

**MV AGUSTA
CLUB
SCHWEIZ
JAHRBUCH
2010**

MV CLUB SCHWEIZ

AGUSTA





MV CLUB SCHWEIZ



Vorwort des Präsidenten Stolze 15 Jahre

Die Zeit kommt als Zukunft, sie geht als Gegenwart, und sie bleibt als Vergangenheit.

15 Jahre geniessen wir bereits schon unser illustres und farbiges Clubleben. Stolz, glücklich und auch etwas dankbar bin ich, für die Jahre, die wir gemeinsam in unserem Club erleben durften.

Viele neue Mitglieder haben den steinigen Weg in unseren Club gefunden. Wir haben uns zu einem mittelgrossen schweizerischen Motorradclub gemauert.

Unser, unvergesslich bleibendes Jubiläumstreffen, in Ponte Tresa bei unserm Mitglied Roberto Käser, ist immer noch in guter Erinnerung.

Es war eine italienische Orgie der Superlativen.

Gemeinsame Ausfahrt, Essen und Trinken im italienischen Garten, Diskussionen, Wettbewerbsfragen und MV AGUSTA Motorräder, alles das konnten wir gemeinsam geniessen.

Auf diesem Wege nochmals ein grosses Dankeschön an Roberto und seine Crou.

Leider hatten wir auf unserer Jubiläumsfahrt zum manx GP, auf der Isle of man nicht so viel Glück.

Raymond Borowsky und Andy Ruch hatten einen folgen schweren Unfall auf der Autobahn durch Luxemburg. Die Club-Ausfahrt war nach dem ersten Tag für beide beendet. Zur Genesung wünsche ich ihnen alles Gute und schnelle Besserung.

Varese konnte uns wieder einmal mehr überraschen.

Der neuste Schlag ins Gesicht der Japaner heisst „MV AGUSTA F3“ für mich eine wunderschöne Ikone des norditalienischen Motorradbaus. Bravo!

Viel Spass beim lesen unseres neuen Jahresrückblickschunken. Allen Freunden, Familienangehörigen und Neumitglieder wünsche ich gute Gesundheit und bei uns im Club ein glückliche Zeit.

Niggi Horni Im November 2010

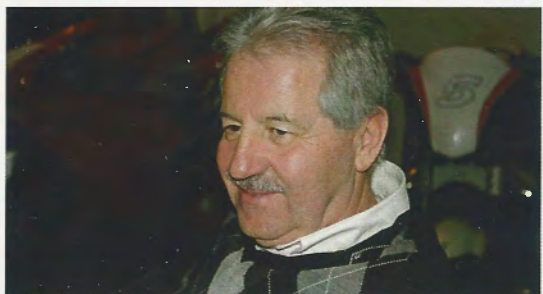
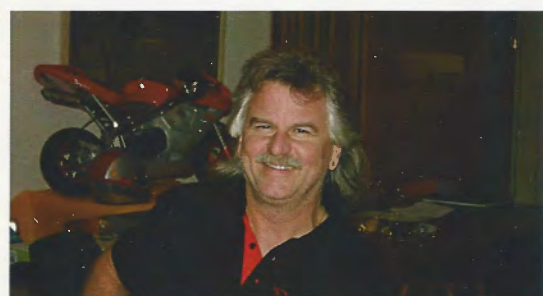
14.te Generalversammlung des MV Agusta Club Schweiz in Niederbipp

Der Präsident des MV Club Schweiz lud seine Mitglieder zur ordentlichen GV ins Rest. Bären ein. Pünktlich um 17.00 Uhr füllte sich der Saal mit 72 Gästen und Mitgliedern zum gemeinsamen

14.te GENERALVERSAMMLUNG



Abendessen. Ab 19.00 Uhr begann die Sitzung und der Präsident begrüßte seine Mitglieder und Gäste aus dem In- und Ausland. Es folgte der Jahresbericht des Präsidenten, die Vorstellung und Genehmigung der Jahresrechnung, sowie der Bericht des Kassiers Herbert Bless. Ruth Zaugg verlas den Revisorenbericht und die Décharge wurde durch die Mitglieder erteilt. Es folgte die Wahl des Tagespräsidenten; Erwin Naldi machte seinen Job wie ein alter Präsidentenhase, locker und sehr unkompliziert. Sämtliche Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt (schliesslich hat sich keiner um eine Aufgabe gerissen). Es wurden noch zwei Anträge vorgestellt, welche auf grosses Interesse stiessen; zum ersten meldete sich Marcel Fehr, um uns einen Club-Auftritt beim GP Mutschellen am Sonntag 2. Mai 2010 zu organisieren. Dieser Vorschlag wurde sehr gut aufgenommen und Marcel wird uns weiter informieren. Zum zweiten stellte Niggi Horni seinen Antrag in Bezug auf die vor wenigen Tagen passierte Katastrophe in Haiti. Es stand keinen Augenblick ein zweifeln oder zögern in den Augen der anwesenden Mitgliedern, ja wir wollen helfen und der Club spendet den Opfern 500.- CHF. aus der Club-Kasse. Des weiteren wurden Ehrungen an die MV Agusta Swiss Racing Team Mitgliedern ausgesprochen: 4. Rang Max Zaugg, 9. Rang Erwin Naldi, 13. Rang Andy Ruch, 15. Rang Werner Gloor und 18. Rang Pit Müller. Dies wurde mit einer Bierspende begossen.



Der MV AGUSTA Intercup 2010 wurde durch Andy Ruch und Markus Allenspach, sowie Roberto Käser vorgestellt, weitere Informationen zu diesem Punkt findest Du unter; <http://www.mvagusta-intercup.ch>.

Luigi Taveri (80 Jährig) wurde als Ehrenmitglied in unseren Club auf-genommen, ich glaube die Ehre liegt eher beim Club als bei Luigi. Einen so grossen Rennfahrer in unserer Mitte zu haben ehrt uns alle und wer Luigi kennt, weiss, dass es ihm eher peinlich ist, wenn um seine Person ein Rummel gemacht wird. Ein ruhiger und besonnener Mann, der etwas schüchtern wirkt unter Leuten, aber auf seinem Motorrad heute noch ein Kämpfer und Löwe ist. Das Jahrestreffen des MV Agusta Club Schweiz findet in Italien statt...ja in Italien bei Roberto Käser in Lavena Ponte Tresa. Das Datum steht auch schon fest, nämlich am 21.-22.August 2010. So, was sonst noch so geschehen ist ?.... Benzingespräche, Konversation, Terminbesprechungen und noch das eine oder andere Bier gezwitschert. Die letzten haben das Restaurant um 01.00Uhr verlassen und sind hoffentlich gut nach Hause gekommen.
Andy Ruch



MV AGUSTA Intercup 2010
eine Rennserie für Männer und Speedfans
Bei MV Agusta nimmt alles seinen Anfang im Rennsport. Wer möchte, kann 2010 im Rahmen einer tollen Rennserie mit uns dorthin zurückkehren: zum MV Agusta Intercup 2010, einem Cup für alle MV Agusta Fahrer. Erlebe deine MV in einer neuen, einzigartigen Atmosphäre mit Gleichgesinnten ohne Tempolimit und Radarfallen. Egal ob Racer oder Anfänger, Spass am Motorradfahren steht ganz zuoberst geschrieben.



Dieses Motorrad schreit nahezu nach einer Rennstrecke, gib ihr die Sporen und melde dich beim MV Agusta Intercup 2010



Deine Brutale oder F4 auf der Rennstrecke

Das Gold Paket F4 1078:
Dieses Paket beinhaltet eine komplette Rennsaison mit einer neuen MV AGUSTA F4 1078RR. Das Motorrad gehört Ende Saison Dir und du bekommst die Original Teile dazu.

Das Silber Paket F4 1078:
Das Motorrad wird von Dir gestellt und Du möchtest eine Rennsaison dabei sein.

Das Gold Paket Brutale 1078:
Dieses Paket beinhaltet eine komplette Rennsaison mit einer neuen MV AGUSTA Brutale 1078RR. Das Motorrad gehört Ende Saison Dir und du bekommst die Original Teile dazu.

Das Silber Paket Brutale 1078:
Das Motorrad wird von Dir gestellt und Du möchtest eine Rennsaison dabei sein.



Du hast eine Brutale und möchtest auf die Rennstrecke? Kein Problem, melde dich zum MV Agusta Intercup 2010.

Die Anmeldung zur Teilnahme am MV AGUSTA INTERCUP erfolgt über:
CAGIVA MOTOR SUISE SA
Riva Paradiso 26
CH-6900 Lugano-Paradiso
Tel. +41(0)91 985 11 70
Fax +41(0)91 985 11 79

Rallye Garage Müller GmbH

Ihr Partner für das Gewerbe
und Kommunalwesen



In Italien schon längst berühmt, schafften die Kleintransporter von VEM erst 2009 den Sprung über die Schweizer Grenze. Seit damals wurden die günstigen und praktischen Allrounder für Gemeinden und Gewerbe immer beliebter. Der berühmte Alleskönner aus Italien. VEM gibt's mit Unterschiedlichsten Aufbauten. Auch mit 4x4, Elektro-,Hybrid- oder Gasantrieb.



Rallye Garage Müller GmbH

Baselstrasse 67

4203 Grellingen

www.rallye-garage-mueller.ch

info@rallye-garage-mueller.ch

061 741 16 66



SUBARU

SONDERMODELLE IMPREZA XV AWD TREND/STYLE
jetzt bei der Rallye Garage Müller erhältlich



Rallye Garage Müller GmbH

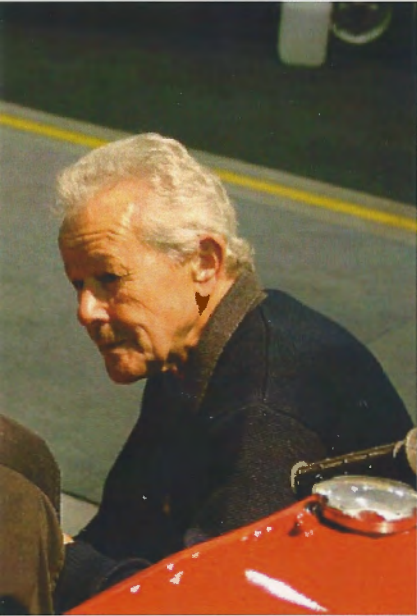
Baselstrasse 67

4203 Grellingen

www.rallye-garage-mueller.ch

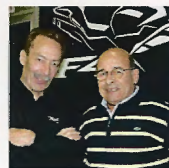
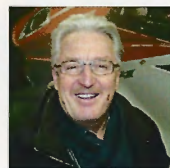
info@rallye-garage-mueller.ch

061 741 16 66



**SWISS-MOTO 2010 -
Fahrzeugneuheiten
und spektakuläre
Action begeistern
Besucher**

Am 21. Februar schloss die SWISS-MOTO nach vier erfolgreichen Tagen ihre Tore. 62'495 Besucher strömten an das Schweizer Motorrad-Mekka in die Messe Zürich. Neben den wichtigsten Fahrzeugneuheiten und einer riesigen Auswahl an Zubehör und Bekleidung waren die Besucher von den abwechslungsreichen Attraktionen begeistert. Neben der neuen Streetbike Freestyle Show waren die Customizing Show SWISS PERFORMANCE, die Raritäten der Freunde historischen Rennmotorräder, Rennbikes von MotoGP und Supermotard sowie die E-Scooter Sonderschau weitere Messe-Highlights.



Das aktive Publikum genoss ausgiebig das Probesitzen der Motorräder und das Fachsimpeln mit dem kompetenten Personal vor Ort. Die Stimmung an der Messe war sehr gut, was die Aussteller als Chance für den Saisonstart 2010 wahrnehmen können. Nun hoffen wir noch auf wärmere Temperaturen und einen baldigen Motorrad-Frühling!»

Die SWISS-MOTO in der Messe Zürich ist der grösste Schweizer Treffpunkt der Motorrad-Branche. Alle sieben Hallen waren belegt, was einer Fläche von über 30'000 m2 entspricht. «An der SWISS-MOTO hat sich alles um die schönste Freizeitbeschäftigung der Welt gedreht! Das Interesse an Motorrädern, Rollern, Quads und allem was das Töfffahren zum schönsten Hobby macht ist ungebrochen.



MV Agusta F4



Neben Fahrzeugneuheiten, Bekleidung und Zubehör sorgten während vier Messtagen spannende Sonderpräsentationen und Events für Unterhaltung. Die neue Streetbike Freestyle Show - ein Mix aus atemberaubenden Stunts und akrobatischen Figuren auf Motorrädern und einem Quad, heisser Tanzshow und spektakulären Lichteffekten - brachte die Halle 6 zum kochen. Die spezielle Atmosphäre hat das Publikum in Begeisterungstürme versetzt und es drängte sich stets in mehrere Reihen rund um die Actionpiste. Die spektakulären Stunts der Fahrer und die sexy Tanzshow der Crystal Dancers haben sich als Besucher-Highlight erwiesen.

Erste SWISS-MOTO Party Am Messe-Samstag fand zum ersten Mal eine öffentliche SWISS-MOTO Biker-Party statt. Ein spektakuläres Rahmenprogramm mit Live DJ, Burnouts und sexy Tänzerinnen sorgte für eine tolle Stimmung. Weitere Inhalte wie die Sonderschau E-Scooters, welche die neuen Innovationen der Elektro-Zweiräder gezeigt hat, die spektakulären Oldtimer der Freunde historischer Rennmotorräder oder die Rennsport-Sonderschauen MotoGP - SWISS MADE presented by Suter Technology und Supermotard waren gut besuchte Bereiche. Auch die Kids vom Poket Bike Club Züri Oberland und der Schnupperkurs für Motorrad- und Roller-Anfänger erfreuten sich grosser Beliebtheit.

Raritäten

Anlässlich ihres 30-Jahre-Jubiläums war auch die Motorradgruppe «Freunde historischer Rennmotor-räder» (FHRM) 2010 an der SWISS-MOTO zu Gast und gab Einblicke in die Schweizer Oldtimer-Motorradrennszene. Am Treffpunkt für Nostalgie-Fans konnte eine Oldtimer-Werkstatt live erlebt werden. In der extra aufgebauten Oldtimer-Fan Bar traf man sich für ein Bier und Benzingespräche. Natürlich

konnte man auch einige Raritäten bestaunen, welche sonst nirgends zu sehen sind. Luigi Taveri, ehemaliger Schweizer Motorradrennfahrer und drei-maliger Weltmeister stellte uns seine 125ccm Monoalbero MV Agusta zur Verfügung. Nach seiner Autogrammstunde beim FHRM besuchte er uns noch am MV Agusta Stand und erzählte uns einige Anekdoten aus seinem Rennfahrerleben.

Prominenz und

sind Wesen mit unterschiedlichen Charakteren



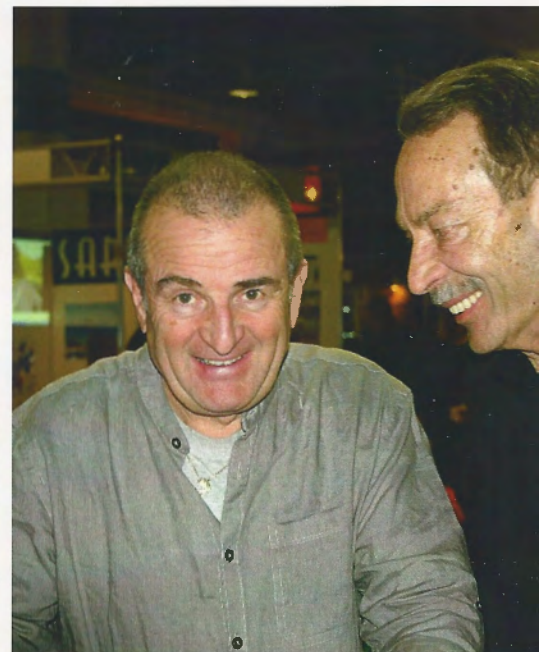
v.l.n.r. Robi Käser (Cagiva Suisse), Edith Gafner (MV Club CH), Luigi Taveri (dreifacher Weltmeister) und Ruedi Schuler (treue Seele des MV Club CH).

Unser Ehrenmitglied unterschrieb sichtlich gerührt das Banner mit seinen Erfolgen und meinte, dass wir besser über seine Erfolge Bescheid wüssten als er. Die Zeit bei MV erwähnte er lüchlich und erzählte, dass er dort die Schule für ein Rennfahrerleben gemacht habe. Auch wenn der Conte ein sehr strenger Mann war, musste Luigi zugeben dass es ihn sehr geprägt hatte und ohne die Härte des Conte wohl kaum das Durchsetzungsvermögen besessen hätte um in der WM zu den Besten zu gehören. Besucht wurden wir auch von vielen Club-Mitgliedern die die Messe sichtlich genossen, die neuen Modelle von MV Agusta bestaunten und die Umsetzung der neuen F4 lobten.

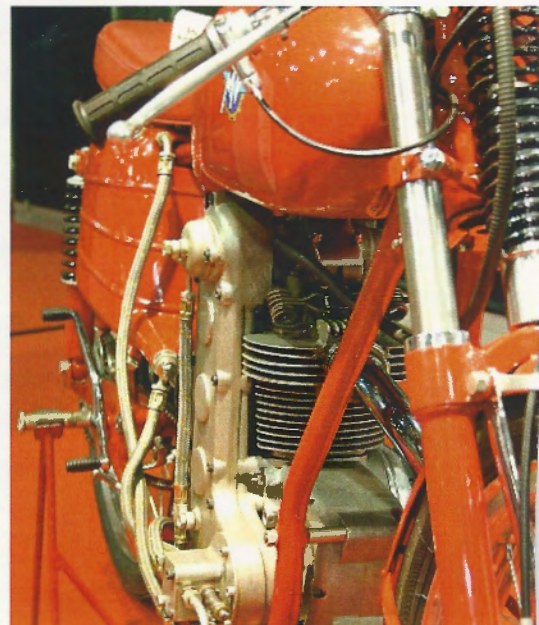
Andy Ruch



Bruno Kneubühler, nach der Revision seiner Schulter bereitet er sich schon wieder auf die Rennen vor..



(links)Philippe Coulon, eine weitere Legende des Schweizerischen Motorradrennsportes und Markus Allenspach (Cagiva Suisse)



Club Mitglieder





REINIGUNGEN AG BASEL

GLAS-UND GEBÄUDEREINIGUNG

SEIT 1969

EIDG. DIPL. GEBÄUDEREINIGER

WWW.RUDIN-REINIGUNGEN.CH | TEL. 061 313 25 55





René Kradolfer Garage

St. Jakob-Strasse 38
CH-4132 Muttenz
Tel: +41 (0)61 461 73 61
Mail: rene.kradolfer@bluewin.ch

**MITSUBISHI
MOTORS**



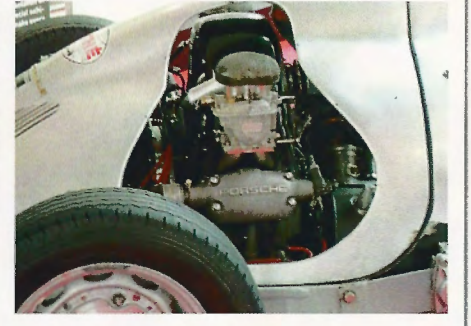
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Wenn Sie kompetente Partner und Fachleute rund um das Auto suchen, dann sind Sie bei der R.Kradolfer Garage richtig.

Unser Betrieb ist spezialisiert auf die Bereiche Service, Neuwagen-Occasionsverkauf.
Für Biker haben wir immer günstige Winterfahrzeuge ab Motorfahrzeugkontrolle an Lager.

In allen Arbeitsbereichen verfügen wir über **grösste Fachkompetenz** und **langjährige Erfahrung** und unser Ziel ist es, für jede Aufgabe die optimale Lösung zu finden und bestmöglich umzusetzen.

Überzeugen Sie sich von unserem grossen Leistungs- und Serviceangebot und setzen Sie sich mit uns in Verbindung.

Besuch an der RETRO CLASSICS**Retro Classics 2010 feiert Besucherrekord**

Sonntag 6.00 Uhr, Niggi, Pit, René (kein Club-Mitglied) und ich machten uns auf den Weg nach Stuttgart an die Retro Classic. Da dies eigentlich eine Clubausfahrt gewesen wäre und wir dies auch an der GV im Januar besprochen hatten, waren wir etwas enttäuscht über das „rege“ Interesse unserer Mitglieder. Von wegen „wir mieten einen oder zwei Busse,“ nein ganz im Gegenteil ein normaler PKW tat es auch. Ohne viel Zeit zu verlieren fuhren wir über die fast leere deutsche Autobahn, solche Momente muss man geniessen. Bei der Messe eingetroffen nutzten wir die Eintrittstickets, welche uns Utz Raabe zugesandt hatte. Überwältigt von der Grösse des Messegeländes nahmen wir Halle für Halle unter die Füsse. Wenn man Autoliebhaber ist, kommt man an dieser Messe voll auf seine Kosten. Der Motorradsektor fiel etwas klein, aber fein aus. Laverda glänzte mit einem sehr schönen Stand und bekam auch den ersten Preis für den schönsten Clubauftritt. Das Museum Hockenheim zog einige rare Asse aus dem Ärmel und stellte Rennmotorräder, wie auch exklusive Rennfahrzeuge aus dem Tourenwagen- sowie auch Formel 1-Sektor. Der Deutsche MV Agusta Club widmete sich in diesem Jahr den 4 Zylinder MV Agustas. Wie immer wurden wir als Schweizer Delegation empfangen und mit Kaffee und Kuchen bewirtet. Von der 600 er C4, 750 S, 750 America, 800 Magni, 850 Centovalli, 1100 Grand Prix, 750 Oro bis zur Muth Design Studie war alles vertreten und dokumentiert. Die ganze Geschichte der 4Zylinder Strassen- und Rennmotorräder von MV Agusta wurde fein säuberlich auf grossen Faltdisplays dargestellt und fachmännisch erklärt. Es ist immer wieder schön bei unseren Freunden aus dem grossen Kanton Germany. Müde und mit über 7 Stunden Messeweg in den Beinen machten wir uns gegen Abend auf die Heimreise. Fazit; tolle Messe, schöne Club Präsentationen, sehenswerte Ausstellung, interessante Fahrzeugexponate in einem hohen Preissegment. Die Wirtschaftskrise scheint in der Oldtimerszene noch nicht angekommen zu sein. Wer Ersatzteile sucht ist hier falsch, dafür kann man sich mit östlichem Werkzeug sehr gut eindecken. Auch Sammler von Fahrzeugmodellen oder Literatur kommen dafür um so mehr auf Ihre Kosten.





Pressemitteilung: Mehr als 60.000 Liebhaber von historischen und klassischen Fahrzeugen bei der Stuttgarter Oldtimer-Messe / Internationalität legt weiter zu. Dies die Meldung des Veranstalters und der Messeleitung.

