

# Sonderdruck

**MOTORRÄDER  
aus  
ITALIEN**

Motorräder  
aus Italien Nr. 13



Dauertest:

# 120 000 km

MV Agusta Brutale 910



Die Bilanz nach 4 Jahren Einsatz:



zerlegt  
begutachtet  
bewertet

Kolben im Detail.  
Der mittlere Minutenring trägt  
erst auf der halben  
Gleitfläche. Indiz für eine optimale  
Reibpaarung. Die Brutale  
steht auch insgesamt  
nach exakt 120 107 Kilometern  
noch sehr proper da



# LANGLÄUFER

Wäre das nach Ihrem Geschmack? Eine gebrauchte MV Agusta Brutale aus erster Hand, aber mit Unfallschaden und bereits über **120 000 KILOMETER** auf der Uhr. Eher nicht? Wir haben uns dieses Motorrad trotzdem genau angesehen, den Motor komplett zerlegt und nicht schlecht gestaunt

TEXT UND FOTOS: JO SOPPA

**F**ranks Junge ist nicht gerade das, was man sich unter einem typischen Kilometerfresser vorstellt. Schon eher passt der gelernte Mess- und Regelmechaniker in die Kategorie einer ganz speziellen Spezies, nämlich die der Genussfahrer. Dabei sprechen wir durchaus von sehr intensivem Genuss. Denn wenn er die MV anwirft, dann macht er es in der Regel nicht unter einer Tankfüllung. Meistens werden zwei davon durch die Einspritzanlage in die Brennkammern des Vierzylinders gejagt, und das nicht nur an schönen Wochenenden, sondern auch dann, wenn er die Brutale ganz banal für den Weg zur Arbeit nutzt. Denn nach Feierabend geht's dann meistens noch auf große Runde. Auf diese Weise kamen in den viereinhalb Jahren, in denen er die Brutale seit Juli 2005 bewegt hatte, exakt 120 107 Kilometer auf die Uhr des kompakten Italo-Roadsters.

Und um allen losbrechenden Fragen gleich vorweg zu greifen: Ja, die MV ist während dieser Laufzeit auch liegen geblieben. Und zwar genau einmal, und das wegen einer defekten Batterie, die hatte qualmend mit Plattenschluss den Geist aufgegeben. „Ansonsten“, so der Brutale-Fahrer, „bin ich immer plan-

mäßig da angekommen, wo ich hinwollte. Wenn nichts Anderweitiges dazwischenkam.“ Auf das „Anderweitige“ kommen wir später zu sprechen.

**EIN, ZWEI NICKLICHKEITEN** gab es mit der zentralen Elektronik-Steuereinheit. Beim Hupen etwa fingen die Blinker zu leuchten an, oder nach einer Fahrt im Starkregen flog die Sicherung raus. Als Knackpunkt im Stromhaushalt entpuppte sich der Zentralstecker der Elektronik-einheit. Die ist rechts unterhalb des Tanks montiert. Der Zentralstecker ist zwar vorbildlich mit einem soliden Gummiüberzug abgeschottet, aber gegen die Kraft eines Dampfstrahlers oder heftige Wasserbeflutung ist auch dieses Teil

## Als einzig echte Schwachstelle erwies sich in der ganzen Zeit die zentrale Elektronikbox

nicht gefeit. Der Werkstattfachmann empfiehlt deshalb dem quasi kopfüber installierten Stecker mittels Loch in der Gummikappe nach unten hin eine Entwässerungsmöglichkeit zu schaffen.

Gekauft hat Frank Junge seine Brutale spontan, ganz aus dem Bauch heraus. Er musste sie haben, ist sie zuvor nicht einmal zur Probe gefahren. Bei MV Agusta-Händler Matthias Schu-



**Fuhr jedes Jahr rund 30 000 Kilometer: MV-Besitzer Frank Junge**

macher in Bad Kreuznach hat er schließlich zugeschlagen. Schumacher, der sich nach der Übernahme der Restbestände von MV-Urgestein Hansen in Baden Baden inzwischen europaweit einen Namen für klassische MV

