

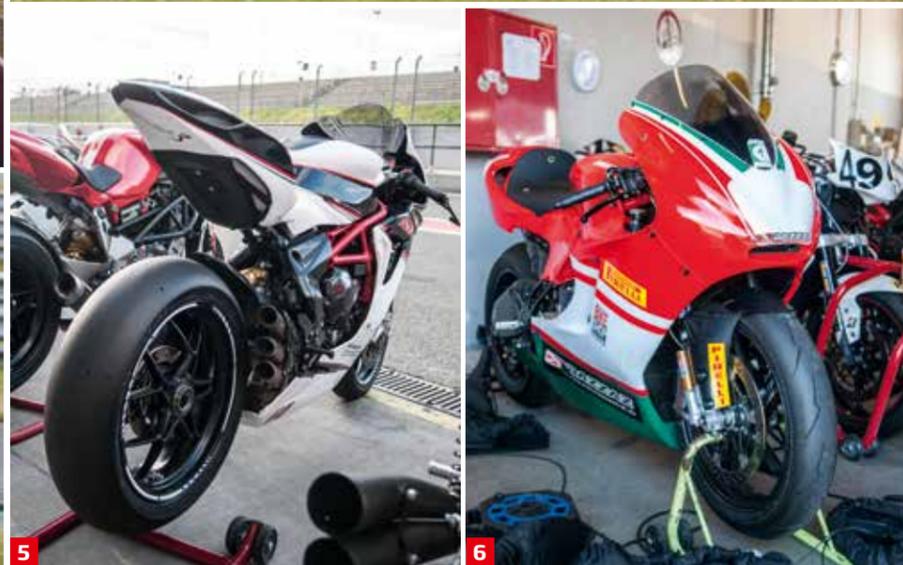


Text und Bilder Ralf Steinert

# URSUPPE DER ITALO-SPECIALS

Ein Besuch beim Festival Italia von Art Motor ist für einen Freund ungewöhnlicher Racebikes so unvergesslich wie eine Einladung zu Rihannas Geburtstagsparty für einen kokainsüchtigen Clubgänger. Zwischen den Rennen haben wir uns ein paar besondere Umbauten näher angesehen.





**E**in Hauch von mediterraner Anarchie wehte Ende Juni durch die Börde: Neben der Sonne brannte auch eins der Solarmodule, die der E-Mobilität-Anbieter und neue Hauptsponsor in die eigens umbenannte „e-tropolis Motorsport Arena Oschersleben“ gestellt hatte, und die Feuerwehr musste noch zwei weitere Male anrücken, weil manche Teilnehmer ihren Grill zu nahe an die Boxentore gestellt hatten.

Auf dem Programm standen die Rennen der Pro Thunder, Pro Bears und SuperTwins, sowie der Superbike/SBK Open und Supersport/SSP Open. Die Klassik-Freunde schlugen sich in der TT SuperclassiX, den Classic- und Vintage-Bears und in der Festival Classic. Für jeden gab es also etwas zu gewinnen, wobei insbesondere bei den SuperTwins und den Classic Bears der Einschlag klar Richtung Italien ging. Souverän kommentiert und moderiert wurde die Veranstaltung von der Sport1-Stimme Edgar Mielke.

**Harte Fights und weiche Herzen**  
Die Rennen der Pro-Thunder-Klasse (serien-nahe 4-Takter mit weniger als 4 Zylindern)

wurden beherrscht durch die großartige Soundkulisse, die Rainer Achenbachs Benelli Tornado Tre entlang der Start-/Ziel-Geraden verströmte, von Niels Lohrigs epischem Fight auf seiner leistungsmäßig unterlegenen MV Agusta 675 F3 (Platz 4 in beiden Rennen!) und vom Kampf zwischen Malte Siedenburg und Norman Plambeck. Malte, der erst am Samstagmorgen von einem Schiffsfest auf hoher See anreiste, führte das erste Rennen auf seiner Ducati 848 lange Zeit klar an, während Norman gegen Ende Runde um Runde Meter gut machte und seine 998S in der vorletzten Runde ganz nach vorne pressen konnte. „Normi“ lief hinterher völlig aufgelöst zwischen Fahrerlager und Rennleitung hin und her und bemühte sich um die Wiederherstellung seines Rufes: Malte Siedenburg hatte ihn des unsittlichen Ausbremsens nach dem rennentscheidenden Überholmanöver bezichtigt. Unter Sportsmännern wurde die Angelegenheit aber schnell geklärt, und im zweiten Lauf konnte Malte dann die volle Punktzahl auf sein Konto buchen.