Die zehnte Stuttgarter Oldtimer-Messe Retro Classics, die am Wochenende zum dritten Mal im Messegelände beim Flughafen stattgefunden hat, ist heute (Sonntag, 14. März) mit Rekordzahlen zu Ende gegangen. Mit mehr als 60.000 Besuchern wurde das bereits exzellente Ergebnis des Vorjahrs um rund zehn Prozent übertroffen. Auch auf Ausstellerseite verzeichnete die Messe mit mehr als 1100 Teilnehmern und rund 3000 ausgestellten Fahrzeugen einen Rekord. Deren Flächenbedarf hat inzwischen nahezu das gesamte Messegelände mit 100.000 Quadratmeter in Anspruch genommen. Schließlich hat die Internationalität der Stuttgarter Oldtimer-Messe erneut zugelegt, was sich an Besuchern und Ausstellern aus 15 Ländern gezeigt hat.

„Es war eine rundum gelungene Jubiläumsparty, die zehnte Retro Classics ist den hoch gesteckten Erwartungen mehr als gerecht geworden“, freute sich Roland Bleinroth, Geschäftsführer der Messe Stuttgart, der am Sonntagmittag eine erste positive Bilanz zog: „Unsere Oldtimer-Messe hat erneut einen Schub an Qualität, Quantität und Internationalität, was Aussteller wie auch Besucher betrifft, erhalten und ihr ausgezeichnetes Image als Premium-Ausstellung bestätigt.“ Dazu gehörten ein hochwertiges, Kaufkraft starkes Publikum sowie ein eigenes, klares Ausstellungsprofil, das „uns von vielen anderen Oldtimer-Messen unterscheidet.“ Schließlich hätten sich die Besucher nicht nur am Anblick der vielen Fahrzeuge erfreut, sondern „entgegen der derzeitigen Konjunkturlage auch Old- und Youngtimer gekauft“. So habe die Mehrheit der rund 320 Fahrzeuge auf der größtenteils privaten Verkaufsbörse in Halle 6 neue Besitzer gefunden und auch bei den Händlern herrschte große Zufriedenheit. Bereits am Freitag hingen an mehreren hochpreisigen Fahrzeugen die „Verkauft“-Schildchen. Retro Classics trotz der Wirtschaftskrise

„Die Jubiläumsveranstaltung der Retro Classics hat der Wirtschaftskrise eindrucksvoll getrotzt. Die Messe sich zum wiederholten Mal als der zentrale Treffpunkt der Oldtimer-Szene in Süddeutschland erwiesen und strahlt inzwischen weit über die Bundesgrenzen hinaus“, sagte Ulrich Herrmann, Organisator der Retro Classics. Der Andrang des Publikums gab ihm recht. Und dieses erfreute sich an 3000 historischen Fahrzeugen auf zwei und vier Rädern sowie an den Sonderschauen wie der „Design-Studien von



Mercedes“, „90 Jahre Mazda“, „75 Jahre Jaguar“, der „E-Mobilität – Zurück in die Vergangenheit“ oder der einzigartigen Zusammenstellung von rund 30 Alfa Romeos aus der Privatsammlung Lopresto zum 100-jährigen Geburtstag der Kultmarke. Die Messehalle 4, in der das Thema Motorsport gebündelt dargestellt wurde, hat erneut die Fans von historischen und aktuellen Boliden begeistert. Herrmann: „An diesem Konzept werden wir festhalten und für die Jubiläumsveranstaltung ‚125 Jahre Automobil‘ im kommenden Jahr weiterentwickeln.“ Auch der dritte Auftritt der historischen Traktoren und Landmaschinen sowie der Sonderbereich der Nutzfahrzeuge mit der von Konrad Auwärter zusammengestellten Omnibus-Schau kamen ausgezeichnet an. Nicht zu vergessen der internationale Ersatzteilemarkt, dessen 220 Aussteller von Frequenz und Besucherinteresse überwältigt waren.

Stuttgarts Oldtimer-Messe hat sich ein Stammpublikum aufgebaut. Und das war mit der Messe mehr als zufrieden. Insgesamt wollen 99 Prozent der befragten Besucher die Retro Classics 2011 zu kommen, davon „definitiv“ mehr als 70 Prozent. Knapp die Hälfte der Besucher ist sich darüber hinaus sicher, dass die Retro Classics im Vergleich zu anderen Veranstaltungen weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Ausgedehnter Messebesuch

Messeattraktionen und Sonderbereiche veranlassten die Besucher zum langen Verweilen in den Hallen; durchschnittlich verbrachten sie fast fünfeinhalb Stunden auf der Messe. Mit gutem Grund, denn die Sonderbereiche und neuen Anziehungspunkte konnten sich sehen lassen. Viele Oldtimer-Liebhaber besuchten den Zweirad-Bereich, in dem die Bandbreite an Motorrädern von den Ursprüngen Anfang des 20. Jahrhunderts bis hin zu aktuellen und historischen Modellen der Marken Ducati, Moto Guzzi, Heinkel, Agusta, Honda, Suzuki oder Harley-Davidson gezeigt wurde. Weitere Publikumsmagnete waren die „Club- und Länder-Hallen“ mit Automarken aus Italien, Frankreich und England; zudem waren spezielle Rennsport-Stände u. a. mit den Traditionsvereinen „Solitude Revival“, Hockenheimring oder dem AMSC Leonberg vertreten.

Hohe Besucherqualität / Mehr ausländische Gäste als im Vorjahr

Einmalig, so die Äußerungen vieler Aussteller, ist das Publikum der Retro Classics, das sich durch hohe Sachkunde und ausgeprägtes Fachwissen auszeichnete. Erste Auswertungen der Umfrageergebnisse bestätigen dies. So liegt der Anteil der Fachbesucher, die aus beruflichen oder geschäftlichen Gründen auf die Messe kamen, bei rund 24 Prozent (ohne „Familien-Sonntag“). Auch das Interesse im Ausland hat nicht nachgelassen. Im Gegenteil: Der Anteil der ausländischen Besucher ist weiter gestiegen. 41 Prozent der ausländischen Besucher stammten übrigens aus Österreich, weitere 38 Prozent reisten aus der Schweiz nach Stuttgart. Daneben gab es einige Gruppen, die mit dem Bus aus dem Elsass, aus der französischen Schweiz oder aus Tschechien zur Retro Classics fuhren.

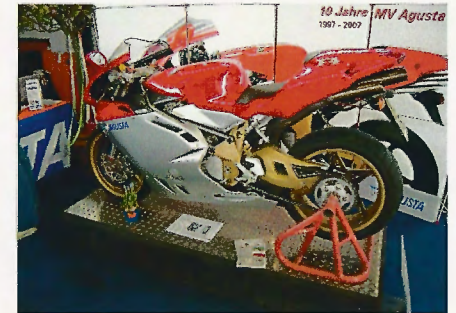


Pflichttermin für Oldtimer-Fans

Auf dem Grundstein für die Retro Classics, der vor genau zehn Jahren gesetzt worden war, sagte Messechef Bleinroth mit Hinweis auf das einzigartige Ambiente in den neuen Messehallen, könne dank der positiven Resonanz von Ausstellern und des Besucherandrangs aufgebaut werden. Ulrich Herrmann sah dies genau so und ergänzte: „Die Retro Classics hat sich in den Köpfen von Fans und Oldtimer begeisterten Menschen als Pflichttermin festgesetzt und hat sich zu dem zentralen Treffpunkt für alle Oldtimer-Events in Süddeutschland entwickelt. Außerdem nimmt ihre Akzeptanz im benachbarten Ausland ständig weiter zu, so dass wir uns international gesehen auf einem hervorragenden Weg befinden.“ Die Thematisierung der Hallen sei vom Publikum ausgezeichnet angenommen worden, ebenso die Kombination aus Tradition, Mythos Auto und einer passenden Auswahl an Neufahrzeugen, die auf diese Weise die Entwicklung einer Marke dokumentierten. Mit den beiden Schwerpunkten – „Youngtimer“ und „Neo Classics“ (moderne Klassiker) – die im Rahmen der diesjährigen Retro Classics prominent platziert wurden, sei das Besucherspektrum deutlich erweitert worden. Nach den Oldtimern, für die sich 80 Prozent der Besucher hauptsächlich interessierten, stand das Thema Youngtimer mit 50 Prozent an zweiter Stelle vor Ersatzteile/Zubehör (33 Prozent) und Restauration (22 Prozent). Hierbei waren Mehrfachnennungen möglich.

Die nächste Retro Classics, die Nummer elf, findet vom 10. bis 13. März 2011 im neuen Messegelände am Flughafen statt, wobei der 10. März der Spezialtag („Preview-Day“) für Fachbesucher und Journalisten sein wird.

Andy Ruch





Jahreshauptversammlung 2010 in Baden- Baden des Deutschen MV AGUSTA- Club e. V. vom 20. März 2010.

Voller Freude und Erwartungen fuhren Erwin, Max, Andy und ich am Samstagmorgen an die Generalversammlung nach Baden- Baden- Balg.

Eine spannungsgeladene, knisternde Atmosphäre empfing uns beim betreten des Gashauses Blume, in dem noch einige fleissige Mitglieder mit dem Aufbau beschäftigt waren.

Die schwierige Situation im MV AGUSTA Club Deutschland, die momentan ohne Präsidenten agieren, war uns bekannt. Martin Laqua, der Kassenswart eröffnete um 11.00 Uhr die Veranstaltung, begrüßte alle recht herzlich und erläuterte die prekäre Situation im Vorstand. Die Tagesordnungspunkte wurden gemeinsam abgehandelt. Jahresrückblick 2010, Bericht des Schatzmeisters Martin Laqua, die verschiedenen Punkte des Sportwarts Peter Losert, alles über das Club- Internet von Klaus Nahr. Am Schluss erhielten wir den Bericht des derzeitigen Kassensprüfers Joachim, der eine präzise und sehr übersichtliche Aufstellung darlegte. Dafür ganz herzlichen Dank für die geleistete Arbeit, von meiner Seite an Martin Laqua. Zur Entlastung des Vorstandes konnte der Wahlleiter gewählt werden. Danach wurde eine einstündige gemeinsame Mittagspause angesagt. Nach Kaffee-Genuss verbunden mit angenehmen Geplauder, wurde zum nächsten Teil der Versammlung gebeten.

Die Neuwahlen begannen.

Für das heikle Präsidentenamt wurde zuerst abgestimmt. Utz Raabe wurde gefragt das Präsidium doch noch mal zu übernehmen. Dieser musste aber aus gesundheitlichen Gründen, schweren Herzens absagen, schlug aber im gleichen Atemzug vor, Joachim Kuschewski zu wählen. Nach einigen aufmunternden, zustimmenden Rufen der Mitglieder stimmte Joachim zu, und nahm das Amt des Präsidenten mit Freude, Würde und auch mit ein wenig Stolz an.

Ich gratuliere Joachim zu dieser mutigen Entscheidung, wünsche ihm ganz viel Kraft und Ausdauer für die Zukunft und viele Erfolgserlebnisse auf diesem neuen Weg.

Der Schatzmeister, Martin Laqua wird sein Amt weiterführen, was uns auch sehr freut.
Die Schriftführerin Britta Mohr, hat aus beruflichen Gründen ihr Amt schweren Herzens niedergelegt.
Liebe Britta, vielen Dank für Deinen grossen Einsatz im Club, den Du mit viel Engagement und Herzblut geleistet hast. Peter Losert, Sportwart, legt sein Amt nieder, da auch er aus beruflichen Gründen im privaten Bereich ein wenig zurück treten muss. Auch an ihn einen grossen Dank für die geleistete Arbeit im Vorstand. Leider sieht es auch beim Internetreferenten Klaus Nahr ähnlich aus. Er will sein Amt in Zukunft nur noch ausüben, wenn ihm jemand zur Seite steht. – Danke –

Nach diesen Bekanntmachungen und Amtsniederlegungen wurden die weiteren Wahlen eingeleitet. Aus den achtundsechzig (68) anwesenden Mitgliedern wurden einige von Ihnen zur Neuwahl vorgeschlagen. Mit viel Anstand, Wertschätzung und einigen Diskussionen wurden die neuen Vorstandsmitglieder gewählt. Wir halten die Namen dieser wie folgt fest:

1.Vorsitzender: Joachim Kuschewski
Schriftführer: Thomas Plenge
Der Sportwart: Matthias Schumacher
Kassenprüfer: Georg Irrgang

Wir begrüßen die neuen Vorstandsmitglieder und danken für die Annahme.

Ehrungen: alle Mitglieder die 15 Jahre und 20 Jahre im Club sind wurden mit einer Urkunde geehrt. - Ganz herzliche Gratulation -. Nach einigen Wortbegehren zu diversen Punkten konnte die GV zur Zufriedenheit aller, um ca. 16.30 Uhr beendet werden.

Niggi Horni



MILLENNIUM

Schweizer Strassen- Racing Saison 2010

Die weiteste Anreise, die wir bisher für ein Rennen auf uns genommen haben, führte uns zum Hungaroring nach Ungarn, etwa 20km östlich von Budapest. Wir fuhren mit unserem Fiat Ducato durch die aus allen Nähten platzende Metropole. Mir schien es, als würde Budapest mehr Baukräne als bewohnte Häuser vorweisen können – überall wurde gebaut, ausgebessert, verschönert oder einfach, mit Printwerbungen überhangen. Ganze Betonblocks wurden anstatt sie abzureißen mit riesigen Werbebannern überhangen. Hätten diese nachts noch geleuchtet, man hätte gedacht man sei in New York. Das Ganze war sogar

so interessant, dass der Akku meiner Kamera bis zur Leistungsgrenze ausgeschöpft wurde. Auf dem Kurs angekommen fanden wir nur Ungaren vor, weit und breit keine Schweizer Rennfahrer. Gegen 15.00 Uhr trafen Hans Meyer und seine Freundin Helene ein und kurze Zeit später auch, in neuem Glanz, der MV Agusta Intercup Truck mit Markus Allenspach und Christian Monsch. Nach und nach füllte sich das Fahrerlager mit Rennteams und Fahrern. Gegen Abend waren dann alle MV Agusta Intercup Teilnehmer auf dem Platz. Die Fahrer; Horst Saiger, Daniel Leibundgut, Hans Mayer, Christian Monsch,

Emanuel Elsa, Freddy Götte und Victor Meier. Mechaniker; Bernd Catering; Helene, Edith, Claudia und Tamara. Organisation; Roberto Käser, Markus Allenspach, Giuseppe Passarelli und ich. Fotos; Fabrizio Foidadelli
Der Hungaroring an sich ist schon ein interessanter Track. Er bietet aufgrund der Formel-1-Verschlimmbesserungen kaum Kiesbetten sondern riesige asphaltierte Auslaufzonen. Gut, wenn man sich mal verbremst aber über die Nachteile möchte ich gar nicht nachdenken. Dazu kommt, dass die wirklich extrem lange, breit gebaute und abschüssige Zielgerade sehr kräftezehrende Bremsmanöver erfordert.



Hungaroring



Nach der ersten Kurve und auf der "Gegen-geraden" geht es wieder gehörig bergab.

Am Freitag nutzten unsere Fahrer das freie Fahren in zwei Gruppen, schliesslich kannte keiner der Teilnehmer die Rennstrecke und man übte fleissig.

Auch wurde an der Feinabstimmung herum experimentiert und kräftig geschraubt.

Am Freitag Abend wurden wir von unserem Catering Team unter der Leitung von Tamara sehr gut verköstigt und es wurde ein langer Abend.

Samstag, nach ein paar Trainings ging es erstmals um die Qualifikation. Nun wurde richtig an den Rundenzeiten gedreht und mit jedem Umlauf sanken die Zeiten in den Keller. Horst Saiger legte auf seiner MV Agusta F4 1000 eine unglaubliche 1:53.639 auf den Asphalt und sicherte sich die Pole. Alain Andermatten (Ducati) folgte mit einem Respektabstand von 3.532 Sekunden und belegte den zweiten Startplatz. Jürg Käppeli (Ducati) auf der drei, Peter

Aregger (Ducati) auf der vier und Daniel Leibundgut (MV Agusta F4 312) auf der fünf.

6.ter Ernst Grabner (Ducati), 7.ter Christian Monsch MV Brutale, 8.ter Konrad Hess (Ducati), 9.ter Emanuel Elsa MV Brutale. Freddy Götte fuhr auf den 16. ten, 20.ter wurde Hans Mayer und 21.ter Victor Meier beide auf MV Agusta F4 1000.





Rennen 1 Italo:

Das 8 Runden Rennen wurde von Anfang an durch Horst Saiger dominiert. Dieser konnte vor allem dank sehr wenig Gewicht (sprich Benzin im Tank) dem Feld Runde um Runde mehrere Sekunden abnehmen, um schliesslich in der 7.ten Runde ohne Benzin im Tank weit in Führung liegend das Motorrad an die Leitplanken zu stellen und auf den Besenwagen zu warten. Unterdessen kämpfte sich Daniel vom 5.ten Startplatz immer

weiter nach vorne und kämpfte mit Peter Aregger um den zweiten Platz. Christian Monsch gab das Rennen an vierter Stelle nach sechs Runden auf und viel aus der Wertung. In diesen sechs Runden zeigte er aber der Ducati Meute was so in einer Brutale steckt, es war ein Gaudi zu sehen, wie er innen oder aussen an seinen Konkurrenten vorbeischoß. Emanuel flog auf seiner Brutale 910 buchstäblich um den Rundkurs. Immer wieder

schoß er sich an seinen Mitstreitern vorbei und wurde mit einem sehr guten 8.ten Rang in der Italo und einem zweiten Rang beim MV Agusta Intercup belohnt. Freddy bewegte seine neue F4 1000 flott um den Kurs und kämpfte mit Gianni Carluccio und Thomas Staub (beide Ducati) um den 10.ten bis 12.ten Rang. Leider wurde es bei der Italo ein 12.ter Rang, aber beim MV Agusta Intercup reichte es aufs Podest und er wurde Dritter beim ersten Rennen. Victor musste sich mit

Fahrwerks-Problemen von Antonio Maturro geschlagen geben und beendete das Rennen auf dem 14.ten Platz, was ihm aber beim Intercup immer noch viele Punkte einbrachte, schliesslich wurde er Fünfter. Hans belegte nach einem eher ruhigen Rennen mit einer Runde Rückstand den 15.ten Platz und dennoch es hatte ihm Spass gemacht und das ist das Wichtigste. Sein Motorrad machte von Anfang an Zicken, Batterie leer, lief nicht an, etc, aber er stand am Start und holte das





Beste aus seiner MV F4 heraus. Ach ja, der Sieger des ersten Laufes war übrigens Daniel Leibundgut; in der letzten Runde, zwei Kurven vor dem Ziel bremste er Peter Aregger aus und übernahm die Spitze bis ins Ziel. Der erste MV Agusta Sieg in diesem Jahr war perfekt. Herzliche Gratulation.

Rennen 1 Open:
Rechtzeitig zum Start zog

sich der Himmel über dem Hungaroring mit dicken Regenwolken zu. Bereits beim Start vielen die ersten Tropfen vom Himmel, aber alle Teilnehmer waren mit Trockenreifen in der Startaufstellung. In der zweiten Runde war es dann soweit und die ersten Fahrer stürzten am Ende der Start-Zielgeraden. Der Regen hatte die Strecke soweit benetzt, dass es mit Trockenreifen nicht mehr

ging. Daniel stürzte mit seiner 600er Honda und musste das Rennen aufgeben. Eine Runde später wurde das Rennen abgebrochen und zu einem späteren Zeitpunkt als Wet Race neu gestartet. Daniel hätte die Möglichkeit nutzen können und mit der F4 am Neustart teilzunehmen, liess es aber dann doch sein, um bei diesen Wetter-Verhältnissen nicht auch noch die MV zu gefährden.

Horst und Christian montierten Regenreifen auf ihre MV's. Beim Start war die Strecke noch ganz nass, aber nach wenigen Runden trocknete diese ab und die Regenreifen wurden langsam zum Nachteil. Quer, noch viel querer umrundeten Horst und Christian die Rennstrecke und fuhren ein grandioses Rennen nach Hause. Horst überquerte wieder einmal als erster die Ziellinie, was



Horst Saiger in der Openklasse aber ausser Konkurrenz am Start, er Dominierte das Feld von anfang an.



Daniel Leibundgut, da fährt er noch mit der Honda



Hitsch Monsch mit Regenreifen in der Openklasse



Christian Monsch und Platz Speaker



Trophäen soweit das Auge reicht



v.l. 2.Monsch, 1.Sperandio und 3.Greter



Horst Saiger zu wenig Benzin



3.ter Freddy Götte Intercup



1.ter Daniel Leibundgut Intercup



2.ter Emanuel Elsa Intercup



2.ter Christian Monsch Open



jetzt wird die MV wohl Pink.....



v.l.n.r. Daniel, Emanuel, Hitsch, Freddy und Horst



Robi durfte einen guten Einstand mit dem Intercup Feiern

ihm aber leider nichts brachte weil er ja nicht gewertet wurde. Christian liess die Brutale fliegen und kam bis auf 1.717 Sekunden an den Franzosen Philippe Sperandio auf seiner Suzuki GSX-R 100 heran. 1.ter Sperandio, 2.ter Christian Monsch, 3.ter Christian Greter.

Rennen 2 Italo:

Startaufstellung: Pole für Daniel Leibundgut (MV), Emanuel Elsa in der zweiten Reihe auf der Acht. In der dritten Freddy Götte auf der Zwölf, Victor (14) stand mit Hans (15) und Christian (16) in der vierten Reihe. Horst musste sich mit dem 17.ten Startplatz in

der Reihe 5 begnügen. Hat er dieses mal genügend Benzin dabei? Die Ampel erlosch und das Feld donnerte die Start-Zielgerade hinunter. Bereits in Kurve drei lag Horst Saiger an der Spitze, wie macht der das bloss? Horst zeigte Rennsport vom feinsten und distanzierte sich vom ganzen Feld innert weniger Runden. Dahinter kämpften Ernst Graber (Duc), Peter Aregger (Duc), Emanuel (MV), Daniel (MV) und Canio Cancellara (Duc) um die Plätze. Daniel, Ernst und Peter setzten sich vom Verfolgerfeld ab und fuhren hinter Horst ihr eigenes Rennen. Peter verbremste

sich in der hinteren Schikane und musste zu Boden. Daniel musste dadurch einen grossen Bogen fahren und Ernst konnte wieder zu ihm aufschliessen. Das ganze geschah zwei Runden vor Schluss. Auch Christian Monsch ging wie schon im ersten Lauf in der sechsten Runde an vierter Stelle liegend in die Boxen. Emanuel schlug sich mit seiner Brutale tapfer und konnte Tom Lanz und Konrad Hess hinter sich lassen. Der Lohn der Mühe war ein vierter Rang bei der Italo und ein dritter Rang beim Intercup. Freddy fuhr seine schnellste Rundenzeit im zweiten Rennen und dies

wurde mit einem neunten Platz mit 0.464 Sekunden Vorsprung auf Michael Schneider belohnt. Hans (11) und Victor (12) kamen mit einer Runde Rückstand ins Ziel. Bravo; Ankommen, Spass haben und für sich die Limite gefunden zu haben ist auch ein Erfolg den man geniessen muss. Horst fuhr diesen Lauf unangefochten nach Hause und gewann dieses Rennen mit 48.493 Sekunden Vorsprung auf den zweitplatzierten Ernst Grabner (Duc) und Daniel Leibundgut (MV) auf dem dritten Platz. Tja, drei Kurven vor Schluss schoss Ernst auf der Bremse an Daniel vorbei und brachte diesen Lauf nach Hause.