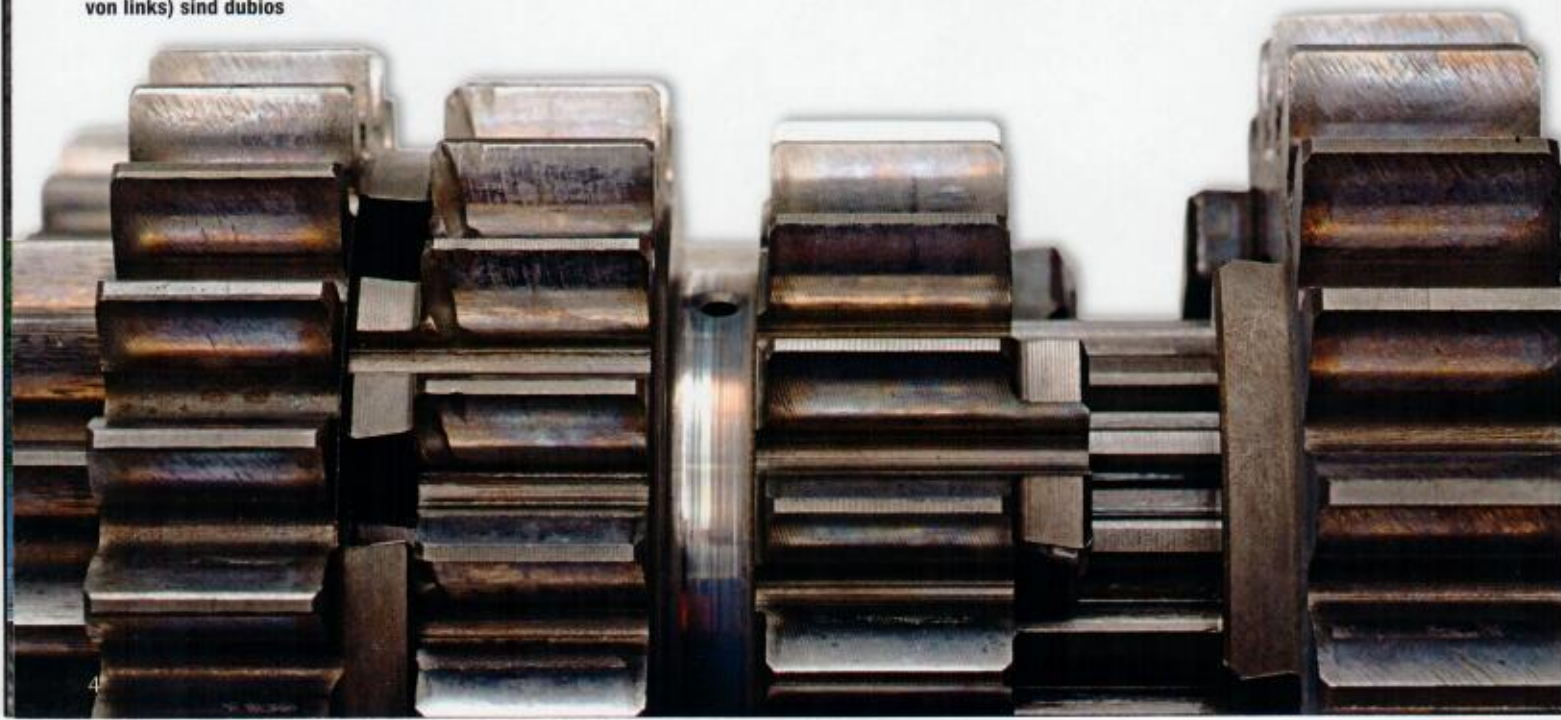
**Auseinandergenommen. Die ganze Arbeit hätte man sich sparen können. Die Brutale wäre mechanisch noch für viele Kilometer gut gewesen**

ausgesprochener Schönwetterfahrer, der sein edles Stück zudem die meiste Zeit im Wohnzimmer parkt und sich an der außerordentlichen Design-Klasse und nicht zuletzt an der durchgängig hochwertigen Detailanmut erfreut.

Doch selbst die Junge-Brutale steht nach ihren 120 000 Kilometern noch wohnzimmertauglich auf den Michelin-Reifen. Wer den Tachostand nicht kennt, würde auf ein gepflegtes Exemplar mit 100 000 Kilometern weniger auf dem Tacho tippen. Die Oberflächen von Motor, Rahmen und Lackteilen sind noch tiptop in Schuss, die Sitzbank sieht taufrisch aus. Was bei genauerem Nachforschen jedoch nicht weiter verwundert. Der Bezug wurde knapp vor der 100 000er-Marke ebenso erneuert wie die Lackierung. Aber an diesen Maßnahmen trugen nicht nur Abnutzung und Verschleiß Schuld.

**DENN EINMAL SAH ES** für das Schicksal von MV und Fahrer nicht besonders gut aus. Die genaue Ursache konnte Frank Junge nicht bis ins Detail aufklären, weil er letztlich froh war, die Situation recht glimpflich überstanden zu haben. Klar ist nur, dass ein langer metallener

**Das Getriebe kann sich nach 120 000 Kilometern immer noch sehen lassen. Die Rinnen am Gang-vier-Zahnrad (zweites Rad von links) sind dubios**





Die Dichtflächen der Ventile sehen noch einwandfrei aus. Winzige Kohlepartikel haben ihre Druckspuren hinterlassen