Pech hatte Thomas Wanner mit seiner großzügigen Spendenaktion: Er hatte André Kernbach, dessen Ducati 998 ausgefallen war,

**1 Echte Guzzisti:** AV50 Monza und Le Mans von Ulla Baumann und Andreas Tappe (Jürgensen Motors). Ein großes Treffen der Moto-Guzzi-Le-Mans-Freunde gab es dieses auch wieder. **2 Schon zu dritt:** Gian-Piero Tamburini (Mitte hinten) von Tamburini Factory hat schon drei Ad Maioras am Start. Letztes Jahr hat er sie hier beim Festival Italia vorgestellt, Andreas Newiger wurde quasi aus dem Stand Zweiter in der SuperTwins-Klasse – sowas überzeugt Käufer! Vorne Berthold Gruhn, rechts Mario Bruns, links hinten „Kalle“ Newiger. **3 Speed-Demon:** Der Ungar Agoston Rosivall fliegt förmlich mit der Ducati Kämma Demon-Supertwin durch die Börde, wird später wegen der Carbonräder aber leider disqualifiziert. **4 Kein Schaulaufen:** Beim Festival Italia geht es nicht um rollende Ausstellungsstücke – echte Fights sind angesagt. Respekt an Fabio Frankenberg (#321) für seinen spektakulären Hang-off-Still! **5 Wunderschön:** Die MV Agusta F3 675 ist ein Augenschmaus – sowohl in der Straßen- als auch, wie hier, in Racingausführung. **6 Edelbrenner:** Wer rot sehen will, ist hier goldrichtig. Über eine Ducati Desmosedici (vom Bike-Shop Lüchow) im Trackbike-Einsatz stolpert man auch nicht alle Tage.

TITANO 49 - PORNO AUS DÄNEMARK



Der coole Tom Haasum ist Besitzer eines Motorradgeschäfts in Kopenhagen, seine wahre Leidenschaft liegt aber weiter unten: Ducatis aus Italien und Radical Ducatis aus Spanien. Das Herz seiner „Titano 49“ stammt aus einer Ducati 749 und hängt in einem Gitterwerk der spanischen Spezialisten von Radical Ducati. Auch der Heckrahmen und die formschönen Verkleidungsteile hat er bei Pepe Rosell gekauft, ebenso den Tank mit der klassischen Füllanzeige durch eine transparente Aussparung. Der Rest ist, wie bei dieser Art von Umbauten üblich, ein aufregender Gangbang verschiedener Ducati-Modelle. Die Show-Gabel entstammt einer 998, ihre Füße lagen wiederum im Regal bei Radical Ducati. Die Schwinge und das Federbein gehörten eigentlich einer 1098, die auch ihrer Räder beraubt wurde. Der italienische Spezialist H2O lieferte den Alu-Rennkühler, konstruiert für eine Ducati 999.

In Sache Auspuffanlage war sich Tom bis letztes Jahr noch nicht ganz sicher: „Ich wollte keine Underseatanlage haben, aber die Lösungen à la Monster gefielen mir auch nicht. Dann aber sah ich letztes Jahr hier beim Festival Italia die

Zard-Anlage, die Tamburini an seiner Ad Maiora einsetzt. Die musste es sein. Sie ist zwar saulaut, aber gehört ja auch zu einer Radical Ducati!“ 105 PS am Hinterrad drückt das 749-Triebwerk, das auf dem Prüfstand erstellte Mapping wurde von Ralf Müller von Be Faster erstellt und per Tuneboy auf das Steuergerät geflasht. Die futuristischen T-Drive-Bremsscheiben von Brembo passen bestens zur Titana, die neue STM-Antihopping-Kupplung in der GP-Version hingegen nicht. Nach diversen Problemen mit diesem noch sehr neuen Produkt ist Tom wieder zur normalen 749-Kupplung zurückgekehrt. Tom, der mit einem nicht minder ungewöhnlichen Ducati TT-F2-Racer nach Oschersleben gekommen ist, weiß noch nicht genau, was er mit der Titano machen wird: „Sie ist ein tolles Show- und Trackbike, aber für Rennen werde ich sie wahrscheinlich nicht einsetzen. Ich fühle mich ehrlich gesagt nicht mehr schnell genug dafür und möchte sie nicht mutwillig zerstören.“ Wäre auch etwas schade um das geile Gerät.

