby-poly.de	Seite	28
Stein-Dinse	38179 Schwülper	Tel.: 0531-123300-0	www.stein-dinse.com	Seite	2
Tritsch	79292 Pfaffenweiler	Tel.: 07664-60300	www.w-tritsch.de	Seite	79
Norbert Vordenbäumen	40227 Düsseldorf	Tel.: 0172-1315888	www.n-vdb.de	Seite	75
Moto Weissmann	67716 Heltersberg	Tel.: 06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	76
Wendel Motorräder Berlin	10559 Berlin	Tel.: 030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	62/71
Motorrad Wieser GbR	66999 Hinterweidenthal	Tel.: 06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	77
Witten u. Weber	57319 Bad Berleburg	Tel.: 02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	19

Hier gibt es Motalia

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

URBANMOTOR GmbH	Köpenicker Chaussee 2-4	10317	Berlin
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
Claus Carstens	Fedderinger Str. 10	25779	Hennstedt
A. Baumgarten	Eisenstr. 6	26215	Wiefelstede
H. Bergel	Fritz-Erler-Str. 11	27578	Bremerhaven
Ducati Kämna	Brüggerstr. 27	28870	Otterstedt
ZTK Erlebniswelt Motorrad GmbH	Harburger Str. 52	29640	Schneverdingen
KMS	Messwinkel 44	31606	Warmßen
Achim Wittenborn	Ackerstr. 8	32130	Enger-Oldinghausen
MGH	Friedrich-Wilhelms-Bleiche 10	33649	Bielefeld
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
Motorrad Bürger	Erkratherstr. 84	40233	Düsseldorf
Michael Nitzsche & Team	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
Barbara Escher	Wilhelm-Raiffeisen-Str. 1	59394	Nordkirchen
Ducati Frankfurt	Max-Holder-Str. 5 - 7	60437	Frankfurt
Peter Lamparth	Fangostr. 1	73087	Boll
Peuker & Streeb	Bachstr. 3	75334	Straubenhardt
Martin Hagemann	Wittumstr. 18	76707	Hambrücken
LAVERDA Racingteam Konstanz	Oberlohnstr. 3	78467	Konstanz
Italian German Technology Engel	Ihringer Landstr. 16	79206	Breisach
Iwan-Bikes GmbH	Raiffeisenstr. 24	85276	Pfaffenhofen
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.



Das beste Erlebnis...

das bessere Gefühl!

Für Service und Qualität,
die Besten in Vespa und Guzzi:
www.tlm.nl



Nijverheidsweg 26, Nijmegen
Telefon +31 24 - 371 11 11
E-mail info@tlm.nl

Gebrauchte und
neue Motorräder

Große Auswahl
an Vorführern

Teile und
Zubehör

Online Webshop

Wartung und
Reparatur

Überholung und
Restauration

Reisen und
Veranstaltungen