Gegenstand, der auf der Fahrbahn lag, den Reifen bei durchaus flottem Tempo durchstoßen hatte und auf diesem Weg gleich die Felge zerstörte. Damit nicht genug, wickelte sich das Teil um den Bremssattel und brachte das Rad schlagartig zum Blockieren. Die Kraft war so groß, dass sich die Gabel Faust samt Tauchrohr verbog. Junge ging schnurstracks über den Lenker ab und das Motorrad schlitterte hinterher. Glücklicherweise war genug Platz, und somit störten keine

festen Teile die Flugbahn von Mann und Maschine. Wirtschaftlich wäre die Brutale nach diesem Unfall ein Totalschaden gewesen. Der Besitzer gibt denn auch unumwunden zu: „Hätte ich nicht zufällig im Internet günstige Gebrauchtteile ergattern können, hätte ich das MV-Kapitel an dieser Stelle sicher beendet. Denn der Wiederaufbau mit neuen Ersatzteilen wäre einfach viel zu teuer geworden.“

Das war bei Kilometerstand 58978, und bis dahin hatten

Junge und seine Brutale bereits zwei kleinere Bodenkontakte ohne schwerwiegende Blessuren, wenn auch nicht ganz kostenfrei überstanden. So blieb er seiner Brutale ebenso treu wie der Reifenmarke. Über die gesamte Laufleistung vertraute Junge auf den Grip von Michelin Pilot Power. In diesem Fall zweifellos eine ideale Reifenwahl.

**ES SPRICHT FÜR DIE ROBUSTHEIT** des Stahlrohr-Rahmens, dass er sämtliche Zwischenfälle gut und

vor allem ohne Verzug weggesteckt hat. Nur links neben dem Lenkkopf ist eines der Rahmenrohre durch das Gabelstandrohr etwas eingedellt, auf der rechten Seite zeigen zarte Eindrücke von Schottersteinchen, dass der exzellent im WIG-Verfahren verschweißte Brücken-Verbundrahmen schon unsanften Bodenkontakt hatte.

Bis zum finalen Zerlegetermin tat die Brutale noch klaglos Dienst. Laut Besitzer ließ sich zwar das Getriebe zum Ende



der Laufdistanz hin nicht mehr ganz so geschmeidig schalten wie im optimal eingefahrenen Zustand. Aber Frank Junge sagt ebenso, dass in diesem Punkt gleichwohl ein Unterschied von altem zu frischem Motoröl zu spüren sei. Selbstverständlich kam über die gesamte Distanz nur bestes Motorradöl vom Typ BelRay zum Einsatz, und auch nach 120 000 Kilometern blieb der Ölverbrauch laut Eigentümer „unauffällig“. Schon eher mokiert Frank Junge sich über

den Benzinverbrauch. Der war auch bei verhaltener Fahrweise kaum unter 7,5 Liter pro 100 Kilometer zu bringen. Die aktuellen MVs schneiden in diesem Punkt dank verfeinerter Abstimmung der Einspritzanlage etwas besser ab.

Vor dem letzten Rollen auf die Hebebühne inspizierten wir nochmals das Fahrwerk. Das Federbein war nach wie vor das serienmäßige Originalteil der Erstausrüstung. Es zeigte sich vollkommen dicht, die Kolben-



Starke Leistung. MV-Experte Matthias Schumacher (links) legte Hand an

stange machte einen gesunden Eindruck, und – vor allem – es lieferte immer noch spürbare Dämpfung. Schwinge und Radlager ließen keinerlei Spiel erkennen.

**AUCH DIE GABEL**, obgleich vor gut 60 000 Kilometern mit Gebrauchtteilen teilerneuert, präsentierte sich mit makellosen Tauchrohrflächen und perfekter Öldichtigkeit. Völlig fertig war dagegen das Kettenblatt samt integriertem Ruckdämpfer. Gute 20 000 Kilometer hatte diese Garnitur gehalten, wobei dazu gesagt werden muss, dass MV als einer der wenigen Serienhersteller ein Kettenblatt aus Leichtmetall verwendet. Eleganz und geringe Massen gehen hier – wie in vielen Punkten dieser technisch anspruchsvoll gebauten Liebhaber-Maschine – ganz klar vor narrensicherer Funktion für ignorante Grobmotoriker. Eine MV Agusta will durchaus von kundiger Hand gepflegt und gehätschelt werden. Als Beispiel sei hier der Exzenter in der Einarm-Hinterradschwinge genannt. Diese technisch höchst delikate Eleganz erfordert vom

Hobbyschrauber beim Kettennachjustieren volle Aufmerksamkeit und geeignetes Werkzeug. Denn die beiden sehr solide dimensionierten Klemmschrauben dürfen mit maximal 32 Newtonmeter Drehmoment festgezogen werden. Ansonsten kann es zu Verspannungen im Radlagerträger kommen, was zu raschem Verschleiß des hinteren Radlagers führt. Gleiches gilt für exzessives Waschen mit dem Dampfstrahler. Hierbei ist es laut MV-Techniker Dirk Lütke-meier schon vorgekommen, dass allzu Putzwütige das gesamte Fett aus den Radlagern geblasen haben. Mit den entsprechenden Folgen, nämlich Korrosion und Verschleiß.