Italian Bike Store, [www.haasum.dk](http://www.haasum.dk)

## SPOTLIGHT HT MOTO - FEUER IM GENERATIONENHAUS



Seit über 30 Jahren sorgt Guzzi-Spezialist Hartmut Taborsky in seiner Aachener Firma HT Moto bei den Prachtstücken aus Maranello für Manieren und Muskeln. Sein Wissensschatz in Sachen Optimierung der Guzzi-Technik ist gewaltig, und auch bei Edelguzzis, wie denen von Axel Budde (Kaffeemaschine), werkeln oft HT-Moto-Innereien unter der schönen Hülle. Taborsky, dessen Sohn Robin kein Unbekannter in der deutschen Amateurracing-Szene ist, sorgte Anfang des neuen Jahrtausends mit seiner „ULEB“-Guzzi V11 für Aufsehen. In Zusammenarbeit mit dem holländischen Motorenspezialisten GET gelang es ihm, unter Zuhilfenahme von Sekundärluftsystemen, beheizten Kats und einer gewaltigen Mapping-Programmierarbeit eine V11 so abgasarm zu bekommen, dass sie im Jahr 2002 bereits die PKW-Abgasnorm Euro 4 unterschritt und den TÜV-Prüfern vor Staunen der Kuli in der Brusttasche auslief. Außerdem fuhr das „Ultra Low Emission Bike“ auch noch hervorragend. Das also zum Thema Innovation bei den großen Herstellern... Zum Festival Italia brachte Taborsky eine kleine Werkschau von Spezial-Guzzis der 70er/80er/90er Jahre mit. Zum einen sein Lieblingsbike, ein V7-Racer aus dem Jahr 1967, mit 1.040 ccm, 92 PS, Carillo-Pleuel, der überarbeiteten Gabel einer Le Mans 1, der Bremse einer Yamaha TZ 250 und Koni-Federbeinen. Zum anderen eine Le Mans 1 Bj. 1976 mit 992 ccm und 98 PS bei beachtlichen 8.000 U/min, Carillo-Pleuel, Brembo 08-Bremse, 42er FI-Racinggabel und Federbeinen von Wilbers.

Stellvertretend für die 90er durften Italo-Fans die „Black & White“ bestaunen – eine Le Mans 3 von 1984. Diese wunderschöne Guzzi ist für die Straßenzulassung für die Schweiz in Auftrag gegeben worden, daher können die Blinker fehlen, aber der Heckrahmen durfte nicht gekürzt werden. Bei Rahmenänderungen sind die Schweizer unglaublich kompliziert, selbst bei einem eher unkritischen Hilfsrahmen. Sie drückt 100 PS aus 1.040 ccm Hubraum, hat Brembo-08-Bremsen, eine optimierte Gabel und Wilbers-Duoshocks.

Bei allen drei Guzzis wurde für besseres Handling der Lenkkopfwinkel um 1,5° reduziert. Befeuert werden sie durch 40er- bzw. 41er-Dell'Orto-Vergaser, der Ventiltrieb sowie die frei programmierbare Zündanlage sind Spezialitäten aus dem Hause HT Moto. Auch die Tanks und sämtliches Polyester-Bodywork sind Produkte von Hartmut Taborsky.

[www.htmoto.de](http://www.htmoto.de)