Start zum 2.ten Lauf Italo



Hitsch macht sich klein auf der Brutale



Horst hatte genügend Zeit für Show einlagen



Hans Mayer nahm sich die Zeit



Das Siegerpodest nach dem zweiten Rennen beim MV Agusta Intercup



1.ter Horst Saiger



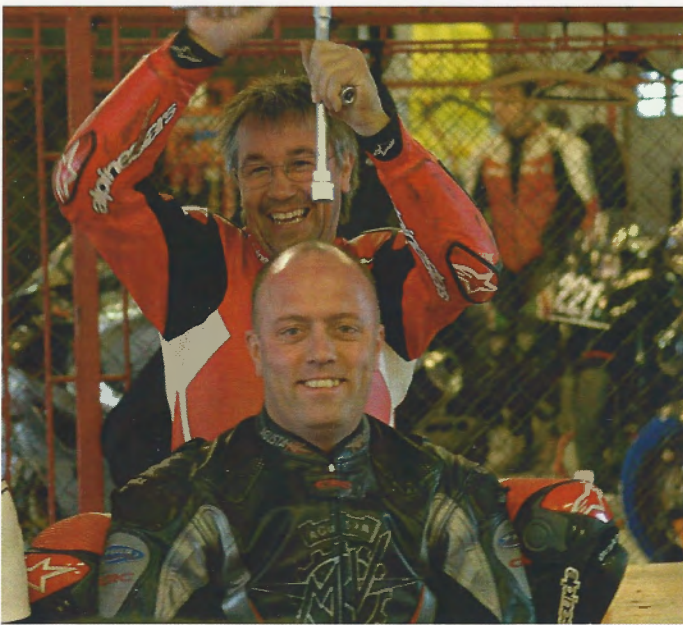
2.ter Daniel Leibundgut



3.ter Emanuel Elsa



Der Racetruck des MV Agusta Intercup's macht einen guten Eindruck.



Hitsch macht einen Service bei Hans Mayer



Bernd Schraubt lieber an einer MV



Warten bis man raus darf; v.l.n.r. Daniel, Emanuel, Victor, Freddy, Hitsch und Hans bei der Schraubenkontrolle.



Ein Glücklicher Victor der wohl Spass hatte



Striptise einer MV F4 1000er

Daniel konnte nicht mehr attackieren und begnügte sich mit dem dritten Rang. Beim MV Agusta Intercup gab es dann folgende Plazierungen; 1.ter Horst Saiger, 2.ter Daniel Leibundgut, 3.ter Emanuel Elsa, 4.ter Freddy Götte, 5.ter Hans Mayer und 6.ter Victor Meier.

Rennen 2 Open;

Nach diesem Lauf wollten wir es wissen, da Horst mit einer internationalen Lizenz doch nicht offiziell bei der Open starten durfte und Daniel, der eigentlich mit der 600er Honda gemeldet war, diese aber im ersten

Rennen bei Regen zerstörte, beschlossen wir, ihn mit der F4 an den Start zu schicken. Da er im Quali den vierten Platz mit der Honda hatte, konnte er sich auch mit der F4 dort aufstellen. Beim Start hob die MV kurz das Vorderrad an und die Kupplung tat auch nicht ihr Bestes, aber Dani konnte sich auf dem fünften Platz halten und schoss die Start-Zielgerade hinunter. Horst der ausser Konkurrenz an den Start durfte, schoss aus der sechsten Reihe durchs ganze Feld und lag bereits in der dritten Kurve in Führung. Thierry Jack legte einen Frühstart hin und wurde mit

10 Sekunden Strafzeit belegt. Er konnte aber seinen zweiten Platz bis ins Ziel retten und kam 12.927 Sekunden vor der MV von Daniel Leibundgut ins Ziel, der einen super dritten Platz belegte. Christian Monsch (Hitsch) bewegte sich mit seiner MV Agusta Brutale im Mittelfeld und konnte unbedrängt einen 10. Platz nach Hause fahren. Horst Saiger überquerte als erster die Ziellinie mit einem Vorsprung von 25 Sekunden, wurde aber nur mit der schnellsten Rundenzeit von 1:53.647, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von

138,777 km/h entsprach, belohnt. Der Ungar Sandor Bitter (Suzuki GSX-R 1000) gewann das Rennen vor dem Franzosen Thierry Jack (Honda CBR 1000) und Daniel Leibundgut (MV Agusta F4 312). Die Stimmung in der MV Box war nach diesen Erfolgen natürlich am Gipfel angelangt und es wurde für alle ein super Erfolgs-Wochenende, schliesslich brachten die MV Agusta Fahrer zusammen acht Pokale aus vier Rennen nach Hause. Andy Ruch





Optische Pole Position für Pit am Nürburgring.

Zum Auftackt lief alles prima.....

Pit Müller sicherte sich beim ersten Qualifying am Nürburgring den vierten Startplatz. Mit 2:58.06 brannte Pit mit seiner Aermacchi eine Fabelzeit in den Asphalt und sicherte sich damit die optische Pole Position. Optisch? ja, den eigentlich waren drei Fahrer schneller als er, aber die Offiziellen können keine Startaufstellung schreiben. Denn am Nürburgring ist die Pole auf der linken Seite und nicht rechts wie auf dem Papier. Theo Harzem (A09) hatte nämlich mit 2:48.52 die schnellste Zeit gefahren und musste aber mit dem vierten Startplatz vorlieb nehmen. Auch von der MV Agusta Seite lief es super, Hubert Cremer (Ipotesi 3:05.06) stand in der dritten und Max Zaugg (Ipotesi 3:07.40) und ich (Rundmotor 3:05.63) in der vierten Startreihe. Dazwischen standen hauptsächlich 2-Taktende Yamahas. Helmut Krings kämpfte mit seinem Fahrwerk und musste es langsamer angehen. Erwin Naldi hatte Probleme mit seiner MV, lief sie doch nicht sauber und nahm ab 5000U/min das Gas nicht richtig an.





Die drei grauen Eminenzen der MV Agusta Gemeinde.....

Beim Start verlor Pit einen Platz und bog als zweiter in die Mercedeskurve ein, die Idee bestand darin seinen Gegner aussen zu überholen. Leider klappte dieses Vorhaben nicht und Pit stürzte; aus die Maus alles riskiert und alles verloren. Die Duelle aus dem Training widerspiegelten sich im 1. Rennlauf. Hubert, Max und ich fighteten um die Plätze. Hier war mal Max vorne, da einmal Hubert oder Ich. Der Spassfaktor war riesig, doch leider riss mir dann das Kupplungsseil und ich musste das Rennen ohne Kupplung zu Ende fahren. Hubert und Max kämpften bis ins Ziel weiter. Ein Rennen das richtig Spass machte und die Platzierungen wurden nebensächlich.

In der Mittagspause wurde viel geschraubt, um alle Motorräder wieder an den Start zu bringen. Aber auch viel gegessen, schliesslich hatten wir Helmut in der Küche und wer ihn kennt der weiss, was er alles auf den Tisch zaubern kann. Vielen Dank für die wie immer Superverpflegung an Helmut und Britta. Die Startaufstellung zum 2.ten Rennlauf wurde vom Quali übernommen.

Der Start klappte für alle super und Pit bog als dritter in die erste





Kurve. Diesmal liess er es etwas vorsichtiger angehen und konnte das Rennen bis zum Schluss durchfahren. Max, Hubert und ich setzten den Fight vom ersten Rennlauf fort und hatten riesig Spass dabei. Erwin kämpfte immer noch mit einer schlecht laufenden MV. Trotzdem fuhr er das Rennen zu Ende und genoss einfach die Fahrt auf dem legendären Nürburgring. In der vierten Runde liefen wir auf eine Aermacchi (J92) auf; Max zog locker beim anbremsen an ihr vorbei, während Hubert und ich uns erstmal hinten anstellen mussten. Auf der Geraden war dieses Teil höllisch schnell, nur leider hatte der Fahrer mit den vielen Kurven am Nürburgring etwas Mühe und stand uns im Weg rum. Bei jeder Kurve mussten wir ihn wieder ausbremsen und innen oder aussen, manchmal sogar beides, überholen. Kaum auf der Geraden wurden wir wieder überholt und das Spiel fing von vorne an. In der RTL-Kurve nach der Mercedes Arena kam die Aermacchi ziemlich schlecht aus der Kurve raus und musste einen weiten Bogen gehen, Hubert hatte aber schon aussen angesetzt um zu überholen und musste weit auf die Kurps raus und kurz vom Gas gehen. Diese Situation wollte ich nutzen und nahm den Schwung auf die Gerade mit, um an beiden innen vorbei zu ziehen. Als ich auf gleicher Höhe wie Hubert war, verlor ich schlagartig an Leistung und ein hässliches Geräusch drang aus meinem Motor. Kapitaler Motorschaden, Diagnose vor Ort; ev. Kurbelwellenschaden. Hubert konnte die Aermacchi loswerden und beendete das Rennen knapp hinter Max. Zu Hause habe ich den Motor geöffnet und festgestellt dass es ein Ventil abgerissen hatte und der Zylinderkopf, sowie der Kolben total zerstört wurden. Ursache war wahrscheinlich eine Zündkerze (4.50.- sFr.) die sich in ihre Einzelteile aufgelöst hatte. Andy Ruch



PNEU EGGER AUCH FÜR MOTORRADREIFEN DIE NR. 1 DER SCHWEIZ.

Profitieren Sie vom erstklassigen Service und von attraktiven Preisen!



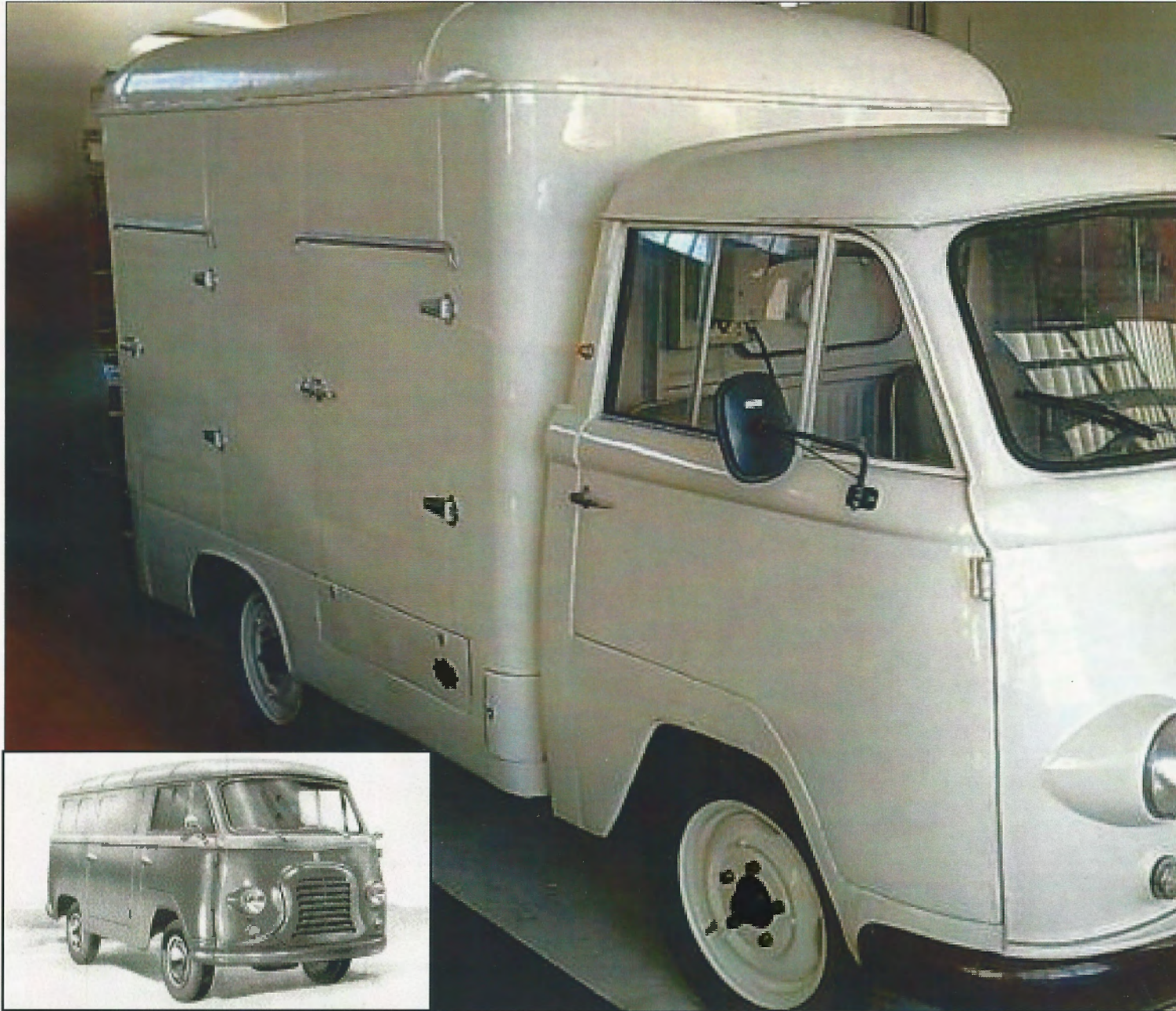
Superpunkte sammeln bei PNEU EGGER.

Auf allen Warenbezügen bei PW- und Moto-Einkäufen, exklusive Dienstleistungen.
Nur bei Barzahlung, inklusive Zahlkarten.

ISO 9001/14001
OHSAS 18001

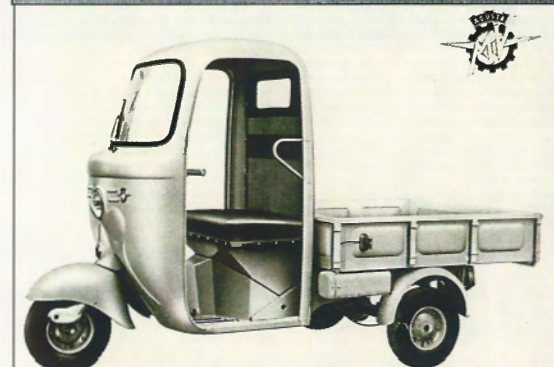
www.pneu-egger.ch
Gratistelefon: 0800 808 889

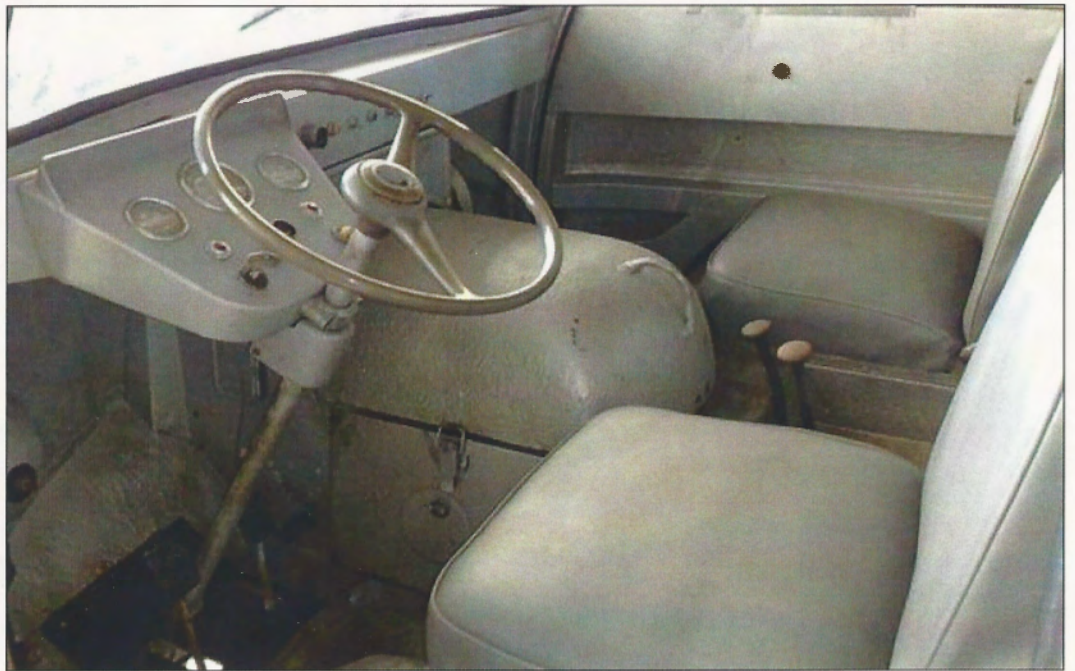
**PNEU
EGGER** 
Fahren Sie ruhig weiter.



MV AGUSTA 1100 D2

Die weltweit als Motoren- und Motorrad-Schmiede bekannte Marke MV Agusta begann 1956 mit der Entwicklung erster Prototypen für einen Lieferwagen bereits im Jahre 1954. Das erste Fahrzeug war die 350 Vetturèta, der 1956 der Lieferwagen Autocarro 1100 D2 folgte. Weitere Modelle im Kleinlieferwagen-Segment waren 1959 der 100/125 Centauro und der 235 Tevere. Die MV Agusta Autocarro Modelle 1100/D2 und 1101/D2 waren die konsequente Umsetzung der vom italienischen Staat geforderten Unterstützung im Bereich Transportwesen. Hubraum stärkere Fahrzeuge, die mehr Leistung, Geschwindigkeit und Ladekapazitäten anboten waren gefragt. MV Agusta baute den Autocarro 1100 D2 Lieferwagen in einer Kasten- und Pritschenausführung mit Zweizylinder Dieselmotor, der 1100 ccm Hubraum aufweist und mit 4 Gängen ausgestattet war zwischen 1957 bis 1964. Danach war der Boom vorbei und das Unternehmen konzentrierte sich wieder auf den Motorradbau.





SBK
tefan larer runo äser

MOTOS GmbH

Rapperswilerstr. 41
CH-8620 Wetzikon

Tel. 044 932 66 55
Fax 044 972 16 55

info@sbk-motos.ch
www.sbk-motos.ch
www.mvagusta-zo.ch



Offizielle MV Agusta-, Suzuki- und Husqvarna-Vertretung

CARROSSERIE W. STÜCKLIN

Willy Stücklin

**Hofackerstrasse 51
4132 MuttENZ
Tel. 061 / 461 73 71
Fax 061 / 463 89 80**

FLEXA

*für alle
Beschriftungen*

**Firmenschilder und Bautafeln
Reklamebänder für Baugerüste
Selbstkleber in allen Grössen
Tram- und Bus-Dachreklamen
Computergeschnittene Schriften**

FLEXA-PLAC AG
4142 MÜNCHENSTEIN

FRANKFURTSTRASSE 80
TEL. 061 411 09 89
FAX. 061 411 20 66
www.flexaplac.ch

Coiffeur
Damen und Herren

DIAGONAL

Hauptstrasse 56
4132 MuttENZ
Telefon 061 / 461 06 60
Inh. Beatrice Kradolfer-Dettwiler

“Einzigiger” + “Grösster”

Zweirad-Flohmarkt der Zentralschweiz



29. Mai, dieses Datum wollte ich auf keinen Fall verpassen. Denn an diesem Tag ist der „größte“ und zugleich der einzige Oldtimer-Zweiradmarkt der Zentralschweiz! Rothenthurm im Kanton Schwyz, in eine wunderschöne Landschaft eingebettet, lockte viele Motorradfahrer zum Oldtimermarkt. Das Wetter war optimal, so dass sich fast alle Standbesitzer im Freien aufstellen konnten. In der Markthalle in Rothenthurm hätten noch so viele Verkäufer Platz gefunden, schade....

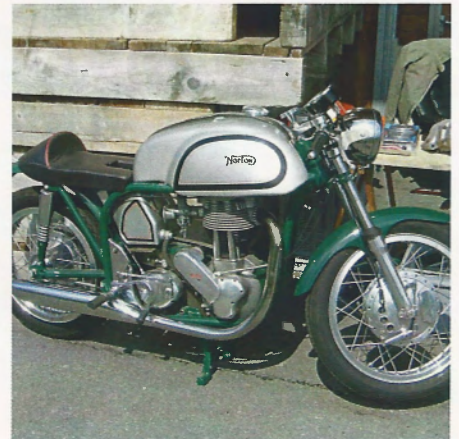
Der Oldtimermarkt entwickelt sich aber jährlich zu einem immer größeren Publikums Treffpunkt für Oldtimer Enthusiasten. Die Luft getränkt von Benzin, Altmetall und Ölen verschiedener Motorradmarken lud zum fachsimpeln ein. Ab 11.00 Uhr spielte ein Strassenmusiker -Trio zum Hillbilly- Blues auf,

dass das ganze noch musikalisch unterstrich.

Die Größe des Marktes entspricht, ca. 1- 2% des in Novergro Linate bekannten Events, Tendenz steigend...;-)

Leider ging ich auch ohne MV Augusta Old –Teilen nachhause...hatte aber ehrlich gesagt auch keine erwartet, egal ich werde nächstes Jahr wieder vorbeischauen.

Ruedi aus Brunnen



Sensationelle Rennaction mit Windschattenduellen von der ersten bis zur letzten Runde

Die Helden der Schweizermeisterschaft trafen sich zum fünften und sechsten Lauf in Most. Mitten im Kohlenrevier der Tschechischen Republik liegt die Rennstrecke von Most. Der Streckenverlauf ist flüssig und die Auslaufzonen mit Kiesbetten ausreichen. Die Strecke liegt ungefähr 730 km östlich von Basel.

Im Jahr 2005 wurde auf Bestreben der FIM, und um die Zulassung für internationale Rennen zu erhalten, die sehr schnelle Linksschikane nach Start und Ziel umgebaut und steht nicht mehr zur Verfügung.

Ducati Challenge + MV Agusta Intercup + Triumph Speed Triple Cup Quali

Um endlich auf das Renngeschehen zu kommen, werden wir noch kurz das Ergebnis der Italo Qualifikation betrachten. Horst Saiger musste wohl in der Nacht eine Bahnlinie gezogen haben.

Seine MV Agusta F4 lag wie auf Schienen und umrundete den schnellen Kurs von Most mit 1:38,920 gefolgt von Alain Andenmatten (Ducati 1098 R) in 1:43.162, Daniel Leibundgut (F4 312RR) 1:47.224 und Jürg Käppeli (Ducati 848) in 1:47.472. Diese vier Herren belegten die erste Reihe. Hans Mayer (F4 1000 R) konnte in der dritten Startreihe seinen Platz einnehmen, mit einer Zeit von; 1:58.673 was den 9.ten Startplatz bedeutete.