Ohnehin betrachtet man bei MV Agusta die gesamte Hinterrad-Achse als sicherheitsrelevantes Verschleißteil, das in regelmäßigen Abständen zu erneuern ist. Bei ganz frühen 750er MVs lag das Wechselintervall bei 24 000 Kilometern, inzwischen ist der Tausch des Exzenters samt Radachse und Lager alle 36 000 Kilometer angezeigt. Das kostet im Fall der Brutale inklusive Montage rund 560 Euro. ▷



Hauptlagerschale mit deutlichen Laufspuren, aber noch im grünen Bereich

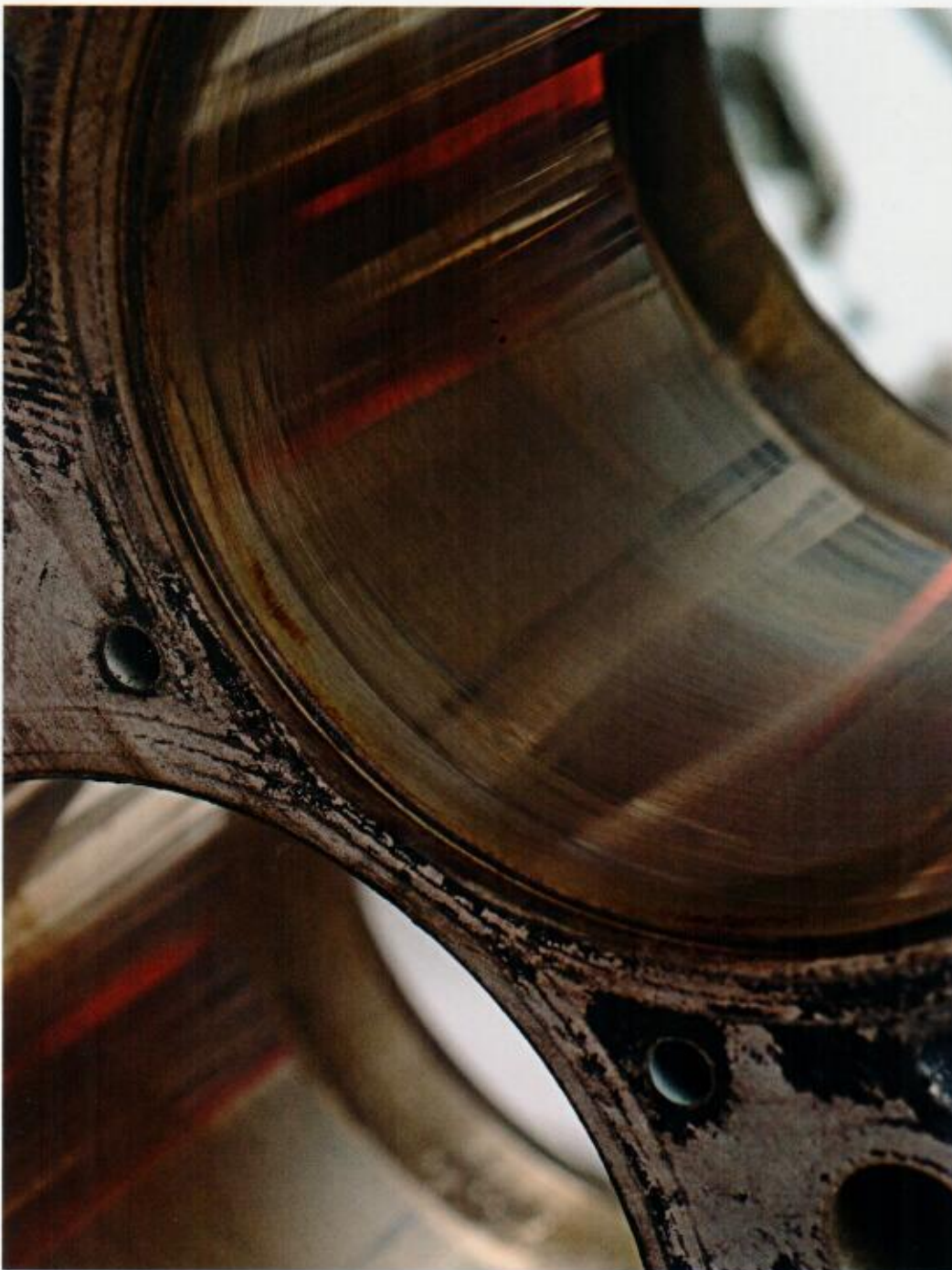


**Immer noch in Form. Nockenwellen ohne Pitting und Riefen**



**Kurbelwellen-Hauptlager. Dezentere Laufspuren, mehr nicht**

**BEIM ZERLEGEN** des Motorrads fallen der durchdachte Gesamtaufbau und die Vielzahl hochwertiger elektrischer Steckverbindungen auf. Hier verstärkt sich der Eindruck, dass eine MV Agusta ihren Mehrpreis gegenüber gängiger Nippon-Ware durchaus zu rechtfertigen weiß. Es macht Freude, an diesem Motorrad zu schrauben. Die wunderschön gearbeitete Edelstahl-Auspuffanlage lässt sich dank pfiffiger Krümmerbefestigung rasch abmontieren, das Getriebe ist in bester Rennsportmanier in Kassettenbauweise