## SPOTLIGHT BCD-BMW R65 - DER ITALIENERSCHRECK

Um den klaren Doppelsieger der Classic Bears im Fahrerpulk zu identifizieren, muss man nicht erst nach der Startnummer spähen: Während einige der Pre-1980-Racer heftig durch die Hotelkurve rudern, um dann beschaulich an Fahrt zuzulegen, kommt Nummer 548 wie in beachtlicher Schräglage festgemeißelt ums Eck und feuert kräftig Richtung Hasseröder. Bei der BMW von Manfred Sieg handelt es sich um einen 1979er-R65-Kurzhuber mit mittlerweile 924 ccm, wunderschönen Wahl-Kolben, SR-Racing-Auspuffanlage und guten 80-85 PS. LiMa und Anlasser sind amputiert, letzterer kann aber im Handumdrehen wieder aufgesteckt werden. Die Zündanlage ist (noch) weitestgehend original. Der 2-Ventiler hängt in einem G/S-Rahmen von 1984, allerdings 8,5 cm höher und 2,5 cm weiter vorne als ursprünglich vorgesehen. Eine besondere Abstützung des Kardans benötigt Manni Sieg durch das straffe Wilbers-Federbein nicht, selbst die zusätzliche senkrechte Strebe, die den oberen Rahmenzug mit dem Motorgehäuse verbindet, ist laut Mannis Meinung gar nicht notwendig. In den Gabelbrücken steckt die schöne, klassische 41er-Telegabel der Yamaha Thundercat, gebremst wird mit Brembo-P05-Sätteln und Lucas-Belägen. Das gelbe Ding wiegt fahrfertig schlanke 147 kg, mit Manni obendrauf unwesentlich mehr – wen wundert es dann noch, wenn sich so mancher Italoklassik-Pilot in der Startaufstellung bekreuzigt?

[www.bcd-motorradtechnik.de](http://www.bcd-motorradtechnik.de)



↑ **Mondbasis Alpha 1:** Schräger Moto-Guzzi-V50-Umbau von Ted Haanappel aus den Niederlanden.



↑ **Schneller Strich:** Holger Aue war dieses Mal noch nicht in Hochform, was natürlich keinesfalls langsam heißen soll. Ein Aue ist niemals langsam!

## BMW schlägt Guzzi: So was bekommt Eddie Mielke in der MotoGP nicht zu Gesicht. Und Ducati-Fahrer auf dem Treppchen erst recht nicht.

weichherzig seine zweite EBR-Buell 1190S überlassen, mit der André dann prompt Thomas den letzten Wertungspunkt wegschnappte.

Bei den Rennen der Pro Bears kloppten sich drei Protagonisten um die Reihenfolge auf dem Podest: Dirk Mothes (Ducati 748R), Ole Bartschat (Triumph Street Triple 675R) und Yves Kauz (MV Agusta B3 Brutale). Die blieb jedoch beide Male die gleiche: Mothes vor Bartschat und Kauz auf Platz 3.

### Tummelbecken der Leidenschaft

Die ungewöhnlichsten und individuellsten Motorräder finden sich traditionell in der Klasse der luftgekühlten SuperTwins – Kämna Ducatis, Pierobons, Ad Maioras, Bimotas, viele interessante Eigenbauten und natürlich die schnellen Guzzis von Holger Aue und Jens Hofmann alias „Daytona“. Rennen 1 war eine Leistungsschau für die Firma Kämna Ducati: Der Ungar

Agoston Rosivall flog auf der spektakulär schnellen Kämna Demon 1100 förmlich über die Ziellinie – mit 16 Sekunden vor Andreas Newiger auf der Tamburini Ad Maiora und einer für einen luftgekühlten Ducati-Twin sagenhaften Bestzeit von 1:32.544. Dass „Kalle“ Newiger trotzdem ganz oben auf dem Treppchen stehen durfte, ist dem Umstand zu verdanken, dass die Kämna Demon wegen dem Einsatz regelwidriger Carbonräder wieder in den Höllenschlund zurückkehren musste, sprich disqualifiziert wurde. Es ist zwar nicht anzunehmen, dass Rosivalls Vorsprung allein den Kohlefaserfelgen zu verdanken ist, aber irgendwo muss man ja eine klare Grenze ziehen. Reglement ist nun mal Reglement, sogar wenn drin stehen sollte, dass das Tragen von grünen Unterhosen unter der Kombi aus Gründen optischer Sicherheit nicht gestattet ist. Hinter Kalle Newiger prägeln sich Arno von Doorn auf seiner Pie-

# SCEED42 ENERGY

## HOLT MEHR FÜR DICH RAUS.



### SCEED42 ENERGY. BATTERIE-POWER IN EINER NEUEN DIMENSION.

Mit Sceed42 Batterien ist mehr für dich drin. Mehr Leistungsstärke, mehr Kilometer, mehr Zuverlässigkeit im Kaltstartverhalten.