Austria & Swiss Open Quali

Wieder zog Horst Saiger seine Schienenbahn um den Kurs und nahm die Pole mit 1:38.926 inne, Thierry Jaeck (Honda CBR 1000) folgte auf dem 2.ten Platz mit 1:44.641. 3.ter Rico am mit 1:45.095 nahe an Steinemann heran, rettete aber nur 0.139 Sekunden auf den 4.ten Dani Leibundgut, der seine MV mit 1:45.234 um den Kurs prügelte. Roger Heierli verblüffte die Konkurrenz mit seiner 2-Takteten Honda RS 250 und kam mit einem Rückstand auf Dani von nur 0.330 Sekunden auf den 5.ten Platz. Die Plätze für die Startaufstellung waren bezogen.

Quali CH SST 600 + IOEM 600

Dominik Plüss, Thomas Berghammer, Kevin Kreutzer und Pascal Nadalet waren die Helden der 600er. Sie waren es, die die erste Reihe unter sich ausmachten. Dominik Plüss (ASR Kawasaki) beanspruchte die Pole mit 1:40.489 für sich. Berghammer musste sich mit 0.516 Sekunden geschlagen geben. Kevin Kreutzer rettete sich mit 0.001 Sekunden vor der schnellen ASR Kawasaki von Pascal Nadalet über den Zielstrich auf Platz drei. Fünf mal sass der 15 Jährige Dominic Schmitter auf einer 600er und zog seine Runden mit 1:42.741 was ihm den 10.ten Startplatz brachte.



Autodromu Most trassen Meisterschaft..



Most SM

Most SM

Schweizerstrassen Meisterschaft

Quali CH SST 1000 + IOEM 1000

Gregory Junod, Patric Muff, Lorenz Sennhauser, Simon Baumann, Helmut Schleindlhuber und Kamil Prager waren es die das Quali der 1000er dominierten. Junod konnte Patric Muff in die Schranken weisen und schnappte sich die Pole mit 1:37.367, was schon ziemlich nahe am Streckenrekord von Andy Meklau aus dem Jahre 2005 lag. Sollte dieses Wochenende der Streckenrekord fallen und wenn ja, durch wen, lag doch Muff nur gerade 0.401 Sekunden dahinter. Lorenz Sennhauser auf der ASR Kawasaki konnte Baumann mit 0.086 Sekunden Vorsprung in Schach halten. Die erste Reihe stand perfekt.

1. Rennen Ducati Challenge + MV Agusta Intercup + Triumph Speed

Tja, was soll ich nun schreiben.... Regen, Verzögerungen, Regen und nochmals Verzögerungen. Da die Rennen der Open Klasse, SM 600 +Sm 1000 vor der Italo Klasse waren, hat sich das Zeit- und Wetterfenster zu unseren ungunsten verschoben. Das Rennen wurde ersatzlos gestrichen.

1. Rennen Austria & Swiss Open



Klarer Start-Ziel Sieg von Thierry Jaeck auf seiner Honda CBR 1000, obwohl Horst Saiger auf einer MV Agusta F4 mit 27.512 Sekunden Vorsprung über die Ziellinie fuhr, holte sich der Honda Pilot den Sieg. Horst Saiger wurde als Lizenzfahrer nicht gewertet, fuhr ausser Konkurrenz und wie von einem anderen Stern. Das ASR Team durfte sich einen zweiten Rang durch Rico Steinemann verbuchen und 20 Punkte mitnehmen. Christian Greter, Erich Peter und Daniel Leibundgut kämpften um den letzten



Podestplatz. Greter der die Power seiner 1000er Suzuki ausspielen konnte verwies seine Kontrahenten auf die Plätze. Erich konnte zwar eine schnellere Runde vorweisen, aber Daniel liess sich die 13 Punkte nicht wegnehmen und kam mit der 600 Honda auf Rang vier.

1. Rennen CH SST 600 + IOEM 600

Böser Crash, der zum Glück nicht so schlimm ausging, wie er aussah. Nur gerade sechs Runden waren gefahren, als Dominik Plüss und Kevin Kreuzer in der Senke nach der Kehre einen Zusammenstoss hatten. Pascal Nadalet führte das Feld vor Thomas Berghammer und Dominik Plüss an. Mit ca. 5 Metern Abstand folgte Kevin Kreuzer, der sich aber zur Kehre hin an die Spitze heranzubremsten konnte. Kreuzer kam besser aus der Kehre heraus und konnte im leichten Rechtsknick an Dominik vorbei gehen. Dieser folgte Kevin und beide zogen im Linksknick an Berghammer innen vorbei. Beim Anbremsen zur Senke, Höhe der 100m Marke kam es zu einer Berührung der beiden. Kevin und Dominik stürzten schwer; die Suzuki von Kevin rutschte bis in die Kurve hinein, während die Kawasaki und Dominik in den rechten Wiesenteil rutschte.

Berghammer konnte mit viel Mühe dem auf der Strecke liegenden Kevin und seiner unkontrolliert rutschenden Suzuki ausweichen. Die nachfolgenden Piloten reagierten sehr schnell und mussten Slalom um die, auf der Strecke liegenden Teile von der Suzuki und um Kevin Kreuzer fahren. Das Rennen wurde sofort abgebrochen und mit der halben Punktezahl gewertet.

1. Rennen CH SST 1000 + IOEM 1000

Das Wetter hatte sich massiv verschlechtert und es musste ein Regentraining gefahren werden. Zum Start war es aber wieder besser und es durfte am Kabel gezogen werden. Lorenz Sennhauser hatte den besten Start erwischt und führte das Feld vor Patric Muff und Gregory Junod an. Muff griff Sennhauser aber sofort an und setzte ihn unter Druck. In der zweiten Runde konnte Muff auf der Zielgeraden an Sennhauser vorbei gehen. Junod folgte mit einem Respektabstand und legte sich die beiden vor ihm fahrenden zurecht. Christian Kuenzi (Kawasaki) kämpfte mit Jaques Schmid (Yamaha) und Stephane Bourgeois (Suzuki). Das Dreier-Paket lieferte sich einen spannenden Kampf bis in die letzte Runde. Gregory Junod übernahm in der Zwischenzeit die Spitze und brachte die Suzuki mit 0.813 Sekunden Vorsprung auf Patric Muff ins Ziel. Lorenz Sennhauser verlor nur gerade 3.103 Sekunden auf die Spitze.

2. Rennen CH SST 600 + IOEM 600

Ein spannendes Rennen bei Sonnenschein und etwas kühleren Temperaturen lieferten sich die Jungs mit den 600 Bikes. Thomas Berghammer zog gleich von Anfang an der Spitze weg, dahinter aber herrschte Krieg, in jeder Runde wechselten die vier Piloten ihre Plätze. Die Hauptdarsteller dieses Krimis waren, Pascal Nadalet (ASR Kawasaki), Hannes Hofer (Kawasaki), Mike Graf (Blau Kawasaki) und der 15 Jährige Dominic Schmitter (PCP Yamaha). Dominic kämpfte hart und hatte in der Kehre 5 viele Rutscher am Vorderrad. Berghammer konnte dieses Rennen für sich verbuchen, gefolgt von Nadalet und mit nur 0.034 Sekunden Rückstand auf Pascal kam der Nachwuchsfahrer Dominic Schmitter aufs Podest.

2. Rennen Rennen CH SST 1000 + IOEM 1000

Copypace des ersten Laufes, fast jedenfalls, denn Lorenz Sennhauser kam nicht über die erste Runde hinaus. Vorne aber gab es nur zwei Piloten die ihr eigenes Rennen führen und den Rest des Feldes um über 40 Sekunden distanzieren. Muff führte das Feld in die erste Runde, gefolgt von Schleindelhuber und Sennhauser. Baumann lag für einen kurzen Moment sogar noch vor Junod, dieser aber stellte die Hackordnung bereits in der ersten Runde wieder her und hatte nur ein Ziel: Patric Muff. Patric wollte so schnell wie möglich dem Feld davonziehen und brannte gleich von Anfang an tiefe Rundenzeiten in den Asphalt. Gregory machte ihm diesen Gefallen nicht und konterte mit noch tieferen Zeiten. Langsam kam der Rundenrekord von Meklau aus dem Jahre 2008 mit 1:37,213 in Gefahr. Gregory konnte Muff überholen und zog mit konstant schnellen Rundenzeiten Patric davon. Und tatsächlich konnten die beiden den Rundenrekord unterbieten, Patric Muff mit 1:36.809 verbesserte den Rekord um 0.404 Sekunden, Gregory Junod aber war nochmals schneller und zog den Strich auf 1:36.664 (speed 157.126 km/h) was den Rekord um 0.549 senkte. Simon Baumann fuhr ein einsames Rennen und wurde dritter.



Most SM

Schweizerstrassen Meisterschaft

2. Rennen Ducati Challenge + MV Agusta Intercup + Triumph Speed

Das Rennen ist schnell erzählt, Horst Saiger (MV F4) fuhr wie aus einer anderen Galaxie, Daniel Leibundgut (MV F4 312R) wie von einem anderen Stern und Konrad Hess auf einer Ducati 1198.



Leider waren nur noch sieben Fahrer am Start, davon kamen sechs ins Ziel. Schade eigentlich, denn diese Klasse hätte mehr Teilnehmer verdient. Lag es wohl an der langen Anreise, oder wie?

Jedenfalls die, die am Start standen, hatten den Plausch und lieferten sich ein tolles Rennen. Hans hatte sich massiv gesteigert an diesem Wochenende und er wurde mit nur einer Runde Rückstand auf Horst als 5.ter gewertet. Boris Künzler verlor doch gleich drei Runden. Horst drückte die Rundenzeiten in den Keller und fuhr eine 1:37.708 während Daniel nun auch eine 1:43.554 in den Asphalt brannte.

2. Rennen Austria & Swiss Open

Horst Saiger legte einen perfekten

Start hin und übernahm die Spitze. Gefolgt von Rico Steinemann, Thierry Jaeck und Erich Peter. Daniel Leibundgut hatte einen schlechten Start und kam nur als achter bei der ersten Schikane an. Er musste sich sogar von zwei B-Kings geschlagen geben. Adi Wohlwend und Roland Müntener schoben ihre Panzer noch vor Roger Heierli ins Eck. Bereits aber in der zweiten Runde lag Dani schon an fünfter Position und hatte Anschluss an Christian Greter. Horst legte eine wunderbare Demonstration seiner MV Agusta F4 hin und kam als erster über die Ziellinie mit 29.294 Sekunden Vorsprung auf Rico Steinemann. Dieser wiederum rettete sich nur ganz knapp vor Thierry Jaeck über die Linie, sein Zeitguthaben war mit 0.379 Sekunden Positiv ausgegangen.





Daniel hatte einen ungleichen Zweikampf, Roger Heierli mit seiner leichten und wendigen Honda RS250 bremste sich immer wieder an Daniel heran und in den Kurven manchmal sogar auf gleiche Höhe. Nur dank der Power der MV Agusta F4 312R konnte Daniel sich immer vor Roger halten. Im Ziel waren es dann nur gerade 0.502 Sekunden die er

zu seinen Gunsten nach Hause brachte. Horst wird leider wegen dem Lizenztheater nicht gewertet. So wurde der Sieg Rico Steinemann zugesprochen und Thierry Jaeck wurde zweiter. Daniel Leibundgut belegte mit der MV den dritten Rang. Hätte er auch im ersten Rennen die MV genommen wären wahrscheinlich zwei Podestplätze möglich gewesen.

Andy Ruch



Festival Italia

Motorsport Arena Oschersleben



ITALIA Classic: Ducati-Single düpierte selbst die großen Twins

Schon im Training lies die alte italienische Garde der ITALIA Classic ordentlich Federn. Der Däne Per Bay Christensen auf seiner Ducati 900 SS, mehrere MV- und Aermacchi-Treiber des MV Agusta Swiss Racing Team und die hessischen Aermacchi-Kollegen Frank Stodt und Robert Görbing – sie alle schafften es nicht einmal bis in die Startaufstellung. War das Wetter oder das Treiben auf der Strecke den Oldies zu heiss? Gar nicht heiss genug konnte es offenbar Daniel Blanchard sein – mit seiner Seeley-Ducati 450 ließ er selbst die Pantah 750 von





Jutta Schlier und die großen Königswellen-Ducati von Hartmut Snoek und Uwe Hasler hinter sich. Mithalten konnte da nur noch so eben der Niederländer Jeroen de Jager auf einer weiteren Ducati 450. Blanchard, Snoek, de Jager hiessen denn auch die Top 3 der Division 2, wobei de Jager und Torsten Schulze auf der 750 SS sich ein erbittertes Duell lieferten, das sich um Sekundenbruchteile zugunsten des jungen Niederländers entschied. Platz 5 belegte abgeschlagen Jens Stodt auf seiner Ducati 450.

Die Division 3, ausschließlich den großen Twins vorbehalten, war eine klare Angelegenheit für Jutta Schlier auf ihrer Krümel-Pantah. Dem Zweitplatzierten, Uwe Hasler, nahm sie knappe 30 Sekunden ab, mit einer Runde Rückstand lief Robert Holzer auf seiner Königswelle ein.

In der „kleinen“ Division 1 kämpften an der Spitze Lothar Schmid und Thomas Federli. Im Ziel hatte Schmid auf seiner MV Agusta 350 die Nase um 3 Sekunden vorn, Platz 3 belegte – in seinem ersten Rennen! – Jacques Besson auf seiner Ducati 350 Corsa vor seinem Markenkollegen Hans Jürgen Krull und den beiden schweizerischen MV von Andy Ruch und Ruedi Schuler.

Text Wolf Töns









rickenbacher ag

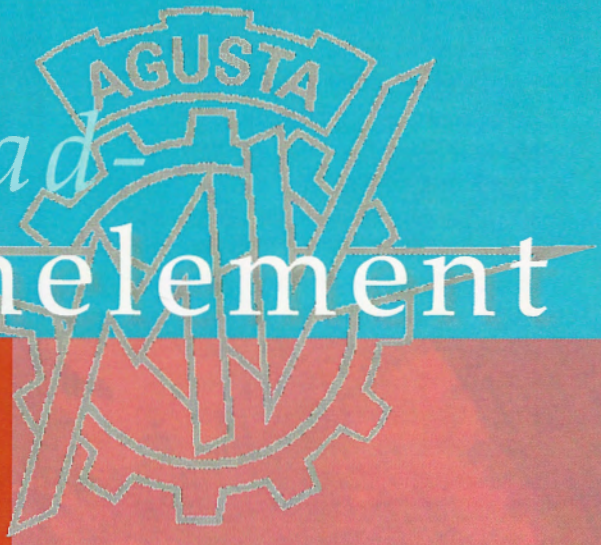
ladenbau
gastroeinrichtung
küchen-*manufaktur*

www.hrag.ch tel. 062 285 03 03
4448 läufelfingen



Dieses Motorrad- ist ein Brennelement

F4



Die MV Agusta F4 beherrscht das ganze Repertoire des Unfassbaren, das in dieser Klasse als normal erachtet wird. Wo liegt denn der Grenzbereich der schönen F4? Wir können es nur ahnen. Genau wissen wollen wir es nicht.

Betriebsanleitung, Seite 20: "Mit dem Gasgriff wird die Benzinversorgung des Motors geregelt. Zum Gasgeben den Gasgriff aus der Ruhestellung drehen." Aha. Zum Gasgeben gibt es also einen Gasgriff. Er lässt sich drehen. Herrschaften in Italien, mit Verlaub: Der Hinweis erscheint etwas banal, ungefähr so, als würde im Handbuch zum Kernkraftwerk erklärt, dass sich die Tür zum Reaktorraum auf Drücken der Klinke öffnet. Ein unpassender Vergleich? Oh nein, dieses Motorrad ist ein

Brennelement. Schon das Vorgängermodell hatte die Energie, uns ein Hosenbein zu versengen. Das war vor vier Jahren, es handelte sich um eine Jeans mit Schlag, der Stoff muss auf einer kürzeren Strecke dem Kern der Kraft zu nahe gekommen sein. Seitdem hängt das Beinkleid im Schrank. Als Andenken mit einem Loch.

Göttliche auf, ihm das Gefühl zu geben, dass er sie vielleicht gar nicht verdient. Er kommt sich vor wie der Begleiter einer schönen Frau, von deren Glanz ein wenig auf ihn abstrahlt. Ist er ein Trottel, lässt sie ihn abblitzen, macht er Dummheiten, brennt sie ihm ein Loch.

Nur die Göttliche darf sich so etwas erlauben. Der Fahrer hat dankbar zu sein für die Lektion in Sachen unpassender Kleidung, für

das Privileg, dass ausgerechnet er sich mit einer MV Agusta F4 schmücken darf. Der Fahrer kann nämlich machen, was er will, niemals hört die Göttliche auf, ihm das Gefühl zu geben, dass er sie vielleicht gar nicht verdient. Er kommt sich vor wie der Begleiter einer schönen Frau, von deren Glanz ein wenig auf ihn abstrahlt. Ist er ein Trottel, lässt sie ihn abblitzen, macht er Dummheiten, brennt sie ihm ein Loch. Für den Erwerb sind 18.500 Euro aufzubringen.

Die F4 ist wählerisch. Sortiert aus: die Emotions- und die Nackenschwachen, die Bäuche, die Bequemen, Onkeltypen, die in steifer Herrenfahrerpose Kreuz und Ellbogen durchzustrecken pflegen, Krämerseelen, die alles immer auf seinen Nutzen abklopfen, sich bei der Farbwahl für ihr Auto vom künftigen Wiederverkaufswert leiten lassen.

Es bleiben folglich gar nicht so viele übrig, zumal für den Erwerb 18 500 Euro aufzubringen sind. Eine stattliche Summe ist das. Andererseits ist es lächerlich wenig. Denn die F4 des Jahrgangs 2010 ist 4000 Euro günstiger als ihre Vorgängerin, ohne auch nur das geringste bisschen Reiz eingebüßt zu haben, im Gegenteil. Sehr ähnlich sind sich beide auf den ersten Blick, auf den zweiten ist die Neue moderner, noch einen Tick elektrisierender. 18 500 Euro sind ein Kampfpfeil angesichts der Ausstrahlung, der Exklusivität, des Namens MV Agusta, auf den sie so stolz sind in Varese, dass sie das Logo ungefähr zwei Dutzend mal über die Maschine verteilt haben. Von den 1000-Kubik-Kometen der japanischen Konkurrenz trennen die F4 noch ungefähr 3000 bis 4000 Euro, ebenfalls 3000 Euro



liegt sie über der Basisversion der neuen BMW S 1000 RR, dem Kohoutek des Jahres, und der Aprilia RSV 4 R, etwa gleichauf mit der Ducati 1198. All diese untergewichtigen, dramatisch übermotorisierten Superbikes haben eines gemein: Nicht erst auf Seite 20 müsste darauf hingewiesen werden, dass der Gasgriff, der sich drehen lässt, mit Demut anzufassen ist. Aber keine außer der F4 kann von sich behaupten: Bereits die Ur-Version wurde als so kunstvoll erachtet, dass sie im Guggenheim-Museum von New York ausgestellt wurde. Das Design gehöre per Gesetz geschützt, so dass nichts daran verändert werden könne,



schwafelte der Autor an dieser Stelle vor vier Jahren. Gut, dass schon damals keiner auf ihn hörte.

Arroganz ist auch dabei. Noch gekonnter als bisher strahlt die F4 Dynamik und Ruhe zugleich aus. Arroganz ist auch dabei. Herausragendes Gestaltungsmerkmal ist die Abwesenheit dick aufgetragener Aggressivität, in dieser Klasse der Rennmaschinen mit Straßenzulassung das übliche Stilmittel. Stattdessen lauter liebevoll gemachte Details, jedoch nichts, was sich auf Kosten seiner Umgebung wichtig macht. Die MV wirkt sorgfältig durchkomponiert, aufgeräumt, edel. Dem Trend zum tiefliegenden Schalldämpfer mit Auspuffstummel an der Seite haben sich die MV-Männer widersetzt. Ihr Schallaufbereiter (-dämpfer wäre keine passende Bezeichnung) hängt nach wie vor unterm Rücksitz und mündet in vier spektakuläre, nun eckige statt runde Endrohre. Diese Viererflak ist für die F4 so charakteristisch wie Einarmschwinge, Soloscheinwerfer und zierliche Gestalt. Die für eine Reihenvierzylinder-Maschine erstaunlich schmale Verkleidung schmiegt sich an die Figur und lässt auf raffinierte Weise tief

blicken. Schaut man der F4 in den Ausschnitt, erkennt man jetzt Zylinderkopfdeckel in Racingrot und Teile des allem Anschein nach kunsthandwerklich geschweißten Rohrrahmens. "MV - saldato a mano" steht dort auf einem Schildchen. Mit anderen Worten: Ohne Schweiß kein Preis. In der MV Agusta F4 stecken Schweiß und eine Leidenschaft, die nach Leidenschaftlichkeit verlangt. Ein Umfaller wäre eine Katastrophe, wenn man an die kostbaren Rückspiegel mit integrierten Spoilerchen und LED-Blinkern denkt. Man sieht zwar nichts darin außer den eigenen Armen, schaut aber dennoch gern hinein, weil sie so hübsch sind. Ein Gucklock entsteht unter den Achseln, wenn man die Arme abspreizt, doch bei der Fahrt zu zweit ist auch das durch die Sozius-Knie geschlossen. Für den Transport eines Passagiers ist ein Platz vorhanden, aber keine Vorrichtung zum Verzurren. Mitfahrer klammern sich in Froschhaltung fest und wirken hinterher zerzaust. Fragt man sie nach einer kleinen Demonstration der Beschleunigung auf der Autobahn, wie es ihnen gefallen habe, stoßen sie nur kurze Antworten hervor wie "Marsrakete". Manche sagen "Hmmmwrrrgl". Keiner bestand darauf, ein zweites Mal mitzufahren.