**Zylinder vom Spezialisten Mahle mit dauerhafter Beschichtung. Selbst die Honspuren sind noch zu erkennen, Rundheit und Kolbenlaufspiele immer noch in Ordnung. Gut, aber überflüssig, dass wir nachgeschaut haben**

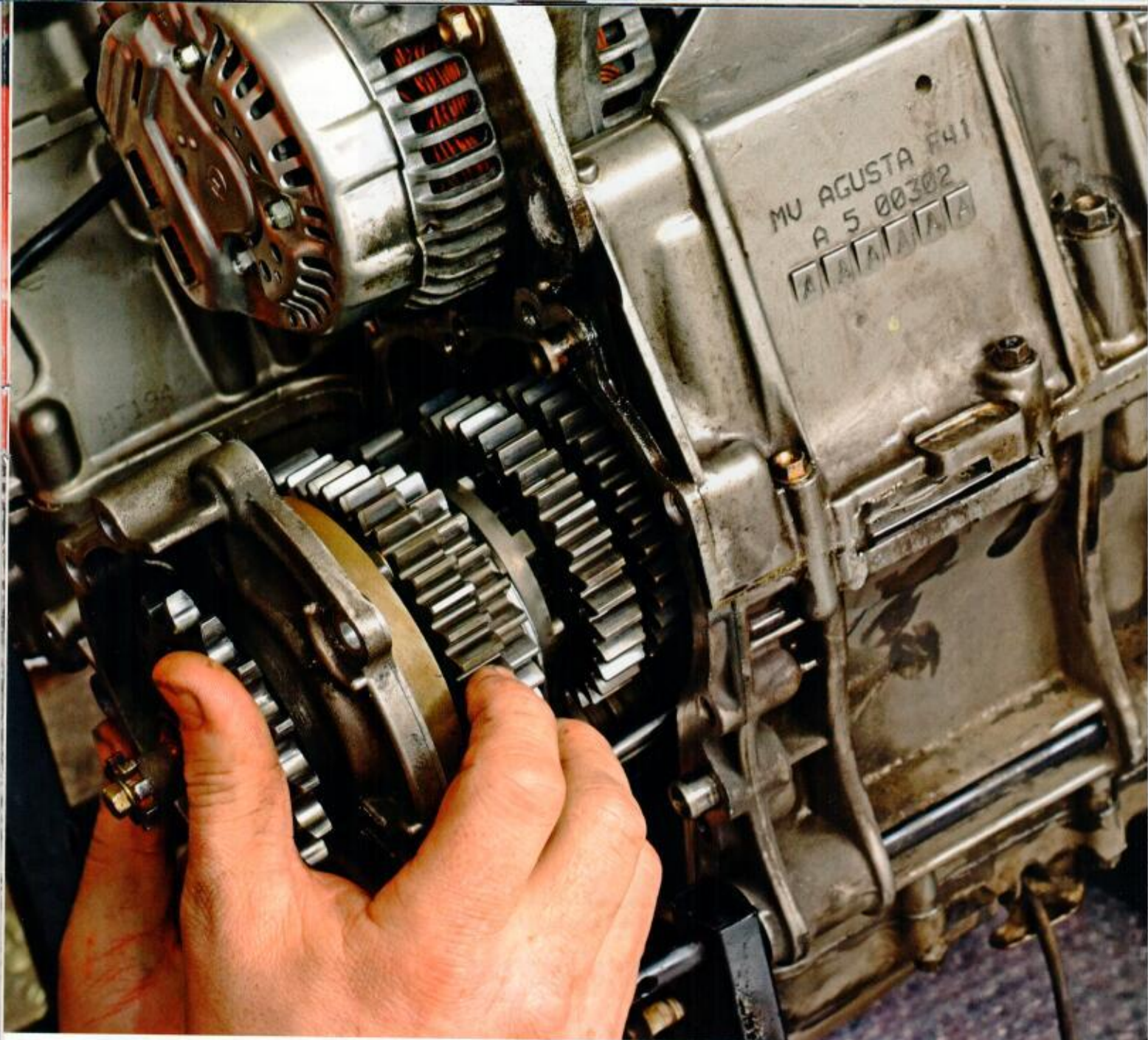


**Klassische Rennmotorenkonzeption. Das Getriebe ist in Kassettenbauweise konstruiert und lässt sich rasch demontieren**

ausgelegt und von daher ohne großen Aufwand in Windeseile dem Motorblock entnommen. Schließlich wird der abgestützte Vierzylinderblock nach unten aus dem Brückenrahmen bugsiert und das „Rolling Chassis“ beiseite gestellt.