Mit über 60 verschiedenen Typen bietet Sceed42 energy die optimale Batterie-Power für fast jedes Motorrad- und Scooter-Modell. Sceed42 Batterien sind in verschiedenen Abmessungen, Ausführungen und Kapazitäten von 2,3 bis zu 30 AH erhältlich. Als Gelbatterien, Säurebatterien und wartungsfreie Batterien. **Wahre Kraft kommt von innen.**

Powered by Niemann + Frey  
[www.niemann-frey.de](http://www.niemann-frey.de)



1



3



4



2



5

robon F042, Hans Paßberger (WEKA-Ducati), Daytona auf Little Guzzilla und Holger Aue mit seiner kampferprobten MOTOMania-Guzzi. Holger, der normalerweise weiter oben zu finden ist, war dieses Jahr nach eigenen Angaben noch etwas im Trainingsrückstand.

### Kampfegeist schlägt Motorleistung

Für Aufsehen in der Superbike Open sorgte der 21-jährige Ex-IDM-Racer Luca Hansen mit seiner weitgehend serienbelassenen Ducati 848. Luca, der uns schon 2009 an dieser Stelle mit seinen Leistungen in der Supersport B von Art Motor aufgefallen ist und hier seine rennsportliche Karriere begann, demonstrierte eindrucksvoll, was er in der IDM gelernt hat. Mit spektakulären Hang-offs peitschte er, gequält von Schaltproblemen, die 848 unter 1:32 Sekunden über den Kurs, hielt dabei eine riesige Armada an BMW S1000RR in Schach und musste sich schließlich im ersten Lauf nur gegen

Norman Schäfer (CBR1000RR), Uwe Pollheide (S1000RR) und Christoph Strehlke (GSX-R1000) geschlagen geben. Die Schaltprobleme vereitelten dann auch Lucas Start im zweiten Rennen.

Nicht minder eindrucksvoll gewann – Nomen est omen – Manfred Sieg vom Team Capelli Belli beide Läufe der Classic Bears auf seiner schnellen BMW R65 BCD.

Zum wiederholten Male Pech hatten Andreas Insam und sein Teamkollege mit ihren Ducati-Königswellen: Beide fielen mit technischen Defekten bereits im Training aus. Andi Insam freute sich zumindest, mit dem jetzt eindeutigen sichtbaren Gehäuseriss die genaue Ursache für den schleichenden Ölverlust entdeckt zu haben ...

**Alle Rennergebnisse des Festival Italias 2013 unter: [www.art-motor.de](http://www.art-motor.de)**

- 1 Pokal Galore:** So viele Rennen, so viele Klassen, so viele schnelle Leute – da nimmt fast jeder was mit nach Hause.
- 2 Auf großer Fahrt:** Malte Siedenburg war erst spät von einem Schiffstest auf hoher See wieder an Land. Anscheinend nicht seekrank, denn ein Sieg und ein 2. Platz in der Pro Thunder mit seiner Ducati 848 hat überzeugt.
- 3 Start der Superbikes:** Rich DeRousse, Norman Schäfer, Peter Rehder und Christoph Strehlke hießen die Männer des Wochenendes in den beiden Rennen der SBK B und SBK Open.
- 4 Viel gelernt:** Man kann ihn zwar nicht sehen, aber hinter der fast serienmäßigen Ducati 848 hängt Luca Hansen. IDM Supersport und IDM Superbike schult mächtig den Fahrstil.
- 5 Dreimal doppelt:** Das Podium der Pro-Bears-Klasse war in beiden Rennen gleich besetzt, das verkürzt die Zeremonie. Sieger Dirk Mothes (Ducati 748R), Ole Bartschat (Street Triple R) auf Platz 2, Yves Kauz (MV Agusta B3 Brutale) auf dem noch verbliebenden Platz des Treppchens.

## SPOTLIGHT BUELL MANTICOR - DAS ENDE DER BUBBLEGUM-OPTIK



Seit vielen Jahren hält Thomas Wanner bei den Art-Motor-Veranstaltungen stramm die East-Troy-Fahne hoch. Selbst als Harley-Davidson panisch konsolidierte und statt Buells noch mehr HD-Lederkopftücher produzieren wollte, lief Exotenfan Wanner nicht nach Italien über, sondern schloss sich moralisch der Guerillatruppe um Mastermind Erik Buell und dessen EBR (Erik Buell Racing) an. Damit aber nicht genug: Mit seinem Pegasus Race Team trieb er auch selber in Zusammenarbeit mit der Gruner Engineering GmbH einige Innovationen voran. So hatte er in Oschersleben neben dem potenten Superbike EBR 1190S und einem Typhon genannten Prototyp auf Buell 1125R/CR-Basis noch sein neuestes Baby im Gepäck: die Buell Manticor.