Ein gutes Zeichen. Denn die MV soll ja eine Fahrmaschine sein, kein Omnibus (obschon der Wendekreis vergleichbar ist) und auch nicht bloß ein zweirädriges Model, was Unwissende vermuten, denen noch nie eine Fahr- oder Hörprobe vergönnt war. Sie gibt Laute von sich, die man mit Boxengasse in Verbindung bringt, nicht mit EU-Normen: im Leerlauf ein erschütternd humorloses Grummeln, auf einen Gasstoß ein feuriges Fauchen, unterwegs ein trockenes Röhren, das nach harter Arbeit klingt statt nach Guggenheim, vollkommen ungekünstelt. Jeder fragt sich, womit die Italiener die amtlichen Genehmiger abgelenkt haben, als die Lautstärke geprüft wurde. Fährt man mit 4000 bis 5000 Touren durch einen Tunnel, hört sich das an wie eine Reise in einer 747, für die man nur noch einen Platz in der Turbine bekommen hat. Repertoire des Unfassbaren Die F4 beherrscht das ganze Repertoire des Unfassbaren, das in dieser Klasse als normal erachtet wird. So was an seine Grenzen zu bringen ist nur wenigen Auserwählten möglich. Leuten wie unsereins nicht. Auf öffentlichen Straßen

schon gar nicht. Zum Beispiel rollt sie im sechsten Gang brav durchs Dorf. Im Moment, in dem der Fahrer wahrnimmt, dass gerade das Ortsschild passiert worden ist, und am Gasgriff dreht, ist sie schon auf 140. Äh, 100. Sie schlendert untertourig in der Gegend herum, um Sekunden später zu drehen, als steckte der Leibhaftige drin. Bei 13 500/min greift der Begrenzer ein, die Courage geht meist schon vorher flöten. Gegenstand dieses Artikels sind 137 Kilowatt (186 PS) Nennleistung bei 12 900 Umdrehungen, 114 Newtonmeter, die es mit lediglich 192 Kilo Trockengewicht (plus Betriebsflüssigkeiten und Besatzung) zu tun haben. Mit in der Länge variablen Ansaugrohren, unterschiedlichen Motormappings, Traktionskontrolle, einstellbarem Lenkungsdämpfer und der ganzen anderen Raketentechnik ist die F4 mitten im Geschehen. Vergleichstests muss sie nicht gewinnen, Vergleichstests sind etwas für Dinge, deren Wert man allein an nüchternen Kriterien misst. Rasierapparate, normale Motorräder. Wie kaum ein anderes erzeugt sie glühende Emotionen. Wie eine Royal Enfield, eine Harley Electra Glide steht die MV für sich allein. Würde sie jemals einen Vergleichstest gewinnen,

wäre etwas schiefgelaufen. Was sie so anstellt, gehört im Prinzip in die Rubrik "Fahren". Genaugenommen ist es die Nutzung der Straße für eine ganz eigene Art der Fortbewegung, geprägt von großem Ernst und permanenter Unterforderung. Was an Leistung gefordert wird, entfaltet sich angenehm, niemals ruckend. Das Fahrwerk stellt eine Art Direktleitung zwischen Straßenbelag und Lenker dar, so transparent, dass es einem vorkommt, man betaste den Asphalt mit den Handflächen. Die Wirkung der Bremsen ist hoher Superbike-Standard, also so, dass Sensible nach einem kräftigen Zug am Hebel sofort Nasenbluten bekommen. Die akustischen Begleiterscheinungen gehen derart unter die Haut, dass der Fahrer permanent glockenwach ist. "Ich gebe dir alle Möglichkeiten," signalisiert die MV, "aber wenn du es vermasselst, bist du dran." 140 km/h ist eine angenehme Reisegeschwindigkeit Das Digitalcockpit, blau illuminiert, ist schlecht ablesbar. "350 km/h" lässt es während der Systemdiagnose nach Umdrehen des Zündschlüssels aufleuchten. Eine unnötige Übertreibung, homologiert ist die MV mit 305 km/h, 350 erreicht sie höchstens im freien Fall. Wir geben uns hier die Blöße, zuzugeben, dass wir 305 km/h für ausreichend halten. 140 km/h ist eine angenehme Reisegeschwindigkeit, 220 aber auch. Die famose Verkleidung leitet den Orkan an einem vorbei,

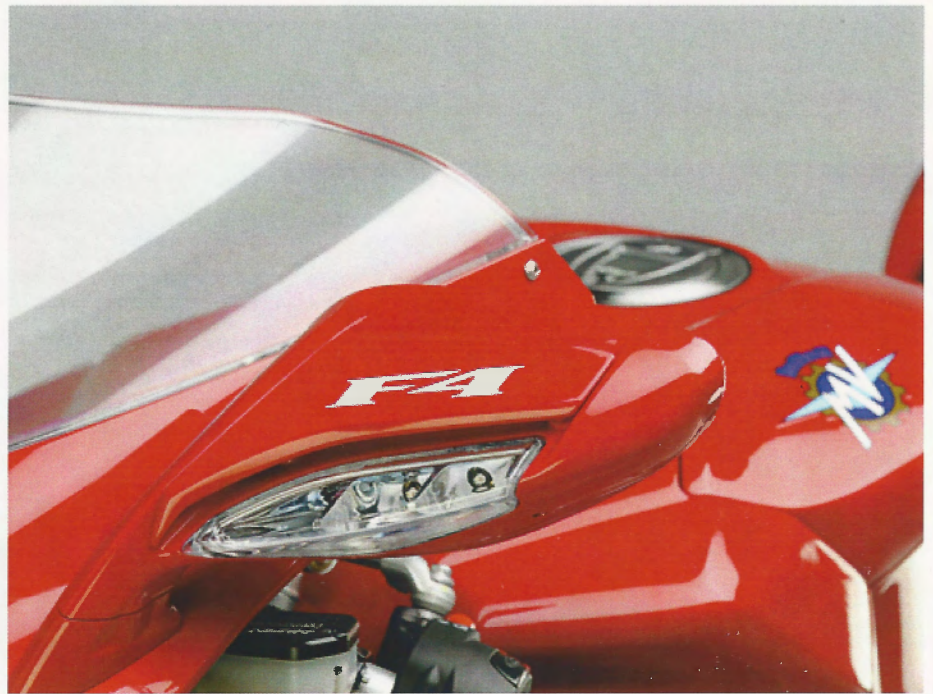
es bleibt auch um die Schultern herum erträglich, und plötzlich begreift man, was es mit den verspoilerten Rückspiegeln auf sich hat.

Jenseits von 220 zeigt die F4 noch lange keine Anzeichen von Ermüdung, es wackelt nichts. Alles Weitere hängt von anderen Fragen ab: Drückt das Helmvisier die Nase platt? Reißt die Kleidung am Fahrer? Wie lange hält er es in Deckung buckelnd aus? Kann bitte jemand die Autobahn absperren? Vielleicht beißt die BMW S 1000 RR, zur Zeit die Referenz im Segment der 1000-Kubik-Sportler, in allerhöchsten Drehzahlen, wenn es endgültig surreal wird und sich der Tacho den Ziffern Drei Null Null nähert, noch mächtiger zu. Es ist nicht wichtig.

Bedeutsamer ist: Auf der BMW ist man entspannter unterwegs. Deren Ergonomie ist auf



überragende Weise gelungen, für sich genommen hochsportlich, aber angenehm. Im direkten Vergleich, beim Umstieg von der einen auf die andere, fühlt sich die BMW wie ein Sporttourer an, die MV Agusta wie ein Instrument der Inquisition. Im Stadtverkehr muss der F4-Pilot leiden, ächzen seine Handgelenke unter der Last des Oberkörpers. Gerät er mit erhöhter Betriebstemperatur auf der Autobahn in einen Stau, wird ihm von unten eingeheizt wie auf dem Scheiterhaufen. Bei flüssiger Fortbewegung, im Hanging-off-Fahrstil passt das Arrangement aus straffer, mittelsamer Sitzbank, Fußrasten, Lenker und Tank perfekt. Wer sich einmal auf der



MV zurechtgerenkt hat, bekommt auf der BMW den Komfort-Koller. Unser niedrigster Verbrauch betrug 6,4 Liter auf 100 Kilometer, der höchste lag bei 8,8. Damit unterliegt die F4 demnächst nicht mehr der Kfz-, sondern der Brennelementesteuer. Wir haben den deutschen Importeur um Laufzeitverlängerung gebeten. Aus zwei Wochen wurden fast vier. Aber dann war es auch eine Erleichterung, ihm die Testmaschine zurückzugeben, mit Betriebsanleitung, die sich auf einem USB-Stick befindet, und ohne Kratzer.

Text: F.A.Z.
Bildmaterial: Hersteller,
Marco Campelli



PM **Xeramic**[®] **MOTORCYCLE CARE**

*We Care about
Your Bike!*

Girod Produkte GmbH

Rheinfelderstrasse 4

CH-4313 Möhlin

Tel. 061 711 26 77

Fax 061 711 26 75

www.xeramic.ch

Xeramic[®]
MOTORCYCLE CARE

GP der Stadt Metz

Grand Prix der Stadt Metz, am Anfang stand eine Kulturreise auf dem Programm.

Nach dem ich bereits unterwegs nach Saint Julien les Gorze war, um am ersten GP der Stadt Metz teilzunehmen, kam ein Anruf von Erwin und Max. Wir beschlossen uns auf einer Raststätte bei Eckartswiller zu Treffen. Weil Erwin und Max aber zwei Stunden nach mir in Basel weggefahren waren, musste ich mir die Zeit etwas vertreiben. Da ich noch nie in dieser Gegend war nutzte ich die Zeit und machte eine Kulturreise in den Nationalpark. Bei Saint Jean Saverne gibt es viele kleine Ortschaften mit kulturellen Höhepunkten, wie zum Beispiel die Abteikirche St. Jean Baptiste. Dabei fiel mir auf, dass die Deutsche Sprache immer noch allgegenwärtig ist. Kirchen, Restaurants und vieles mehr sind immer noch auf Deutsch angeschrieben. Der bereits in keltischer und römischer Zeit besiedelte Mont Saint-Michel, in älteren mittelalterlichen Quellen Hexenstein oder Bruderstein genannt -



ist eine Erhebung bei Sant-Jean-Saverne mit einer Höhe von 373 m.ü.M. Der Berg ist größtenteils bewaldet und von der Bergspitze hat man eine Aussicht über das gesamte Dorf mit seiner Abtei, den Nachbarort Eckartswiller sowie nach Osten in die weite Ebene des Hanauer Landes in Richtung des Rheins, bei klarem Wetter bis zu den Schwarzwaldhöhen. Ein Naturdenkmal ist die Grotte aux fées, eine Höhle unter einem überhängenden Sandsteinfelsen mit einer rätselhaften Vertiefung im Steinboden, Hexenloch genannt, mutmaßlich eine Grablege.

Der Mont Saint-Michel mit seinem archäologischen Wanderwegenetz zu den prähistorischen und römischen Stätten hat einen Anteil am Biosphärenreservat Pfälzerwald - Vosges du Nord das von der UNESCO unter Naturschutz gestellt wurde. Weiterfahrt zum GP Metz mit Max und Erwin; es waren immer noch 150km bis zur Rennstrecke. Metz



ist eine Stadt im Nordosten Frankreichs und Hauptstadt des Départements Moselle und der Region Lothringen. Metz liegt an der Mündung der Seille in die Mosel.

Circuit de Chambley, Hangar 110, Base de Chambley, SAINT JULIEN LES GORZE, endlich sind wir da. Aber was ist das denn? Das Fahrerlager platzt aus allen Nähten, nirgends ist nur ein Platz frei für ein Zelt oder Auto. **Das Fahrerlager besteht teilweise aus Betonflächen, teilweise aus ebenen wildbewachsenen Schotterflächen. Da sich die Anlage noch im Aufbau befindet müssen hier einige Abstriche gemacht werden. Wer im Fahrerlager in Schotten zurecht kommt, wird hier auch keine Probleme haben. Wir haben die Zusage, daß die Energieversorgung gesichert und Sanitäranlagen ausreichend vorhanden sind.** So steht es auf der Webseite des VFV-DHM. Strom gab es aber nur kurz am Freitag und schon bald musste das Notstrom-Aggregat

ausgepackt werden. Schliesslich mussten die Batterien und der Kühlschrank mit Strom versorgt werden. Ab Sonntag gegen Mittag gab es wieder Strom. Ralf hat uns gesehen und uns einen Platz bei den Dixi Häuschen verschafft, unsere Nachbarn.... Uwe Schneider (U04) und Dieter Henker (U34) mit Anhang. Die Zweitakter Fraktion aus dem Hause Yamaha-Ost. Na ja, Nippon halt, hoffentlich bekommen die MV's keinen Husten durch den Qualm. Spass beiseite, ein grosses HALLO da und dort. Auspacken, Zelte aufstellen und zur Papier- und Fahrzeugabnahme. Erwin und Max machten sich auf den Weg, um ein Hotelzimmer zu finden, was scheinbar gar nicht so einfach ist. Über 20km von der Rennstrecke entfernt wurden sie fündig.



Meine Freunde die Osis (Yamaha) und ich besichtigten die Rennstrecke zu Fuss. 3.3 Km lagen vor uns und jede Kurve bot uns eine Überraschung. Die Piste hatte wohl 12m Breite, aber es waren sehr enge Kurven in allen Winkelgraden die zusätzlich mit Höhenunterschieden bestückt waren. Auch einen Korkenzieher mit kleinem Sprung, eine unendlich scheinende Parabolica so wie auch eine Kompression die das Fahrwerk aufs höchste herausforderte. Bergauf- und Bergabstücke vom feinsten. Überholmanöver werden wohl schwierig werden. Alles in allem eine richtige Fahrerstrecke die eine geile Herausforderung darstellt.

Samstag um 08.15 Uhr Fahrerbesprechung.

Zeitplanänderungen; bevor irgendetwas begonnen hatte, musste der Plan schon wieder geändert werden. Neu: es werden nicht zwei Wertungsläufe gefahren, die Mittagspause wird von zwanzig Minuten auf 1½ Stunden erweitert und und und.



Die Klassen V,K und U wurden mit zwei weiteren Exoten J und O zusammengelegt.

Im ersten freien Training wurde erst einmal ein paar Runden lang die Strecke studiert und ausprobiert was geht. Wir waren etwas spät beim Rausfahren und mussten dem Feld hinterherfahren. Was für ein Nachteil. Schnell schlossen wir auf langsamere Fahrer auf und es wurde ein Kampf um an diesen vorbei zu kommen. Im zweiten Lauf ging es doch schon recht flott und man konnte noch etwas später bremsen und etwas früher ans Gas gehen. Hier wurde es noch etwas schwieriger, die schnellen V (Clubsport 500/2-Zylinder Bj. 1978) und K (Classic Bj. 1950-1967 über 350ccm) machten einem das Leben schwer. Die Dinger gehen wie die Feuerwehr aus den Ecken und auf den Geraden, bremsen aber durch ihr Gewicht etwas früher und stehen dann in der Kurve wieder im Weg. Und Kurven hat diese Rennstrecke genug. Nach jedem Lauf waren wir bereits nach einer Viertelstunde müde und froh als wir die Zielflagge gesehen hatten.



Pflichttraining

Jetzt geht es um die Wurst; schnell zum Vorstart und soweit wie möglich nach vorne gehen um als einer der ersten auf der Rennstrecke zu sein. Nur so ist es möglich, dass nur die ganz schnellen an dir vorbeiziehen und du deine Runden optimal fahren kannst. Uwe und Dieter machten das selbe und wir fuhren am Anfang in einem kleinen Pulk. Ab der zweiten Runde konnte man das Tempo etwas verschärfen. Dieter wurde das erste Opfer, er konnte das Renntempo nicht mitgehen, Uwe und ich pflügten uns durchs Feld. Max und Erwin nahmen es in der hinteren Region etwas ruhiger und liessen das Feld erst einmal wegziehen. Die gewonnene Distanz zum Feld wurde jetzt wieder etwas kleiner gemacht und Erwin sollte am Schluss die Nase vor Max haben. Beide konnten sich in der neunten Reihe qualifizieren und standen beim Start nun nebeneinander. Der Kampf um die schnellste U entfachte und Uwe nutzte im hinteren Teil der Strecke die Chance, als ich auf eine Aermacchi aus der J Klasse auflief und nicht gleich an ihr vorbeizog beim Anbremsen. Uwe bremste sich innen, in einem rechten Winkel zur Strecke vorbei und stand nun der Aermacchi



und mir im Weg und wir mussten beide vom Gas gehen. So nicht, hatte ich mir gesagt und bremste gleich nach der Senke die Aermacchi aus und machte mich auf die Verfolgung von Uwe. Seine Yamaha geht aber viel schneller auf der Geraden als meine MV und genau die kam jetzt, ganze 540m lang. Cool, Uwe bremst viel früher und macht auch gleich zwei kleine Fehler und schon bin ich wieder dran und auch gleich vorbei. Nun begann die Fahrschule, Uwe wich nicht mehr von meinem Hinterrad und es machte einen Heidenspass. Am Schluss hatte ich Uwe um 4 zehntel geschlagen und war die schnellste U. Vor uns waren nur noch sehr viele V und ein paar wenige K Motorräder klassiert, was für uns die fünfte Startreihe bedeutete und den 18ten und 19ten Startplatz.

Fahrerbesprechung zum zweiten; es gibt...

Zeitplanänderungen. Wir dürfen erst um neun Uhr anfangen und müssen jetzt eine zweistündige Mittagspause machen.

Warmup am Sonntag

Uwe und Max verzichteten darauf, Erwin und ich aber schlüpfen in die Kombi und raus auf die Strecke. Erwin wurde nochmals schneller und ich liess die MV so richtig fliegen. 10 Minuten sollte das Warmup gehen. Aber in der dritten Runde gab mein Motor seinen Geist auf und das



Wochenende war für mich gelaufen.

Aus zwei Wertungsläufen die angepriesen wurden bekamen wir nun nur einen zum selben Preis.

Es macht einem schon weh, wenn man sieht wie dein Startplatz leer steht und deine Freunde sich in die Startaufstellung begeben. Der Start klappte super, nur das erste Eck sorgte für etwas Stau in den hinteren Regionen. Uwe und Dieter kamen sauber durch und auch Erwin und Max hatten keine Probleme. Uwe löste sich bald von Dieter und beide konnten ein entspanntes Rennen fahren. Bei Uwe fehlte wohl ein Zugpferd, gleichmässig sieht etwas anders aus und die Zeiten waren auch nicht mehr die schnellsten. Erwin setzte sich von Max ab und zog eine saubere Linie um den Kurs. Es machte auf mich einen zügigen und flüssigen Eindruck. Die Distanz zu Max wurde immer grösser und ich hatte den Eindruck, dass Erwin sehr regelmässig war. Wie man sich täuschen kann; Max durfte den grossen Pokal für sich beanspruchen, Uwe wurde dritter und Dieter vierter. Erwin belegte den fünften Rang.



Andy Ruch

Pannonia Ring

Großer Sport trotz Teilnehmerschwund bei der SM am Pannoniaring

Auf zur dritten Runde hieß es am ersten Juli-Wochenende (03.-05.07. 2010) für die Schweizer Strassenmeisterschaft und ihre zwei Prädikate 600 Superstock und 1000 Superstock sowie die Klassen Open National und Italo. Nachdem beim Saisonstart am Hungaroring immerhin noch 89 Teilnehmer am Start standen, präsentierte sich das Teilnehmerfeld am Pannoniaring deutlich schwächer. 63 Teilnehmer stellten einen neuen Negativrekord für die höchste Schweizer Motorradsportliga dar. Immerhin hatte dies keinen Einfluss auf die sportlichen Ereignisse. Die Leistungsdichte in den zwei Klassen war schon im Zeittraining enorm hoch, was sich auch in den Rennen

Jährige Dominic Schmitter, diese Vier bildeten die erste Startreihe und bewegten sich auf dem gleichen Level, waren doch nur 0.527 Sekunden Differenz zwischen dem ersten und vierten.



Qualifikation 1000 SST

Patrick Muff und Gregory Junod bewegten ihre Motorräder als ob sie von einem anderen Stern wären. Mit über



drei Sekunden Vorsprung auf den dritten Simon Baumann und 3.390 Sekunden auf Lorenz Sennhauser sicherte sich Patrick Muff die Pole.

Racecontrol Pannoniaring

fortsetzen sollte. Auch optisch fiel der Teilnehmerschwund so richtig ins Auge, waren die zwei Klassen mit jeweils rund 8 Fahrern bei der 600 und 14 Fahrern bei der 1000er doch schlecht besetzt. Das Fahrerlager wirkte stellenweise leer. Wäre nicht eine parallele Motorradveranstaltung gewesen, hätte man denken können in einer Geisterstadt gelandet zu sein.

Qualifikation 600 SST

Bei den 600 SST setzte sich Pascal Nadalet vom ASR Racing Team vor Mike Graf aus dem Blau Power Bikes mit 0.207 Sekunden durch. Dicht dahinter folgten Chris Burri und der erst 16

MV AGUSTA COMPETENCE-CENTER

Ein motiviertes Team
das sich nicht nur mit

dem Motorrad identifiziert,
sondern die Befriedigung
der Bedürfnisse unserer
Kunden als ständige
Herausforderung sucht.
Überzeugen Sie sich bei
einem Besuch unserer
Ausstellung.

.....unsere Vision

Wir profilieren uns mit
hoher Qualität und
Exklusivität, die sich klar
gegenüber Lösungen ab
Serie absetzt.
Durch unser Engagement
im Rennsport profitiert
unser Kunde von
erprobtem High-Tech ab
der Rennstrecke auf die
Strasse. Mit motivierten
Mitarbeitern bieten wir
einen weit über das
normale hinausgehenden
Kundenservice und
Beratung.



MV AGUSTA



CAGIVA

Husqvarna

Kawasaki



Pfandersmatt, 3664 Burgistein
Telefon; 033 356 31 67 Telefax; 033 356 33 67
Öffnungszeiten; Montag Geschlossen

www.blau-power-bikes.ch

Di - FR 7:30 - 12:00 13:30 - 18:00
Sa 7:30 - 12:00 13:00 - 16:00

Blau

Power

Bikes



Daniel Leibundgut Team MV AGUSTA BASEL

Einzig Gregory Junod konnte mit einem Respektabstand von 0.638 Sekunden auf Patrick folgen. Christian Künzi von Blau Power Bikes belegte zwar im Quali den 7. Startplatz, musste aber sehr früh schon zu Boden und konnte am Rennen nicht mehr teilnehmen. Gute Besserung Chrigel!

Qualifikation Italo und Open

Wegen zuwenig Teilnehmern wurden die Klassen Italo und Open zusammengelegt und es entstand ein sehenswertes Starterfeld mit 29 Piloten. Trotz der relativ grossen Leistungsunterschiede in diesen Klassen ergab sich eine bunt gemischte Startaufstellung. Horst Saiger (MV F4 Grisoni Racing) dominierte dieses Feld wie gewohnt. Mit 1:57.754 hätte er sogar bei der 1000 SST den dritten Startplatz hinter Gregory Junod inne gehabt. So hiess sein Gegner Thierry Jack (CBR 1000). Alain Andermatten prügelte seine Ducati in die erste Reihe und belegte mit 2:03.125 den dritten Platz. Daniel Leibundgut spielte seinen Poker

aus und nahm die Honda CBR 600RR für die Qualifikation und belegte mit 0.473 Sekunden Rückstand auf Andermatten den vierten Platz. Christian Monsch (Grisoni Racing) bewegte das erste mal die neue F4 auf der Rennstrecke und holte den siebten Startplatz. Hans Meyer (F4 1000) vom Team Guaccis konnte den 15ten und unser Neuzugang Peter Nessensohn von SBK-MV (F4 1078) den 25ten Startplatz herausfahren.

Race 1 Superstock 600

Pascale Nadalet über nahm in der zweiten Runde mit einem tollen Ausbremsmanöver die Spitze und dominierte den ersten Rennlauf. Chris Burri konnte den Speed nicht ganz mitgehen und fuhr ein einsames Rennen auf Platz zwei. Dominic Schmitter und Mike Graf lieferten sich bis zum Schluss ein spannendes Rennen, welches Dominic für sich entscheiden konnte. Lediglich die Streithähne Matteo Righitto und Christian

Bächler lieferten sich durchs ganze Rennen einen harten aber fairen Kampf. Immer wieder wechselten die Positionen, aber Righitto konnte sich in der entscheidenden Phase etwas absetzen und beendete das Rennen auf dem fünften Platz.