Bei dieser Gelegenheit sticht erst die ganze Schönheit dieses außergewöhnlich aufwändig fabrizierten Rohr-Verbundfahrzeuggestells ins Auge. Die Lenkpartie ist als formschlüssiges, fein versteiftes Stahlgussteil ausgeführt, die Rohre darin in Aufnahmemuffen mit kunstfertigen Schweißnähten eingefügt. Die Schwingenaufnahmen wiederum sind als Leichtmetall-Teile ausgeführt, die mit wunderschön samtene Oberflächen





ebenso hochwertig wie widerstandsfähig das Betrachterauge erfreuen. So sieht ein echtes Qualitätsprodukt aus. Freilich wird sich das nicht allen und jedem erschließen. Wem das Fahrrad aus dem Baumarkt reicht, wird mit der Grazie eines per Hand gelöteten Colnago-Racers auch herzlich wenig anfangen können.

#### **BIS AUF EINE FESTGEBACKENE**

Stehbolzenmutter zeigte sich der Motor bei der Demontage gegenüber der Schlüsselgewalt als ein williges Schrauberobjekt. Schließlich lagen alle Einzelteile übersichtlich auf der Werkbank und konnten mit Messwerkzeug und Lupe eingehend begutachtet werden.

Bereits beim Demontieren fiel der insgesamt sehr gesund wirkende Zustand sämtlicher Motoreinzelteile positiv auf. Die einzige ungewöhnliche Laufspur zeigte sich am Getrieberad für Gang vier. Dort weisen einige

## **Mit zunehmender Laufleistung verlor das Getriebe ein wenig an geschmeidiger Leichtgängigkeit**

Zahnflanken am äußeren Rand eine sehr konkrete rillenförmige Einkerbung auf. Es liegt nahe, ein zwischen die Räder geratenes Metallteil als Ursache zu verdächtigen. Da entsprechende Spuren auf dem Gegenzahnrad

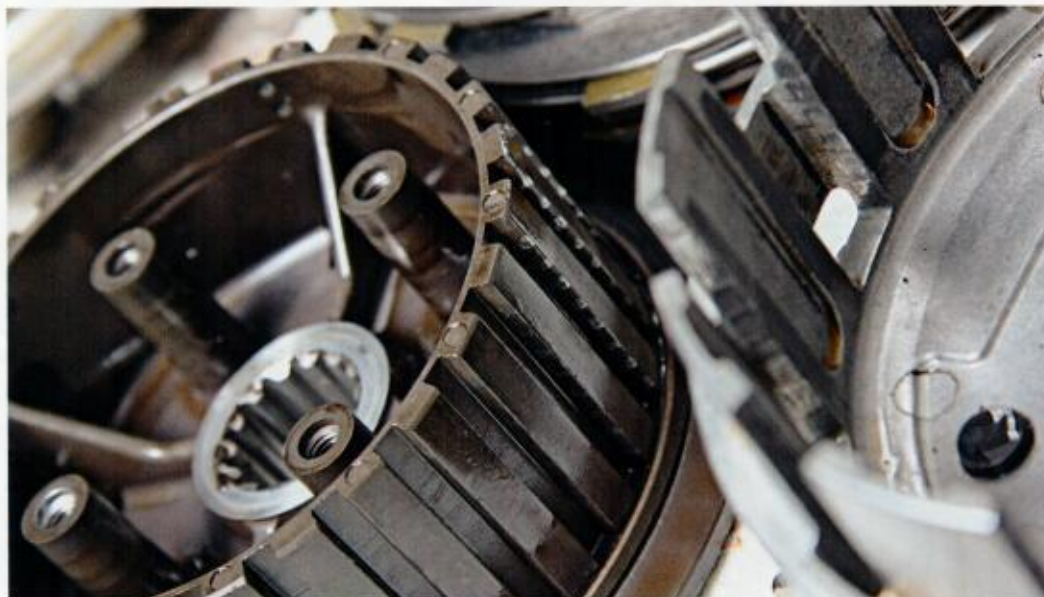
jedoch nicht zu finden waren, darf davon ausgegangen werden, dass diese Spuren bereits bei der Fertigung der Zahnräder entstanden sind. Ansonsten zeigte sich das Getriebe in absolut einwandfreiem Zustand, was

sicherlich auch dem kompetenten Fahrstil des Besitzers zuzuschreiben sein dürfte. Also: einbauen und weiterfahren.

Die Ursache für die zuletzt etwas schwergängige Schaltung dagegen ist an anderer Stelle zu

suchen. Nämlich der Kupplung. Die Lamellen haben sich in Nabe und Korb etwas eingearbeitet. Das erhöht die Restschleppkraft und damit auch den Kraftaufwand beim Schalten. Fürs erste könnte man hier versuchen, mit Nacharbeiten der entsprechenden Gleitflächen die Gängigkeit der Lamellen zu verbessern. Wer gleich Nägel mit Köpfen macht, spendiert einen neuen Korb samt Nabe. Die Lamellen selbst könnten durchaus noch weiterverwendet werden.