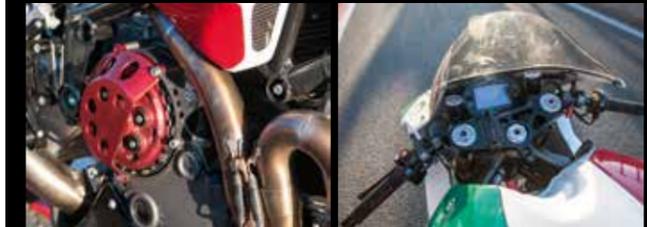
Manticor ist ein Monocoque-Umbausatz aus GFK für alle Buell XB9/12R- und S-Modelle, bestehend aus drei Komponentengruppen: Cockpit (Grundträger/Halter, Doppelscheinwerfer, Breakout-Box für Motogadget Pro), Motor (Luftführungen, Ölkühlerabdeckung, 3-teiliger Motorspoiler) und die große Tank-Heck-Monocoque-Gruppe mit Heckrahmen, 12-teiligem Adaptersatz, Tankcover, Unterteilverkleidung und etlichen Teilen mehr. Vom knubbeligen Äußeren der – spöttisch auch Kaugummiautomaten-Motorrad genannten – XB bleibt nichts übrig, endlich steckt der emotionsstarke Sportmotor in einem entsprechenden Umfeld. Die Manticor wirkt wie eine futuristisch-kantige Studie, die große Hersteller gerne auf Messen präsentieren, aber später niemals umsetzen.

Solch ein umfangreiches, straßenzugelassenes Plug-and-Play-Kit zu entwickeln und in Kleinserie zu produzieren, ist ein zeitlich und finanziell mächtiges Unterfangen, und daher kann der Spaß nicht preiswert sein: Allein das Monocoque kostet mit allem Drum und Dran an die 6.000 Euro. Für den kompletten Manticor-Umsatzsatz muss man 8.199 Euro hinlegen, für die Zweisitzer-Version noch mal 1.200 Euro mehr. Zum Trost kann man gepflegte XB-Modelle gebraucht (noch) recht günstig erstehen.

Vertrieb über:  
[www.buell-parts.com](http://www.buell-parts.com)

## SPOTLIGHT TAMBURINI AD MAIORA

Letztes Jahr präsentierte der Bologneser Edelbauer Gian Piero Tamburini seine „Ad Maiora“, mit der Kalle Newiger aus dem Stand zwei zweite Plätze in der Supertwin-Klasse einfuhr (siehe FASTBIKE 0312). Dieses Jahr tummelten sich bereits drei davon im Fahrerlager: Der Nordseeinsulaner Mario Bruns startete auf der Ad Maiora Nr. 3, und auch der enthusiastische Sportbike-Sammler Berthold Gruhn hat sich eine zulegt – mit Brembo GP4RR-Zangen, die Berthold „noch bei sich rumfliegen hatte“. Wir waren Zeuge, als Tamburini versprach, Berthold Gruhn beim nächsten Festival Italia eine Ad Maiora mit Ducati 749-Motor mitzubringen. Wir sind sehr gespannt.



## SPOTLIGHT DUCATI EVO RS

Robert Schmid ist von Beruf Tischler, und für die Rennstrecke hat er sich ein ungewöhnliches Ducati-Trackbike zurechtgeschnitzt. Robert ist auch im Umgang mit anderen Materialien als Holz sehr geschickt und entwarf, entwickelte und produzierte sämtliche Bodywork-Teile inklusive Tank selber. Bei den ersten Zeichnungen muss ein spanischer Kampfjet Modell gestanden haben, denn alles an der „Evo RS“ drängt vehement nach vorne und gibt ihr eine Bulligkeit, die mehr als die ca. 105 PS des auf 41er Dell'orto-Vergaser umgerüsteten Monster-1100-Motors erwarten lässt. Allerdings vermutet man angesichts des kraftvollen Äußeren auch nicht, dass die Evo RS lediglich 140 kg auf die Waage bringt. Der 2008er Monster-Twin steckt im Rahmen einer Ducati 999S von 2004, den Ölkreislauf hat Robert modifiziert und den Kühler einer 996R eingepasst. Vorne federt der Eigenbau mit einer WP-Roma-Gabel aus den 90ern, der Duo-Shocks-Umbau an der Monster-900-Schwinge ist eher retro als evo, aber höchst eigenständig.