Race 1 Superstock 1000

Als Hausherr konnte man Patrick Muff bezeichnen, trotz grosser Gegenwehr von Gregory Junod fuhr der Bannwiler mit seiner TKR Suzuki die schnellsten Rundenzeiten und gewann das Rennen mit nur gerade 0.202 Sekunden Vorsprung auf Gregory. Die zwei distanzierten den Rest des



Patrick Muff TKR

Feldes (diff. 46.861) ganz klar und so musste Lorenz Sennhauser ein einsames Rennen fahren, nachdem sein Kontrahent Simon Baumann gestürzt war. Der Vierte, Jacques Schmid hatte bereits 19.089 Sekunden Rückstand auf Lorenz Sennhauser und kämpfte mit Stephane Bourgeois. Chrigel Künzi konnte an diesem Rennlauf nicht mehr teilnehmen, befand er sich doch zu dieser Zeit bereits im Spital in Savar.



Race 1 Italo + Open

Überholen unter gelber Flagge wird mit 10 Sekunden Strafe belegt, trotzdem gewann Thierry Jack (Honda CBR 1000) das Rennen in der Open Klasse noch mit 4.745 Sekunden Vorsprung auf Hansruedi Berger (Kawasaki). Daniel Leibundgut fuhr mit seiner MV F4 1000R gerade einmal zwei Runden bevor sich eine 15Amp. Sicherung verabschiedete und er ausrollen musste. Sichtlich genervt ob diesem dummen Zwischenfall schwang er sich bei Markus Allensbach auf den Honda Roller und verschwand im Fahrerlager. Ein Podestplatz wäre in der Open sicherlich im Bereich des möglichen gewesen. Da Italo und Open zusammengelegt worden waren, war dies auch ein Nuller bei der

Race 2 Superstock 600

Dominic Schmitter und Pascal Nadalet lieferten sich einen heissen Ritt im Glutofen Pannonia-Ring. In jeder Runde war ein anderer in Führung, manchmal auch nach jeder Kurve. Chris Burri konnte nur aus der Distanz zuschauen



Hans Mayer Team GUACCIS und MV Club CH

Italo Klasse. Horst Saiger knallte eine 1:57.719 auf den Pannonia-Ring und nahm Ernst Grabner 42.080 Sekunden ab. Christian Monsch konnte Peter Aregger sicher in Schach halten und sicherte sich damit einen Platz auf dem Podest. Hans Mayer konnte sich nach einem Abstecher in die Botanik zurückkämpfen und den einen oder anderen noch in die Schranken weisen. Für ihn sprang beim MV Agusta Intercup der erste Pokal heraus. Peter Nessensohn kam mit seiner MV immer besser zurecht und konnte auch den einen oder anderen Fight für sich verbuchen, was ihm schliesslich den vierten Rang beim Intercup einbrachte.



und versuchen an den Zweien dran zu bleiben. Mike Graf schlug sich mit Christian Bächler und Matteo Rightitto um die Plätze. Drei Runden vor Schluss



lag Dominic beim Anflug auf die Kurve neun in Führung und ging etwas zu hart ans Gas, was seine Moriwaki R6 mit einem einklappenden Vorderrad



Horst Saiger Grisoni Racing

quittierte. Der Sturz war nicht mehr zu vermeiden, Dominic krachte mit einer solchen Gewalt ins Kiesbett das sein Arm und die Moriwaki R6 nicht mehr so schön aussahen. Pascale Nadalet musste in dieser Situation aufmachen und den Notausgang übers Kiesbett in die Wiese nehmen. Dieses Manöver kostete sehr viel Zeit und Chris Burri konnte von diesem Zwischenfall profitieren und übernahm die Spitze. Pascale kämpfte sich an Chris heran, aber dieser verteidigte seinen Vorsprung perfekt und fuhr den Sieg mit 0.355 Sekunden Vorsprung nach Hause. Mike Graf befreite sich von seinen Mitstreitern und sicherte sich den dritten Platz.

Race 2 Superstock 1000

1:55.529 stand auf der Uhr, diese Fabelzeit konnte nur einem gehören; Patrick Muff war an diesem Wochenende nicht zu schlagen. Ganz anders als im ersten Rennlauf konnte er sich diesmal von Gregory Junod ab der

ersten Runde an absetzen. Der Doppelsieg war ihm nicht zu nehmen und Gregory musste zugeben, dass er nie die Möglichkeit hatte an Patrick heranzufahren. Die Uhr zeigte es auf eine harte weise, mit 7.194 Sekunden Rückstand musste sich Gregory ganz klar geschlagen geben. Ja und der ewige Dritte war wer wohl? Lorenz Sennhauser balgte sich die ersten paar Runden mit Simon Baumann und Jacques Schmid herum. Allerdings nicht sehr lange und er fuhr wieder ein einsames Rennen auf Platz drei.

Race 2 Italo + Open

Thierry Jack, Hansruedi Berger und Christian Greter waren die Männer auf dem Podest der Open Klasse. Da fehlt doch wieder ein Name, in der Warmup Runde hatte ich ihn noch gesehen. Klar, er musste von weit hinten starten, hatte er doch einen Ausfall im ersten Rennlauf. Vielleicht habe ich ihn durch das Objektiv meiner Kamera nicht gesehen. Warten wir die zweite Runde ab. Nein da war er auch nicht. Auch Hans Mayer war weit

hinten im Feld anzutreffen, lag er doch auch noch hinter Peter Nessensohn, gab es etwa einen Sturz nach dem Start? Horst dominierte das Feld und fuhr locker 1:57.184. Hinter ihm die grosse Leere, bis Jack mit seiner Honda kam. Christian Monsch hatte die F4 wieder gegen die Brutale 1078 getauscht und zeigte faszinierende Schräglagen und wilde Wheelies. Im Intercup lag er auf Platz zwei. Hans fuhr eines seiner besten Rennen und konnte sich um ein paar Gegner entledigen. Beim MV Agusta Intercup lag schon wieder ein Podestplatz drin. Ja und der Dani? Was für ein Pech, das selbe Schicksal wie im ersten Lauf, nur diesmal



Hitsch Monsch Grisoni Racing

bereits in der Startaufstellung. 15 Amp. Sicherungen sind wohl für die heissblütige Italienerin zu wenig.

Andy Ruch

NEW MV AGUSTA F4

Hypnosis



F4

Perfection: redefined.



Motorcycle Art



Milano - Taranto 2010

Nach einer problemlosen Anreise (Gotthard, Zoll) kamen Max, Erwin und ich (Mi-Ta Neuling) am 4. Juli 2010 im Idroscala an. Schon bei der Einfahrt wurden wir von allen Seiten begrüßt. Die Ducati-Truppe mit Helmut Krings war schon fast vollzählig und bereitete die Motorräder und das Begleitfahrzeug auf den Start ab Mitternacht vor. Auch wir luden unsere Motorräder aus und stellten uns in die Schlange zur technischen Abnahme. Licht und Stopplicht wurden geprüft und fertig war die Kontrolle, denn jeder musste ja selber wissen, wie er bremsen kann.

Endlich war es 24.00 Uhr. Nach einem Nachtessen in einer Pizzeria und dem Versuch, noch ein wenig zu schlafen, was die Mücken aber zu verhindern wussten, starteten die Ersten in Richtung Pisa. Punkt 00.59 Uhr wurden wir drei (Bernd BMW R75, Herbert BMW R50 und ich Walther-Honda CB 650) vom Starter in die Dunkelheit geschickt. Kaum

losgefahren, befanden wir uns ganz allein auf weiter Flur, vor und hinter uns nirgends Motorräder. So beschlossen wir, zurückzufahren und siehe da, an der ersten Kreuzung nach dem Start hatten wir die Routenkleber übersehen. Von da an schenkten wir den Markierungen mehr Aufmerksamkeit. Kurz vor Castell'Arquato trafen wir auf eine grössere Gruppe von Teilnehmern und fuhren hinterher, bis wir bemerkten, dass diese sich alle verfahren hatten. Dank einem Begleitfahrzeug mit einem Navi fanden wir auf die richtige Route zurück. Wir verliessen die Piazza Europa in Castell'Arquato nach einer längeren Verpflegungspause (inkl. Tankstellenbesuch mit polizeilicher Führung)! Richtung Passo Colla wurde es endlich hell, genau richtig, um die ersten "tornati" zu geniessen. Es folgte Kurve um Kurve: Links, rechts, bergauf, bergab, Spass pur. In Pisa wurden wir von den Helfern auf die Piazza Arcive Scovado geführt, direkt neben den schiefen Turm, mitten durch die Touristen,



welche nur zu Fuss auf die Piazza dürfen. Ob diese wohl alle verstanden, was die mit Startnummern versehenen 280 knatternden Oldtimer auf diesem Platz zu suchen hatten? Dummerweise verpasste ich die geführte Fahrt zu unserem Hotel, von dem ich nur den Namen kannte. Sämtliche Passanten, die ich nach dem Weg zum Hotel Galilei fragte, reagierten nur mit Kopfschütteln. Dank einer Polizistin, der es überhaupt nicht gefiel, mich ohne Helm im Schritttempo fahren zu sehen, mir aber dennoch den Weg wies, konnte ich unsere Unterkunft finden. Hier wurde eifrig geschraubt. Auch die Aermacchi von Erwin, welche schon am Start streifte, konnten wir reparieren.



Pisa – Principina 6. Juli 2010

Für Max begann die zweite Etappe sehr unerfreulich. Seine geliebte Elektronika funkte nicht mehr und verbrachte den Rest der Mi-Ta auf dem Besenwagen. Mit der Ersatz-Ducati von Helmut konnte er die Fahrt nach Taranto fortsetzen. Der Kontrollposten im Vespa-Museum in Pontedera bot ausser Verpflegung und allen möglichen und unmöglichen Vespas auch einige interessante 4-Zylinder Gilleras. Danach war wieder Motorradfahren pur angesagt.





Principina – Latina 7. Juli 2010

Auf dieser Etappe hatte es mich erwischt. Nach dem Tankstopp in Scansano drangen ungewöhnliche Geräusche aus dem Motorgehäuse und kurz darauf blockierte das Hinterrad. Einmal den Anlasser betätigt und die Honda rollte wieder. Sehr vorsichtig konnte ich die Etappe dennoch zu Ende fahren. Unterwegs bemerkte ich, dass sich der Zeiger des Voltmeters immer weiter aus dem grünen Bereich bewegte. Anstelle des Nachtestens war jetzt Schrauben angesagt. Der Lichtmaschinenrotor hatte sich gelöst und tiefe Furchen im Gehäuse hinterlassen. Die Wicklungen schienen keinen Schaden genommen zu haben und ich montierte alles wieder. Das Voltmeter zeigte nun wieder 14 Volt und dank etwas Loctite aus Helmut's Teilelager hoffte ich, die Mi-Ta weiterfahren zu können.

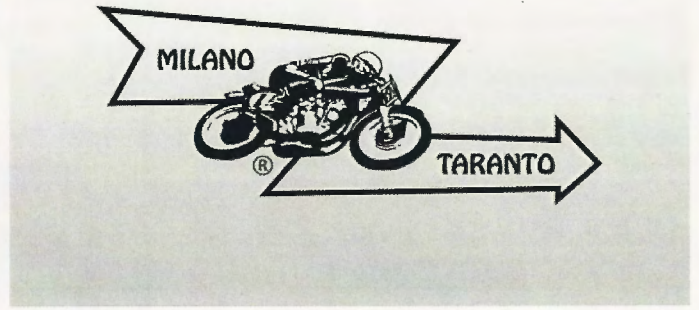


Latina – Taranto 8. – 10. Juli 2010

Etwas ruhiger als zu Beginn fuhr ich die Mi-Ta ohne weitere Probleme zu Ende. Auch Max, Erwin und die Ducatisti kamen in Taranto an. Helmut "erlitt" noch eine Schürfwunde, die mit Salbe gepflegt werden musste. Fotos von Claudia Sabatini und den Routenplan der 24. Mi-Ta kann man auf www.milanotaranto.it Edizione Passate anschauen und von der nächsten Mi-Ta träumen. Obwohl ziemlich geschafft, benutzten wir auf der Rückreise die Gelegenheit, das MV-Treffen in Cascina Costa zu besuchen (siehe Bericht von Edith Gafner). Das Organisations-Team hat einen super Job gemacht und ich sage der ganzen Truppe MILLE GRAZIE. Vielen Dank an Helmut, welcher die Anmeldung, den Rückflug und den Rücktransport der Motorräder organisiert hat. Herzlichen Dank auch an Erwin und Max, die mich mitgenommen haben.



Walter Riediker



cascina costa

17. MV AGUSTA Revival 11. MV AGUSTA Owners Meeting 7. MAGNI Owners Meeting

Der Motoclub Internazionale MV Agusta lud zum alljährlichen Treffen in Cascina Costa und die MV Freunde kamen von Japan bis England und Italien bis in den hohen Norden.

Trotz der grossen Hitzewelle, machten wir, das heisst Andy und ich am frühen Samstag-Nachmittag auf den Weg nach Italien.

Der vorhergesagte Stau am Gotthard wurde bei jeder Verkehrsmeldung kürzer und wir waren voller Zuversicht. Diese verging uns allerdings, als eine beidseitige Sperrung des Gotthardtunnels wegen eines Pannenfahrzeugs gemeldet wurde. Der Stau war bereits wieder auf mehrere Kilometer angewachsen und so verliessen wir kurzentschlossen die Autobahn und fuhren über den Gotthardpass.

In Cascina Costa warteten bereits Hätte, Beat und Heidi, welche wie abgemacht einen Platz für uns reserviert hatten. Robi Käser war mit Gianna und Guiseppa gekommen und auch unsere Freunde vom MV Agusta Club Deutschland waren u.a. mit Utz und Michi Raabe, Joachim Kuschewski, Martin Laqua, Lothar Schmid und Anne Voigt, Klaus Nahr, Mathias Schumacher vertreten. Speziell freuten wir uns, unser Ehrenmitglied Luigi Taveri mit seiner Frau Tilde anzutreffen. Luigi wurde vom Motoclub Internazionale MV Agusta für seine Verdienste um die Marke MV Agusta geehrt und freute sich sichtlich darüber.

Arthuro Magni, Ubaldo Elly und Primo Felotti vertraten die „alte Garde“ der Firma MV Agusta.

Nach dem exzellenten, viergängigen Menu wurden die angereisten Clubs begrüsst und jedem ein Bild zur



Erinnerung überreicht. So durfte Andy dieses für den MV Agusta Club Schweiz entgegennehmen.

Es war ein schöner Abend, an welchem trotz der nicht enden wollenden Hitze viele Benzingespräche geführt und in alten Zeiten geschwelgt wurde.

Am Sonntag ging es dann

richtig los; von nah und fern brachten die MVler ihre Präzisions und so gab es viel zu staunen. Unter anderem waren die beiden Prototypen mit Turboaufladung zu sehen.

Auch die neuen MVs waren zahlreich vertreten und die Firma MV Agusta war mit ihrem Brutale on Tour LKW zugegen und bot die bekannten Probefahrten an.

Die „alte Garde“ hatte gar noch Zuwachs bekommen: so waren nebst Arthuro Magni, Ubaldo Elly, Primo Felotti und Luigi Taveri nun auch Carlo Ubialli, Phil Read, Gianfranco Bonera und Lucio Castelli anwesend.

Auch weitere Mitglieder unseres Clubs waren gekommen, so trafen wir z.B. Jean Constantin mit seiner 500 ccm Rennmaschine.

Erwin Naldi, Max Zaugg und Walter Riediker waren gar aus Taranto eingeflogen, wo sie am Samstag die Rallye Milano-Taranto beendet hatten. Cascina Costa war, wie jedes Jahr, die Reise wert und so fuhren wir am Sonntag Abend müde aber glücklich wieder nach Hause.

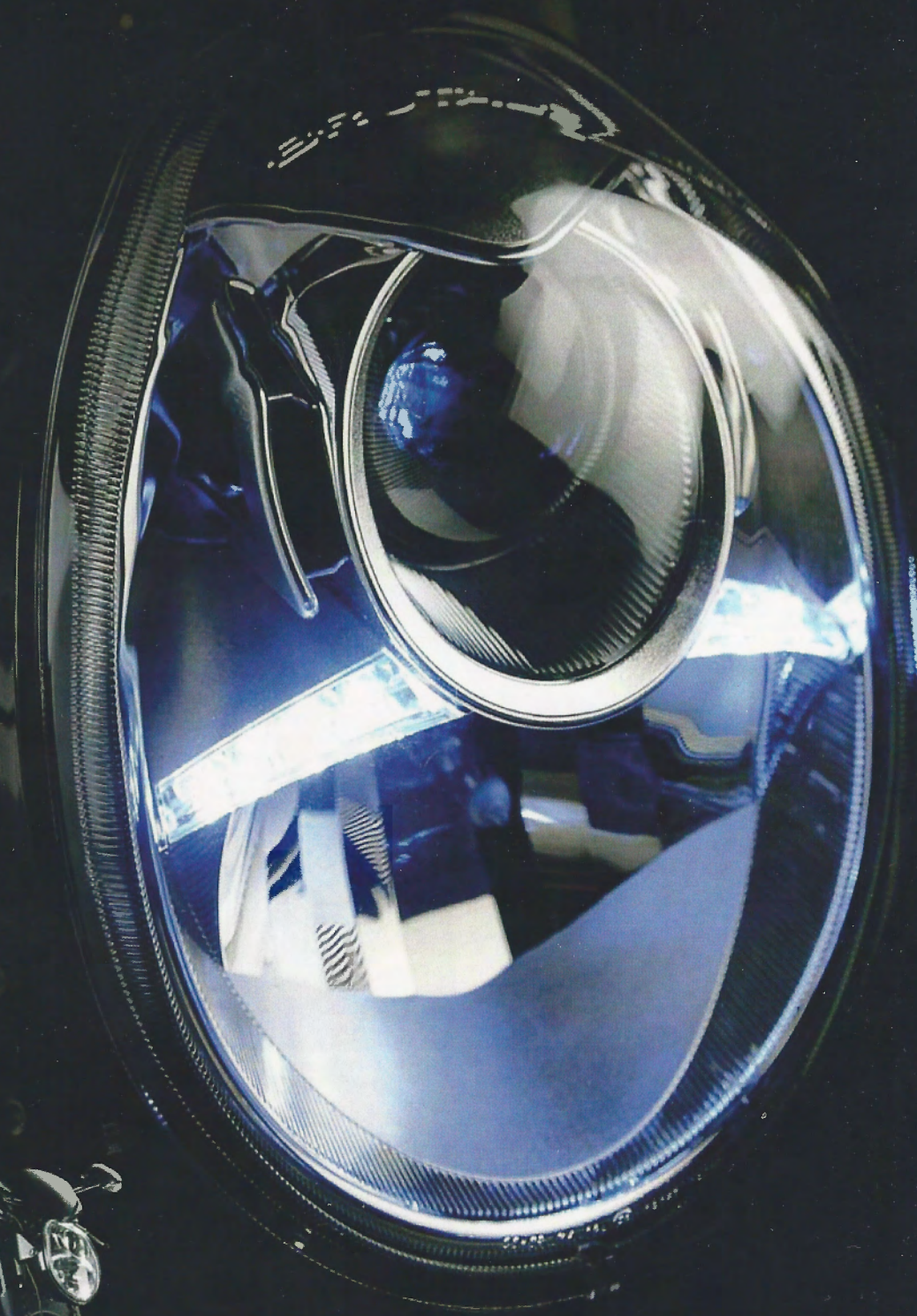
Edith Gafner





NEW MVAGUSTA BRUTALE

Charisma



BRUTALE

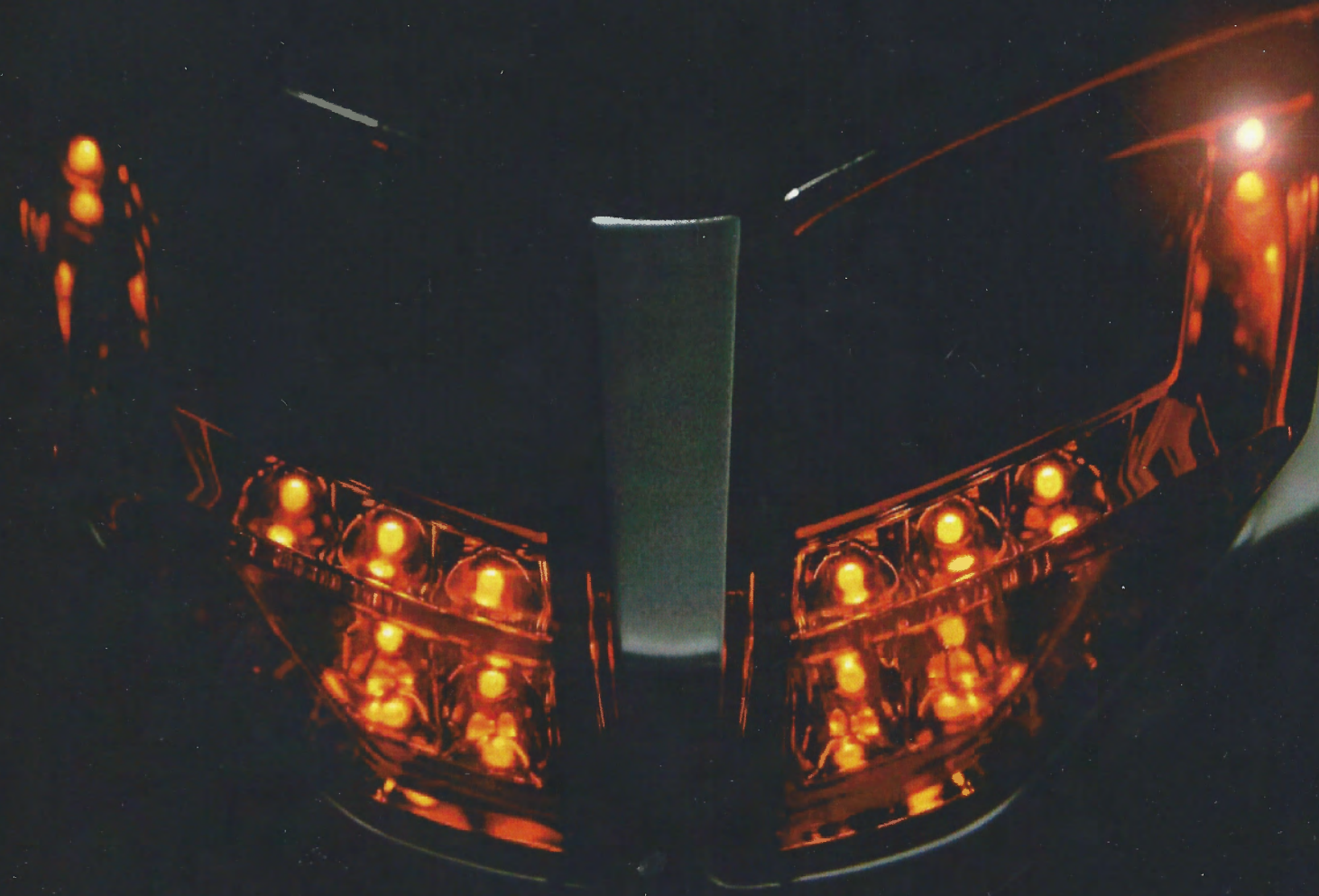
990R - 1090RR Charismatic revolution.