**DIE MOTORINNEREIEIEN** sind nach der Laufdistanz noch prima in Schuss. Die Kurbelwellenlager sehen allesamt sehr ordentlich aus. Für einen Wiederaufbau würde es vollkommen genügen,



Heute eine Seltenheit: Pleuelauge mit zusätzlicher Bronzebuchse

**Kupplungs lamellen haben sich in Nabe und Korb eingearbeitet. Eine Erklärung für die Verschlechterung der Schaltbarkeit**

die Lagerflächen kurz mit Lappleinwand abzuziehen und einen Satz neue Lagerschalen einzusetzen.

Auch die Kolbenbolzen sehen dank Bronze-Laufbuchse im Pleuelauge noch exzellent aus. Die Paarung Bronzebuchse-Stahlpleuel ist einfach verschleißfester als die aus Kostengründen heutzutage übliche Stahl-in-Stahl-Laufpaarung.

Die wunderschön filigranen ART-Schmiedekolben sind mit einem Laufspiel von 0,07 Millimetern noch für viele weitere Kilometer gut. In den beschich-

teten Laufbuchsen sind sogar noch die Honspuren zu erkennen. Die mittleren Minutenringe tragen etwa zur Hälfte der Ringbreite. Offensichtlich hat man hier ideale Reibpartner zusammengestellt. Das komplette Zylinderbankett liefert übrigens der deutsche Spezialist Mahle an MV Agusta. Einzige Auffälligkeit an den Kolben waren die Ölbleistreifringe. Sie hatten wenig Spannung und liefen in den Kolbennuten etwas schwergängig. Mit einer Garnitur neuer Ringe hätte man also eine Zylinder-Kolben-Einheit

am Start, die für die kommenden 100 000 Kilometer gut gerüstet wäre.

**IN DEN BRENNRÄUMEN** sind leichte Ölkohleablagerungen zu erkennen. Was zeigt, dass die Ölbleistreifer nicht mehr perfekt funktioniert hatten. Der Ölverbrauch war aber immer noch im vertretbaren Rahmen geblieben. Schließlich musste zwischen den Ölwechselintervallen (alle 6000 Kilometer) auch zum Schluss nichts nachgefüllt werden.

Beim Ventil-Dichtheitstest ließen lediglich die beiden innen

liegenden Zylinder und hier wiederum die beiden in Richtung Kettenschacht zeigenden Ventile minimal das zur Kontrolle in die Kanäle eingespritzte Waschbenzin durchkriechen. Das sollte jedoch nicht überbewertet werden, hier können bereits winzigste Ölkohleablagerungen beim statischen Test Undichtheiten verursachen. Entsprechend unverfänglich zeigten sich Sitzringe und Ventildichtflächen. Sie sind in einem für die Laufleistung typischen Zustand und könnten problemlos mittels Überfräsen und Über-

## DIE FAKTEN AUF 120 000 KILOMETERN MIT MV AGUSTA BRUTALE

Kilometerstand	Aktion	Kosten		Kosten	
10	Kauf bei Firma Schumacher	14 490,00 Euro	29126	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	163,00 Euro
60	Carbon-Hinterradabdeckung	294,00 Euro	31064	30 000-Kilometer-Inspektion plus Bremsbeläge vorn	415,00 Euro
1 030	1000-Kilometer-Inspektion	292,00 Euro	34 198	Kettensatz komplett	380,00 Euro
	Carbon-Kettenschutz oben/unten	247,00 Euro	34 198	Tankdeckel	116,00 Euro
6 600	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	109,00 Euro	36 465	36 000-Kilometer-Inspektion	430,00 Euro
6 890	6000-Kilometer-Inspektion	170,00 Euro	36 705	Vorder- und Hinterradreifen Michelin	279,00 Euro
8 600	Vorderradreifen	120,00 Euro	42 828	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	163,00 Euro
12 443	12 000-Kilometer-Inspektion	508,00 Euro	43 808	42 000-Kilometer-Inspektion	299,00 Euro
	Carbon-Airboxabdeckung links, rechts	444,80 Euro	44 663	Vorderreifen Michelin Pilot Power	116,00 Euro
13 493	Carbon-Seitendeckel links, rechts	361,22 Euro	46 158	Exzenter/Achse für Hinterradschwinge	550,00 Euro
	Carbon-Zündschlossabdeckung	193,02 Euro	49 056	48 000-Kilometer-Inspektion	661,00 Euro
	Sozius-Abdeckung (verloren)	191,00 Euro	50 564	Hinterreifen Michelin Pilot Power	163,00 Euro
	Carbon-Instrumentenabdeckung	217,19 Euro	52 328	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	116,00 Euro
	Carbon-Rücklichtabdeckung	369,58 Euro	54 797	Sturzteile	2076,00 Euro
14 438	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	163,00 Euro		Kettensatz und Vorderradlager	376,00 Euro
15 485	Sturzteile	624,00 Euro	55 737	54 000-Kilometer-Inspektion	307,00 Euro
17 960	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	116,00 Euro	56 239	TÜV, ASU	60,00 Euro
18 702	18 000-Kilometer-Inspektion	280,00 Euro	58 438	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	163,00 Euro
21 532	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	163,00 Euro	58 978	Sturzteile (Felge, Gabel, Beläge)	2229,00 Euro
24 205	24 000-Kilometer-Inspektion plus Handbremshebel	593,00 Euro		Vorderradreifen Michelin Pilot Power	110,00 Euro
27 511	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	116,00 Euro	59 324	Krümmen, Sammler gebraucht	55,00 Euro
28 234	Einstellbarer Fußbremshebel (Umfaller)	40,00 Euro	59 324	Tank, gebraucht	367,00 Euro