Motorcycle Art

NEW MVAGUSTA BRUTALE

Magnetism



BRUTALE

990R - 1090RR Magnetic revolution.



Motorcycle Art

Club Deutschland

..... eine Schweizer Pilgerfahrt zu

21.Int.MV AGUSTA



Es war keine Pilgerfahrt von verschiedenen Glaubensbrüdern/schwestern ins schwarzkatholische Bayern. Nein, es war ein Besuch beim Deutschen MV AGUSTA-Treffen in Neuburg an der Donau.

Am Freitag Morgen starteten wir, als kleine Delegation vom Schweizer MV AGUSTA-Club, in Basel.

Nach 5 Stunden Autobahnnetze erreichten wir das malerische, westlich von München gelegene Städtchen, Neuburg an der Donau.

Einschreiben, Hotelzimmer beziehen, Motorräder ausladen und dann endlich ein kühles, bayrisches Begrüßungsbier in uns hinein tröpfeln. „Himmlisch“

Um 16.00 Uhr begann dann die Führung durch das schöne Schloss. Ein Geschichtsstudent, für mich ein wandelnder Datenträger, erklärte uns die wichtigen Stütz- und Eckpunkte von dem langen Schlossleben.

Es gab wirklich einige Jahrzehnte, da war der Staat Bayern protestantisch geführt. Politische und familiäre Gründe



Treffen in Neuburg

an der Donau

den schwarzkatholischen Bayern



Einschreiben, Hotelzimmer beziehen, Motorräder ausladen und dann endlich ein kühles, bayrisches Begrüßungsbier in uns hinein tröpfeln. „Himmlisch“

waren für den Wechsel verantwortlich.

Das zu allgemeinen Info.

Das Nachtessen nahmen wir gemeinsam im fürstlichen Marstall ein. Ein gutbürgerliches, bayrisches Buffet mit Getränken wie Bier, oder auch Bier.

Am Samstag mussten wir um 10.00 Uhr mit unseren Mofas, bereit zur gemeinsamen Ausfahrt, auf dem gepflasterten Vorplatz stehen.

Die Anzahl der MV's hielt sich in etwa die Waage; ca. 30 Oldtimer und ca. 30 F4 und/oder Brutale standen zum Fotoplausch bereit.

Zügig durchstreiften wir die Umgebung um Neuburg. Am Fütterungsplatz, zum Mittagessen trafen wieder alle zusammen. (Auch das war gut organisiert)

Mit vollen Bäuchen fuhren wir dann zum Audi Forum in Ingolstadt.

Super, was wir da zu sehen bekamen: Audi, DKW, Wanderer, Horch usw. Motorräder und Autos in jedem Alter.



Club Deutschland

21.Int.MV AGUSTA



Zurück, Motorräder parkieren, duschen und ab zum gemeinsamen, italienischen Buffet. Auch zu diesen kulinarischen Leckerbissen aus Italien passt ein bayrisches Bier (fast unglaublich) Pyjama an, Pille gegen Magenbrennen eingeworfen, schnell einige Stunden Schlaf und schon geht's weiter mit den Attraktionen.

Um 9.00 Uhr am Sonntag Morgen begannen die Demofahrten im Rahmen der Neuburger Classics.

Auto- und Motorräder-Schaulaufen im Industriegebiet. Wir wurden mit allen möglichen motorisierten Fahrzeugen verwöhnt.

Leider lief die 500er Dreizylinder von Gianfranco Bonera nicht rund (schade)

Zum Schluss noch dies:

Ein riesiges Kompliment an den MV Agusta Club Deutschland für diese gelungene Veranstaltung.

Niggi Horni



Treffen in Neuburg

an der Donau



TSCHIN



GGGE- TRÄFF 2010 IN ZÄZIWIL



Wir singen gemeinsam das wunderschöne Lied:

„Rääge, Rääge Dröpfli es räägnet scho wieder uf mi Zylinderköpfli“

Aber ja doch, ihr habt es erraten. Vor uns steht kein Lehrer der uns eine Singstunde gibt, nein, wir fahren wieder einmal gemeinsam zum Italo- Treffen nach Zäziwil.

Grellingen 08.30 Uhr, start der Northwest- Eckler zu unserem ersten Treffpunkt ins MC Donald in Burgdorf. Viele, fast alle Typen kamen nass, unterkühlt und doch mit strahlenden Gesichtern an.

Ja ja, man sieht sich halt immer wieder gerne.

Nach warmen Getränken und etwas getrockneten Kleider und Schuhen

(gäll Melanie) starten wir wieder unsere Lieblinge und peilen unser Endziel an.

Hut ab von der Leistung meiner Enkelin, auch sie war nass und leicht durchkühlt. Auch sie hielt mit gejammert zurück, es sind halt alles waschechte, harte, von den Jahren der Landstrasse gezeichnete Motorrad- Fahrer.

Herzlich wurden wir von unseren Freunden auf dem Waldmätteli empfangen.

Der Parkplatz war wieder einmal mehr als gut bestückt mit den schönsten oder seltensten italienischen Zweirädern der Geschichte.

Für unsere sonstigen Gelüste wurden Pommes, Bratwürste und Getränke angeboten.

Das Personal hinter der Theke hat das wieder wunderbar hinbekommen.

Gratulation.

Nach 2 Std wurde dann wieder langsam zum Aufbruch geblasen.

Andy hat sich recht Mühe gegeben beim auslesen einer Route die ich noch nie gefahren bin.

Langsam löste sich der Tross auf. Bei jeder grösseren Kreuzung wurde er kleiner.

Schlussgedanke:

Ich hoffe die dritte Strophe von unserem Lied, können oder müssen wir, erst wieder in ein paar Jahren singen.

Niggi Horni



**Verkauf und Reparaturen
aller Marken**



Bolligenstrasse 22
3326 Hub-Krauchthal

Tel. 034 411 24 21
Fax 034 411 00 33

RSD Hauswartungen
Gartenstrasse 41
4132 Muttenz



Tel. 079 313 82 27
rostocker@bluwin.ch

Wir sind eine kleine – aber feine – Reinigungsfirma.

Wir empfehlen uns für:

- Hauswartungen / Rasenmähen / Winterdienst
- Wohnungsreinigungen bei Zügelterminen
- **Reinigen von Teppichböden mit Sprühextraktion-Maschine**

Zögern Sie nicht, uns bei Bedarf anzurufen oder uns ein e-mail zu senden.

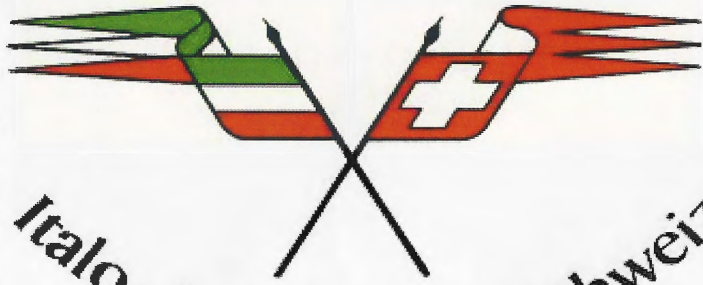
Wir garantieren einwandfreie Arbeit.

Wir freuen uns auf jeden Auftrag.

RSD Hauswartungen

Robert Stocker-Dick mit aufgestelltem Team

IMCS



Italo-Moto-Club-Schweiz

Wer ist dieser IMCS

Für zahlreiche Mitglieder des MV Club ist der IMCS kein Unbekannter. Man kennt sich durch die gegenseitigen Besuche unserer Treffen, aber auch durch zufällige Begegnungen einzelner Mitglieder, sei es an einem Oldtimer Markt, am Nürburgring oder kürzlich sogar am Motx Grand Prix.

Ein herzliches Dankeschön nochmals an alle, die den Weg zum Waldmätteli nicht gescheut haben. Bei diesen Gelegenheiten werden eher andere Themen behandelt als der Verein und seine Strukturen. Wir benutzen deshalb gerne die Gelegenheit, um uns in dieser Zeitschrift etwas näher vorzustellen.

In den Statuten des 1987 gegründeten Clubs sind Sinn und Zweck folgendermassen formuliert: *Zweck des Clubs ist die Förderung und Pflege italienischer Motorräder und die Pflege freundschaftlicher Beziehungen.*

Diese grosszügige Auslegung macht die Mitgliedschaft interessant, sie ermöglicht das Zusammentreffen von Anhängern verschiedenster Marken und Modellen aus allen Epochen. Es ist wirklich erstaunlich, welche Vielfalt von Modellen in diesem Club gehegt und gepflegt wird. Es fehlt kaum eine Marke und die Spannweite reicht vom Oldtimer bis zum modernen Töff. Für Spannung ist natürlich auch gesorgt, wenn über Vor- und Nachteile einzelner Marken oder Maschinen diskutiert wird, da bellt es doch recht laut aus den Lafranconis und die Bremsscheiben beginnen zu glühen. Im Moment setzt sich der IMCS aus 74 Aktiven, Passiven und Gönnern zusammen.

Unter www.imcs.ch unterhalten wir eine Website, unser eigentliches Cluborgan. Darin stellt sich der Vorstand vor, findet man die Mitgliederliste, wird das Jahresprogramm publiziert. Man findet Berichte über unsere Aktivitäten, Termine von aktuellen Anlässen, Resultate und Berichte von unserer Rennfraktion, der Scuderia-Italo-Mot-Club-Schweiz, Informationen zu unseren Treffen.

Wir treffen uns jeden Dienstag in unserem Clublokal, dem Restaurant Tanne in Aeschau sozusagen am Fusse des weitherum bekannten Schallenberg. Bei gutem Wetter wird im Sommer der Grill angeworfen. Der Brätliplatz liegt direkt an der Emmé, ein idyllischer Platz darf man wohl sagen. Im Winter sitzt man in der Regel am runden Tisch.

Immer am zweiten Wochenende im August wird unser Motorrad-Treffen durchgeführt. Die letzten 8 Treffen konnten wir beim Waldmätteli in Zäziwil durchführen und dies wird wohl weiterhin so bleiben. Es ist ein schlichtes Treffen, ohne grossen Ramba Zamba, ohne laute Musik, und dies wird offensichtlich sehr geschätzt. Man sieht dort vom Alltagsstoff bis zur erlesenen Rarität eine recht umfassende Auswahl von Motorrädern, hauptsächlich italienischer Herkunft.

Wir weisen darauf hin, dass Fahrerinnen und Fahrer jeglicher Marken herzlich willkommen sind.

Datum für das Treffen 2011: 13. und 14. August



Historisches Rathaus, Renaissancebau von 1520 mit Markthalle im Untergeschoss und getäfeltem Ratssaal im 1. Stock. Das ehemalige Bürgermeisterzimmer fungiert jetzt als Trauzimmer des Standesamts.



Vogelsberger Heimatmuseum im ehemaligen Wohnhaus des Staatsrates Dr. Weber. Das prächtige Fachwerkhaus mit Erker birgt im Innern in 18 Räumen, eine reichhaltige Sammlung, die von der Frühgeschichte über prachtvolle Schränke, Handwerk, Perlenstickereien, Handarbeiten bis Spielzeug reicht.



Dank der Altstadtanierung strahlt Schotten wieder in neuem Glanz. Malerische Winkel und eindrucksvolle Fachwerkfassaden lassen längst vergessene Zeiten zu neuem Leben erwachen.

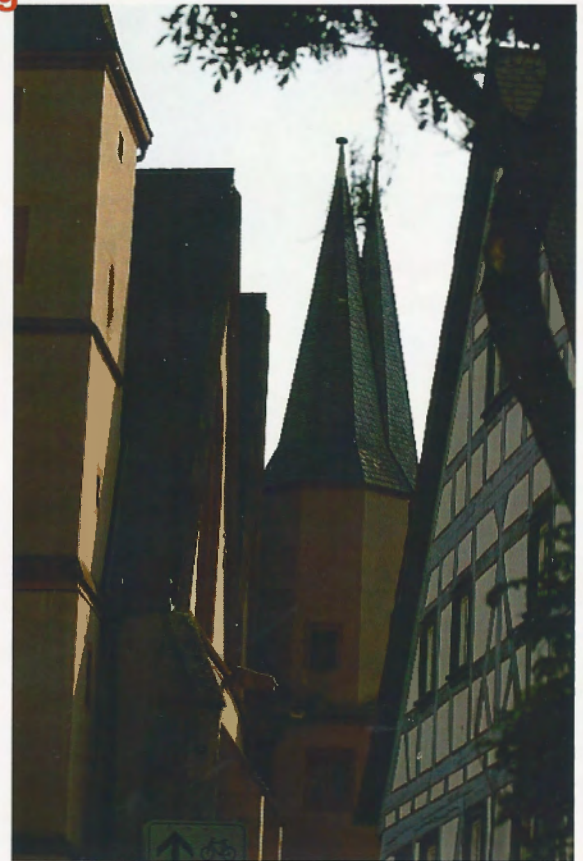
Schotten GP 2010

Historischer Motorradrennsport in der Innenstadt von Schotten
22. Internationaler VFV/ADAC „Schottenring Classic Grand-Prix“,
oder wie bringe ich es Melanie bei.

Schottenring Classic Grand-Prix lässt Historie aufleben

Ein neuer Anlauf in Schotten, vor zwei Jahren hatte ich mich in Schotten zum VFV Lauf angemeldet. Das Resultat war; Bänderzerrung, Fußgelenk defekt und Krücken. In diesem Jahr sollte es ganz anders werden. Hätte begleitet mich auch dieses Jahr wieder und reiste bereits am Donnerstag an. Sein Auftrag war es, einen

Platz mit Strom und ohne Löcher zu finden. Diesen Auftrag erfüllte er perfekt. Nachdem wir alles aufgebaut hatten, schlenderten wir durch das Fahrerlager, welches sich wie ein Freilichtmuseum zeigte. Statt nur ansehen und nicht anfassen, geschweige den anhören, bot sich hier ein ganz anderes Bild. Da wurde geschraubt,



August Hobel

Motoreinstellungen ausprobiert und immer wieder bellende Gasstöße um die Motoren warmlaufen zu lassen. Da sitzen sie neben ihren Wohnwagen oder mobilen Eigenheimen, in ihrem temporären Vorgarten mindestens eins, zumeist aber gleich mehrere der handverlesenen Krafträder ausgestellt, die jedem Museum zur Ehre gerecht würden. Rege Gespräche führen sie, die gemeinsam alt gewordenen, aber jung gebliebenen Restaurateure und zumeist auch noch immer aktiven Rennfahrer. Jeder für sich ein Künstler, diese wertvollen historischen Maschinen am Leben zu halten, geschweige sie dann auch noch dem Volk im Renn-Modus und voller Hatz



Gotische Liebfrauenkirche, erbaut 1350 - 1385. Im Inneren birgt sie den bedeutenden Flügelaltar, vom "Schottener Meister" um 1385 gemalt. Dargestellt in einer Bildfolge zeigt er das Marienleben in 16 farbenfrohen, meisterlich gemalten Szenen.



2-Takte sind genug, 4-Takte sind zwei zuviel

vorzuführen. Da lehnt dann einer lässig im Campingstuhl, mit grauem Haar und wachen Blick. „Das ist eine der ersten NSU-Motorräder überhaupt, von 1904, eine von vielleicht noch sechs existierenden Krafträdern dieser Gattung. Und NSU baute erst ab 1903 offiziell die ersten Motorräder.“ Akribisch gepflegt, restauriert und die Geschichte nebst Krad am Leben erhalten: „Na klar, Ersatzteile gibt es dafür nimmer mehr. Da musst du nach alten Plänen fahnden und dann die Teile so dicht wie möglich am Original neu anfertigen. Aber ich besitze die Maschine auch bereits über 16 Jahre. Die habe ich im desolaten Zustand erstanden und nach und nach

mit viel Geduld, gemäss ihrem ursprünglichen Zustand wieder aufgebaut, passend zur Kategorie der Antik-Klasse hier in Schotten.“ Solche, oder ähnliche Geschichten hörte man im ganzen Fahrerlager. Ab 18.00 Uhr wurde die High Society beim alten Rathausplatz vorgestellt. Ralf Waldmann, Dieter Braun, Svend Andersson, Steve Baker, Gustel Hobel, Heinz Rosner etc. alle waren sie dort. Am Samstag brennt nebenan die Strasse mitsamt der Luft darüber, da brüllt und kreischt es, hallt es zwischen den Häuserwänden her, geht's wie entfesselt dicht am Gartenzaun entlang und über den Post-

Vorplatz weiter, rüber über den Dorfbach und nach der scharfen Rechts steil in wilder Hatz den Berg hinauf. Den über 20.000 Zuschauern an diesem Wochenende fast über die Füsse, nur getrennt von ein paar in weissen Folien verpackten

Strohballen. Die ersten Trainingsläufe haben begonnen. Auch die Klasse F rollte an den



Steve Baker

Vorstart und ich war mitten drin mit der kleinen MV von Melanie. Vor über zehn Jahren waren wir als MV Sonderlauf hier am Start, es war wie damals ein erhabenes Gefühl. Die Zuschauer säumten den Weg zum Vorstart, die Fotoapparate wurden gezückt und die Daumen gingen begleitet von einem Lächeln in die Höhe. Achim gab den Start frei zu den Trainingsläufen und mit lautem Motoren sound machten wir uns auf die Strecke. Es ist gar nicht so einfach hier in Schotten. Da es sich um einen Strassenkurs handelt, hat es viele Wellen und Abwasserkanaldeckel auf der Ideallinie, begleitet von Strassenmarkierungen. Aber es macht Spass, und die Zuschauer sind voll mit dabei und applaudieren



MV AGUSTA Swiss Racing Team vs Bimota Classic Switzerland 1:2

den Fahrern bei jedem Überholmanöver, nicken anerkennend und fachsimpeln über die verschiedenen Motorräder und Fahrstiele. Die kleine MV läuft irgendwie nicht ganz sauber, in jedem Gang hat sie bei 6500 Umdrehungen kurze Aussetzer und man muss das Gas kurz etwas zudrehen. Auf der Start – Zielgeraden verloren wir etwas an Boden auf die Konkurrenz, was aber beim Anbremsen zur Postkurve wieder wett gemacht wurde. Die anschließende Schikane beim Bahnhof ging recht flott und mit ganzem Schwung auf die Gegen-gerade. Das Anbremsen der scharfen Rechtskurve den Berg hinauf, war ein idealer Ort um die

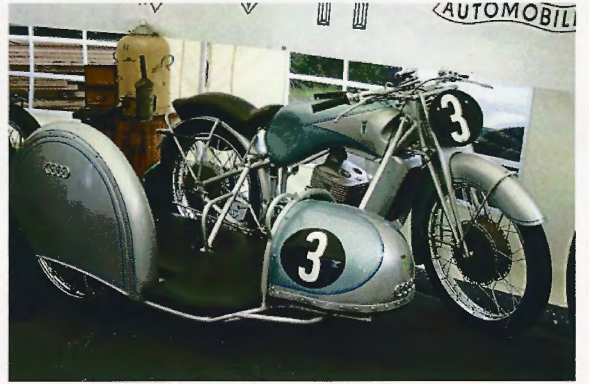
Konkurrenz auszubremsen. Nach fünf Runden war dann aber Schluss. Nach der Postkurve nahm die MV das Gas nicht mehr zurück und drehte nur noch hoch, begleitet von starken Vibrationen und komischen Geräuschen. In der Auslaufzone zur Schikane am Bahnhof wartete ich auf den Schandwagen, welcher aber schon mit zwei 50ccm Rennmaschinen belegt war. So dem Publikum präsentiert wurden wir unter Beifall ins Fahrerlager zurückgebracht. Dort angekommen machten sich Hätte und ich auf die Fehlersuche und zerlegten die MV. Der Verdacht auf Kurbelwellenbruch zerschlug sich aber schnell und wir

suchten weiter. Zündungsseitig war auch alles okay. Das Gaskabel war aber nicht an seinem Platz, was das Hochdrehen verursachte. Also nochmals laufen lassen und sofort wieder abschalten, diese Symptome hatten wir schon einmal, und auch

damals war Hätte dabei (Hockenheim vor vier Jahren). Der Zylinderfuss hatte einen Riss und



somit war das Unternehmen Schotten zum zweiten Mal gescheitert. Trotz dieser Niederlage haben wir das Wochenende in Schotten genossen und uns an anderen Dingen erfreut. Da war z.B. das Bimota-Treffen in der Postkurve, die diversen Rennläufe und Ausstellungen von Yamaha und Audi. Die vielen kleinen Veranstaltungen in der Altstadt mit Live-Konzerten und Strassenkaffees. Kulturelle und kulinarische Besonderheiten, so wie ein Sternenhimmel mit vielen Sternschnuppen, die uns vom Schlafengehen abhielten. Auch dieses Wochenende hatte viele Höhepunkte, die uns über die Niederlagen hinweg trösten.
Andy Ruch





Flugplatz Dahlemer-Binz

Auf dem Flugplatz Dahlemer-Binz, 40 Kilometer vom Nürburgring entfernt, wo die Freizeit mit Fliegern, 2- und 4-rädrigen Fahrzeugen verbracht wird, wurde der fünfte Lauf zur deutschen Meisterschaft VFV für Historische Rennmotorräder ausgetragen. Zum vorgängigen Rennen in Metz, das eine richtig anspruchsvolle und kurvenreiche Piste mit einer Länge von 3,5 km und einer Höhendifferenz von 50 Metern aufwies, wurde hier auf einer Landebahn gefahren. Die Strecke war 2,2 km lang und hatte zwei 180° Kurven und drei Schikanen. Erwin und ich waren die einzigen vom MV-Agusta-Racing-Team, die an dieser Veranstaltung teilnahmen.



Leider war Petrus beim freien Training und den Quali-Läufen nicht gerade guter Laune und es schüttete in Strömen. Für den nächsten Tag waren zwei Rennläufe angesagt. Pünktlich zu Beginn des ersten Laufes unserer Klasse U mit 350 ccm starteten wir wieder im Regen. Am Nachmittag beim zweiten Lauf hatten wir zwar eine trockene Piste, jedoch piff ein kalter Wind über das Flugfeld.

Die ganze Veranstaltung war sehr interessant, da auch ein Ducati- und Yamaha-Cup ausgetragen wurde sowie diverse Seitenwagen-Klassen im Einsatz waren.

Am Schluss der Veranstaltung bei der Preisverteilung stand Erwin zu oberst auf dem Podest, Uwe Schneider als Zweiter und ich als Dritter daneben. Ich möchte sagen, das war doch ein schönes Resultat für das Swiss-Racing-Team.