schleifen fit für weitere Großtaten gemacht werden. Zumal die Schäfte der Ventile allesamt im grünen Bereich angesiedelt sind und optimale Laufbilder zeigen. Wer auf Nummer Sicher gehen möchte, würde dem Vierzylinder einen Satz neuer Ventile spendieren. Es spricht aber nichts gegen die Aufarbeitung der alten Teile.

Beide Nockenwellen samt Lagerblöcken haben die Laufstrecke bestens überstanden. Keinerlei Auffälligkeiten an den Nockenbuckeln, keine heftigen Spuren an den Lagerstellen, wie sie an diesen Stellen, wo der Nockenstahl direkt im Leichtmetall läuft, gerne zu finden sind. Also auch hier ein Spitzenresultat – nach über 120 000 Kilometern.

#### DAS ERSTAUNLICHE FAZIT

unserer eingehenden Motorbegutachtung lautet also: Ja, man darf sich durchaus eine MV Agusta Brutale mit hoher Laufleistung als Gebrauchtofferte anschauen. Die Motortechnik macht einen überaus gesunden Eindruck, das restliche Fahrwerk ist ohnehin in jeder Beziehung ein Gedicht. Ach ja, Frank Junge hat sich jetzt ein neues Motorrad gekauft. Raten Sie mal, von welcher Marke? □



Eng vollgebaut, aber durchdacht und servicefreundlich. Der Rahmen etwa lässt sich über den Motor hochklappen

■ km-Stand    ■ Aktion    ■ Kosten

59324	Fußrastenanlage, gebraucht	112,00 Euro	90789	Sitzbank, Sozios beziehen lassen	120,00 Euro
59324	MV Agusta-Aufkleber	6,00 Euro	95969	Vorder- und Hinterradreifen Michelin	263,00 Euro
59324	Kühlerrohr, Hitzebleche, Bremsbelagstift	222,00 Euro	95969	Ölwechsel	70,00 Euro
61373	60 000-Kilometer-Inspektion	555,00 Euro	96927	Hinterradexzenter, Achse und Einbau	558,00 Euro
63886	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	163,00 Euro	96927	Bremsbeläge vorn	107,00 Euro
67304	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	117,00 Euro	99784	Kettenblatt	96,00 Euro
67304	Kettenrad und Ölfilterset	68,00 Euro	101682	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	145,00 Euro
67360	Hinterradexzenter, Achse und Einbau	549,00 Euro	102484	Batterie	115,00 Euro
67965	Ölwechsel 3,5 Liter Öl	68,00 Euro	102484	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	93,00 Euro
71151	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	153,00 Euro	106920	Ölwechsel mit Filter	69,00 Euro
74718	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	117,00 Euro	108049	Zündkerzen und Luftfilter	190,00 Euro
77992	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	153,00 Euro	108106	TÜV, ASU	60,00 Euro
78848	78000-Kilometer-Inspektion	271,00 Euro	109347	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	126,00 Euro
82374	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	117,00 Euro	109969	Kettenblatt	79,00 Euro
84076	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	183,00 Euro	110842	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	103,00 Euro
87100	Ölwechsel mit Ölfilter	60,00 Euro		Vorderradlager erneuert	125,00 Euro
87120	Kettensatz komplett	368,00 Euro	112447	Kettensatz	302,00 Euro
88655	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	117,00 Euro	116276	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	120,00 Euro
89902	Hinterradreifen Michelin Pilot Power	193,00 Euro	116356	Ölwechsel mit Filter	65,00 Euro
90014	Vorderradlager erneuert	138,00 Euro	117839	Vorderradreifen Michelin Pilot Power	109,00 Euro
	Benzinfilter, Tankaufkleber, O-Ring	80,00 Euro	118681	Kühlwasser erneuert	10,00 Euro
	Vorderradkotflügel, gebraucht	61,00 Euro	120107	Abschluss. Motor zerlegt, begutachtet	
	Lackierung	550,00 Euro		<b>Kosten insgesamt</b>	<b>37041,81 Euro</b>