Max Zaugg





Die Vorteile des 4-Takt Motors mit den Leistungen des 2-Takt Motors.

Die neuen Honda Motorsensen mit Micro-4 Motor sind genauso leistungsfähig und steigen genauso schnell in der Drehzahl wie vergleichbare 2-Takt Motoren.



Ihr Profi für eine fachgerechte Kontrolle des Rasenmähers:

Für einen sorgenfreien Winter!

Die Schneefräsen von Honda offerieren maximalen Komfort und Leistungsbereitschaft. Die Produktpalette von Honda offeriert Ihnen 16 Modelle mit Arbeitsbreiten von 50 bis 110 cm und einer Leistungskapazität von 29 bis zu 135 Tonnen in der Stunde. Einige Modelle verfügen über einen Radantrieb, der über maximale Flexibilität beim Einsatz sorgt. Finden auch Sie die geeignete Maschine für ihr Grundstück. Die fortschrittlichen technischen Eigenschaften wie der Hydrostat-Antrieb, das Free-Lock System oder die Hybrid-Motorisierung sind das Ergebnis mehrjähriger Erfahrung als Marktleader im Schneefräsen Segment.



HS 970 W



HS 550 W



HS 1360 I Hybrid

Die leiseste Schneefräse ihrer Kategorie!



Neu

Motorhacken
FF 300 und
FF 500



Eintausch
Offerte

Rasentraktoren

Profitieren Sie von unseren Eintauschofferten!

Beim Kauf eines Rasenmähers der Marke Honda nehmen wir bei einigen Modellen ihre alte Maschine in Zahlung.

Die Vorteile für Sie sind die Qualität und Effizienz der Honda Technologie zu besonders vorteilhaften Konditionen.

Gerne stehen wir zu Ihrer Verfügung für nähere Informationen.



HRX

Die Modelle der neuen HRX Serie von Honda bieten Ihnen eine Vielzahl von technischen Innovationen und bis zu 50 % leiseres Rasenmähen.



Laubbläser und Heckenscheren:

Weltpremiere

Honda bietet Ihnen die ersten tragbaren Laubbläser und Heckenscheren mit einem 4-Takt-Motor!

Profitieren Sie vom Vorteil eines 4-Takt-Motors.

- Leichter Start
- Mehr Leistung
- Kein Öl/Benzingemisch mehr
- Geräuscharm
- 90% weniger Abgase



4-Takt-Motor

Eine mobile Steckdose? Ein Fall für Honda.

Suchen Sie nicht mehr länger Ihren neuen Stromerzeuger! Besuchen Sie uns und lassen Sie sich durch kompetentes Fachpersonal beraten. Ob es um einen tragbaren Stromerzeuger für's Campen oder für den mobilen Strom für den Hobbybastler geht, wir wissen Rat!



Stromerzeuger
EU 20i
(2,0 kVA -
21 kg)



Stromerzeuger
EC 2200
(2,0 kVA -
36 kg)



Unsere Fahrt zum 15 MV Treffen in Ponte Tresa bei Roberto Käser



Leider gibt es zu diesem Beitrag keine Bilder!

Michael Ringgenberg und ich mit meiner Rosemarie haben unsere Maschinen am Samstagmorgen um 8.00 Uhr gestartet und fuhren auf der Autobahn Richtung Chur, mit Pause machen war nicht viel los denn der Weg ist lang. Im Heidiland hatte der Michael schon das erste Benzin nötig und Rosemarie musste ein Clo aufsuchen, (Zelletti gibt die Maschinen ohne vollen Tank ab?). Danach ging's weiter Richtung Viamalaslucht und Hoch zum San Bernadino. Nach einer kurzen Besprechung haben wir uns für den Splügenpass entschieden, im Nachhinein eine schlechte Entscheidung bei Zeitmangel. Wir sind den Pass hochgebrettert aber dann kamen die Spitzkehren und viele Autos man konnte fast keine Kurve in einmal nehmen, meine Kawa hat es mir nicht leicht gemacht und hat mich schön zum Schwitzen gebracht. S Rosemarie ist ja vieles gewöhnt von mir aber die Hochfahrt hat ihr nicht zugesagt, Michael ist mit der Z 1000 voraus gefahren zum Testen des Motorrads.

Als wir oben waren, ist Rosemarie mit einem tiefen Seufzer an mich gelehnt. Endlich oben!! Aber Michael sagt zu ihr es wird noch schlimmer, da hat die Stimmung schnell gewechselt und sie hat mir mit viel Körpereinsatz geholfen die Maschine den Berg hinter zu tragen. Strasse kann man dem System die da an den Fels gemacht haben nicht sagen. Als wir unten waren wurde zuerst eine Pause verlangt und ein Ziggi gepafft, sie hat es verdient.

Nach wieder nur einen kurzen Pause ging es Richtung Chiavenna zum Comersee runter, dem See entlang war viel Verkehr und wir konnten unsere Maschinen nicht laufen lassen bis auf ein paar Abschnitte wo wir aber dann den Rekord aufstellten und kurz nach den 50 Tafeln auf 70 reduzieren konnten. Die Hitze war grausam, der Schweiss lief uns in die Stiefel. Aber wir hatten ja eine Zeitvorgabe vom Präsi. 13.00 Uhr Einschreiben das konnten wir schon vergessen 13.30 Uhr Offizielle Begrüssung war auch schon vorbei. Als wir endlich von Agno hochfuhren Richtung Ponte Tresa kamen uns viele MVs entgegen also hatten wir auch die Ausfahrt verpasst. Trotzdem wir fuhren weiter und gingen schnell guten Tag sagen bei Robert, danach ins Hotel, 1 Kühles Bier, danach einen Moment der Länge nach aufs Bett. Diese Lage war nach der Strapaze des Tages auch nicht schlecht. Das danach kennt ihr ja Super Fest bei Robert nochmals Danke. Am Morgen nach dem Frühstück ging es wieder los über die alte Gotthard Strecke, oben kurze Rast und wieder weiter runter nach Wassen und den Sustenpass hoch. Michi wollte der Z 1000 nochmals die Sporen geben und flog an uns vorbei den Pass hoch. Wir nahmen es etwas gemütlicher und haben ihn aber immer wieder gesehen auf seinem Ritt. Achtung vor uns fährt ein alter VW LT Bus mit einem riesen Qualm, der war aber nicht das Hindernis sonder ein Deutscher mit seiner 1200 er BMW schaute die Gegend an und schlich um die Kurven das wir fast zum Stillstand kamen. Überholen war im Moment nichts also hinten bleiben den Bus habe ich dann Packen können, aber für die BMW hat es nicht gereicht. Er gibt ein wenig Gas weil da im Moment nichts zu sehen war, aber Plötzlich bleibt er stehen weil sich am andern Hang ein Stein bewegt hat, das heisst Stopp mitten auf der Strasse und ich ihm fast in den Arsch. Vorbei und auf den Parkplatz wo Michi auf uns gewartet hat. da kam der Schleicher auch schon gefahren. Ich habe ihn direkt auf seine Fahrweise angesprochen, er fragte 2-mal ob ich mit ihm Rede, es waren noch gegen 500 Motorräder dort. Ich habe ja gesagt ich meine ihn, er war sich keiner schuld bewusst, hat sich dann aber Entschuldigt. Die Motorräder Fahren ja über die Pässe wie die gestörten, hat er gemeint. Nach einer ausgiebigen Pause fuhren wir wieder ins Tal und haben uns für ein Restaurant am Brienersee entschieden wo wir um 14.00 Uhr auch noch was zu Essen bekamen. Den rest fuhren wir wegen dem Verkehr auf der Autobahn bis nach Balsthal und über den Passwang Richtung nach Hause, in Zwingen haben wir dann Michi verabschiedet und sind dann gemütlich mit der Kolonne nach Hause gefahren. Es war ein schönes Weekend es muss aber nicht jedes so sein!!!

Euer Paulo Kissling



TERIOS



AMT AutoMotoTechnik

Schmid René

Weidenstrasse 2a
CH-4206 Seewen/SO

Telefon Privat 0041 (0)61 411 60 65
Telefon Mobil 0041 (0)79 410 45 39
Fax: 0041 (0)61 911 17 87
E-Mail Priv. rene.schmid@ebmnet.ch

www.amt-automototechnik.ch - info@amt-automototechnik.ch

Wir sind für Sie da:



HERZOG DICHTUNGEN AG
Steinackerstrasse 31
Postfach
CH-8902 Urdorf
Telefon: +41 44 734 25 10
Fax: +41 44 734 25 15
Mail: info@herzogdichtungen.ch

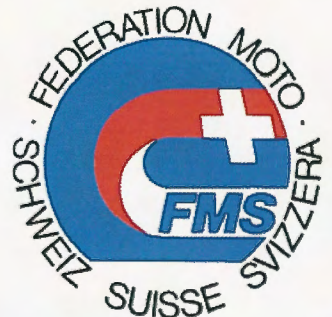
ISO 9001:2000
HERZOG
DICHTUNGEN

www.herzogdichtungen.ch

Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS
Fédération Motocycliste Suisse FMS
Federazione Motociclistica Svizzera FMS

Zürcherstrasse 305
8500 Frauenfeld
Tel.: 052 723 05 56
Fax: 052 723 05 55
fms@swissmoto.org
sport@swissmoto.org

www.swissmoto.org



Welcome to the Family

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS ist die grösste nationale Motorradfahrer-Vereinigung in unserem Land. Über 150 Motorrad-Clubs mit 4'000 Mitgliedern und 3'000 Einzelmitglieder sind im Verband zusammengeschlossen.

La Fédération Motocycliste Suisse FMS est la plus grande association de motocyclistes de notre pays. Elle englobe plus de 150 clubs motocyclistes représentant 4'000 membres, auxquels s'ajoutent 3'000 membres individuels.

La Federazione dei Motociclisti svizzeri FMS è la maggiore associazione nazionale di motociclisti del nostro Paese. Oltre 150 Moto-Club con 4'000 soci, e 3'000 soci singoli formano la federazione.

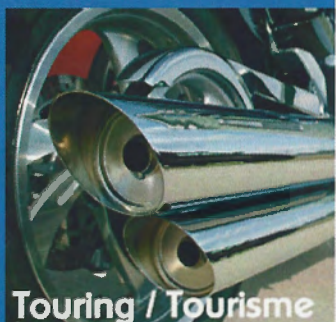
Der stärkste Verband für die Schweizer Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer!

La plus importante association de motocyclistes suisses!

La federazione più importante per motocicliste e motociclisti della Svizzera!



Sport



Touring / Tourisme





Lavena

Ponte Tresa

15.tes MV AGUSTA Treffen

Roberto Käser lud den MV Agusta Club Schweiz in den sonnigen Süden ein und viele folgten dieser Einladung.



Was man geschichtlich über Lavena Ponte Tresa wissen sollte;

Lavena Ponte Tresa ist eine italienische Gemeinde an der Staatsgrenze zwischen Italien und der Schweiz. Ponte Tresa befindet sich dort, wo die Tresa aus dem Luganersee hinaus fliesst. Der Fluss bildet auch die Staatsgrenze zwischen der Schweiz und Italien.



Die Geschichte des Orts ist eng mit derjenigen des Flussübergangs Tresa verknüpft, von dem der Name herrührt. Vom Mittelalter bis zur Eröffnung des Damms von Melide 1847 hatte Ponte Tresa eine strategische Bedeutung für die Verbindungen nach Italien. Schon in römischer Zeit bestand wahrscheinlich eine Brücke oder eine Furt über den Fluss an der Strasse, die von Mailand zu den Alpenübergängen in den Zentralalpen geführt hatte. Im Mittelalter und in der Neuzeit wurde eine Holzbrücke mit Steinpfeilern benutzt, die mit einigen Fischteichen dem Erzbischof von Mailand gehörte. Im 16. Jh. ging die Brücke in den Besitz lokaler Adelsfamilien über; sie war bis 1828 Eigentum der de Stoppani und wurde dann vom Kanton erworben, der



1846 eine neue Steinbrücke bauen liess. Die heutige Brücke stammt von 1962. Im Gebiet Rocchetta über dem Ort liegt die Ruine der Comasker Burg S. Martino, die im Krieg zwischen Como und Mailand (1118-27) zerstört wurde. Im Mittelalter zählte Ponte Tresa wegen der ihm auferlegten Pflichten der Grenzkontrolle und des Brückenunterhalts zu den sogenannten "abgesonderten Gemeinden", die Privilegien genossen. Die Eidgenossen bestätigten den vom Herzog von Mailand im 15. Jh. gewährten Steuererlass. Kirchlich gehörte Ponte Tresa bis 1821 zu Lavena, dann wurde es eine selbstständige Pfarrei. Die Eisenbahnlinie Lugano-Ponte Tresa wurde 1912 eingeweiht. Die früher landwirtschaftlich ausgerichtete Gemeinde erlebte in den 1960er Jahren dank ihrer Lage einen bescheidenen wirtschaftlichen Aufschwung, den sie teils einer Zunahme des Handelsverkehrs, teils den zahlreichen Grenzgängern verdankte.

Apropos Grenzgänger, ja auch wir gehörten dieses Wochenende zu den Grenzgängern. Schliesslich wohnten die einen auf der Schweizerseite und die Festlichkeiten fanden auf der italienischen Seite statt. Der Markt wurde auf der italienischen Seite von den Frauen sehr gerne besucht und bei anderen war Shopping in Lugano angesagt. Die Männer flüchteten mit ihren MV's (es waren 22 Motorräder) und nutzten die Gunst, von Bibi um den unteren Teil des Sees geführt zu werden. Die ca.



Als sich die Centauri Emmevu (MV) auf den weiteren Weg machten, wurden wir unter Applaus verabschiedet. Zurück bei Roberto Käser genossen wir ein fürstliches Abendessen und eine gute Laune.

Niggi Horni begrüßte die anwesenden Mitglieder und ging auch gleich auf die Suche nach Neumitgliedern. Schliesslich hatten wir Gäste vom Deutschen MV Agusta Club, welche uns auch immer wieder gerne bei unseren Treffen besuchen.

Niggi hatte einen Wettbewerb organisiert und Roberto Käser offerierte die Preise. Walter Öxler gewann den ersten Preis, Ruedi Horni den zweiten und auch Ruedi

60km lange Ausfahrt um den Lago di Lugano führte uns an idyllischen Dörfchen vorbei. In Riva S. Vitale machten wir im Restaurant Terminus Pojana einen Boxenstop und wurden herzlich Willkommen geheissen. Bei kühlen Getränken offerierte uns der Wirt auch einige Leckereien und eine runde Kaffee. Unsere MV's wurden bestaunt und fotografiert und einige angeregte Gespräche geführt.



Schueler, Walltraut Malle und Thomas Burkhart durften sich eines Preises erfreuen.

Dass es den Gästen gefallen hatte, muss hier wohl nicht erwähnt werden, schliesslich machten sich die letzten Gäste erst gegen 02.00 Uhr auf den Heimweg. Wir bedanken uns bei Roberto Käser und seiner Crew für die Gastfreundschaft und den super tollen Tag den wir bei euch verbringen durften. Danke viel Mal.

Andy







Dijon SM Lauf MV AGUSTA Intercup

Es geht nach Dijon, voller Vorfreude packen Helena und ich am Abend des 24.08.2010 das ganze benötigte Equipment ins Auto. So 2 Stunden brauchen wir, bis alles verstaut ist. Haben wir alles? Diese Frage beschäftigt uns immer wieder.

Da Helena und Tamara (Freundin von Horst Saiger) für das Catering zuständig sind, beladen wir das Auto auch mit allerlei Esswaren. Jetzt erfahren wir am eigenen Leib was Edith Gafner und Andy Ruch immer



Hans Mayer

Migros vorbei, Helena arbeitet da, um die letzten Esswaren einzuladen.

Nachdem dies auch geschafft ist noch kurz zu Stamm Racing um die Reifenwärmer für Peter Nessensohn zu holen. Nachher fahren wir zügig Richtung Basel um die Grenze nach Frankreich zu überqueren. Gegen 23.30 erreichen wir geschafft die Rennstrecke von Dijon. Platz suchen, alles ausladen, Kühlschränke befüllen, Bett in unserem Bus herrichten, allen Hallo sagen, einen kleinen Gutenachtdrunk genehmigen wir uns noch und dann ab ins Bett.

Am Morgen danach anmelden, raus auf die Strecke, welche ich nicht kenne, Erfahrungen sammeln. Ein Anbieter aus Frankreich ist da, mit welchem wir mitfahren können; es herrscht viel Verkehr, auch viele langsame Fahrer sind unterwegs, ab und an wird es enger als mir lieb ist. Aber das gibt es leider immer wieder. Nach den ersten Runden auf der Rennstrecke von Dijon



Horst Saiger

finde ich gefallen an den teilweise schwierigen Kurvenkombinationen und dem Berg auf und ab. Am Freitagmorgen heisst es als erstes Anmelden, technische Abnahme, Motorrad kontrollieren, bei Hitches fragen welcher Luftdruck nun der richtige ist, Kontrolle des Luftdruckes, ist ok, nun stimmt alles. Raus auf die Strecke, nun merke ich sofort wie das Niveau der Fahrer angestiegen ist. Das Überholen geht nicht mehr so locker wie gestern. Peter Nessensohn ist nahe bei meiner Zeit, am Schluss vom Freitag liegt er sogar etwas vor mir. „Mist“, denke ich mir, „den muss ich am Samstag holen.“

Am Samstag steht als erstes wieder checken des Motorrades auf dem Programm. Alles in Ordnung, die Kupplung funktioniert einwandfrei, Grisoni Racing, Landquart sei Dank. Mit den eingebauten Updates ist meine MV F4 deutlich schneller geworden und ich kann den einen oder andern Fight für mich entscheiden.



für Vorbereitungen, alleine für die Verpflegung aufgewendet haben, herzlichen Dank an dieser Stelle den 2 Unermüdlchen.

Nach getaner Arbeit gehen wir früh zu Bett, morgen müssen wir noch arbeiten. Am Abend des 25.08. beladen wir das Auto noch mit unserem persönlichen Gepäck, um 18.15 fahren wir noch kurz bei der

Bernd am Schrauben



Dijon SM Lauf



wie vor dem Abflug, also Ponstan schlucken und in den Schuh reinzwingen. Tut das weh, der Schuh geht nicht mehr zu, also muss Tape her, Schuh zugeklebt, raus zum ersten Rennen. Nervosität macht sich breit, Warmuprunde, meine Kurve, ich glaube ich stehe in der Kurve.

Startaufstellung; warten, Ampel auf



Der wichtigste Termin heute ist vorerst das Qualifying; es läuft recht gut, ich werde immer etwas mutiger und schneller, aber in der sechsten Runde des Zeittraining kommt das Unglück: Highsider in der Bergaufkurve rechts, genau in jener Kurve, vor welcher ich die andern Kollegen immer gewarnt habe vor Highsider.....! „Alles tut weh!“ „Wo ist mein Motorrad?“ sind die ersten Gedanken. Weg von der Strecke, fluchen, Handschuhe und Helm weg, alles hilft nichts, mein Fuss schmerzt so richtig toll. Der Fuss schaut mitsamt dem Innenschuh raus, Sohle gebrochen. Warten, Zuschauen, Abbruch des Zeittraining, Doktor kommt, Transporter für das Motorrad auch und ich will nur noch zurück ins Fahrerlager.

Das Motorrad wird zur Abnahme gebracht, wo das Siegel der technischen Abnahme entfernt wird.

Charly Hodel, Peter Nessensohn,

Daniel Leibundgut, Hitsch, Bernd (Mechaniker von Horst), alle kümmern sich um mein Motorrad. Schadenaufnahme: die Liste wird immer länger, das wird nicht günstig. Über Felge vorne, Cockpit, Airkanäle, Airbox, Tank, beide Fussrasteranlagen, Kupplungshebel mit Pumpe, Front, Heck alles mehr oder weniger kaputt. Dank der Kollegen und Mitstreiter bringen wir das Motorrad aber in knapp 2 1/2 Stunden wieder flott. Vielen Dank an alle Beteiligten, auch an Roberto Käser von MV Schweiz, welcher mir eine neue F4 zum fahren geben wollte, was ich aber dankend ablehnte, (1 kaputte MV muss reichen).

Peter fährt mit meinem Motorrad zur technischen Abnahme, die F4 erhält den benötigten Aufkleber wieder.

Mein Fuss wurde aber in der Zwischenzeit fast doppelt so gross

Daniel Leibundgut

Rot, Lichter weg, Start frei, der Start gelingt mir noch recht gut, den einen oder anderen Fight, aber der Fuss schmerzt immer mehr, das Ponstan verliert die Wirkung. Am Schluss des Rennens finde ich mich auf dem 7. Platz des MV Agusta Intercup, 8 Sekunden vor Peter Nessensohn.

Resultat: 1. Horst Saiger(fährt in einer anderen Galaxie) 2. Daniel Leibundgut, 3. Christian Monsch (Hitsch), 4. Martin Bigler, 5. Marc Boreiko, 6. Dario Ballanti, 7. Hans Mayer, 8. Peter Nessensohn, 9. Claudia Kurz, 10. Markus Schwarz, 11. André Ackermann,

Nicht Klassifiziert: Salvatore Giustra und Salvatore Cummo



Dijon SM Lauf MV AGUSTA Intercup

Dijon SM Lauf MV AGUSTA Intercup

Nach dem Rennen muss ich sofort raus aus dem Schuh, Ponstan schlucken, Fuss hochlagern, kühlen.

Plötzlich kommt ein Anruf, Charly Hodel erfährt dass Andy Ruch einen Motorradunfall hatte auf dem Weg zur TT; Sorge macht sich breit, wie geht es Andy? was ist passiert? Wir wissen es nicht genau, abwarten und hoffen.

Am Abend haben wir im Pannolin Zelt von Grisoni Racing ein Reifen



Hans Mayer

statt. Mein Fuss sieht richtig schlecht aus, Tricolori ist nichts dagegen, scherze ich immer wieder. Rein ins Kombi, rein in den Schuh, Schuh zukleben, rausfahren. Beim Warmup merke ich, dass das nichts wird, die Schmerzen sind zu stark.

Nach wenigen Runden wieder rein, ausziehen. Ich weiss nun, dass ich froh sein muss, wenn ich das Rennen sauber zu Ende fahren kann.

Das Sonntagsrennen ist fast eine Kopie vom Samstag; ich fahre mein Ding, Peter aber kann mich in meiner Kurve überholen. Ich lasse mich aber nicht abhängen und schaue wo ich ihn wieder holen könnte. Nach sieben Runden aber ein Sturz von Claudia Kurz, welcher zum Rennabbruch führt. Peter ist 1.2 Sekunden vor mir. Horst ist in der 2. Runde über das Vorderrad gestürzt, blieb aber heil.



Hitsch Monsch

Seminar, veranstaltet von Carsten Merz, welcher das ganze Fahrerlager dazu einlud, interessant was er zu erzählen hatte.

Am Abend das eine oder andere Benzingespräch, auch einen guten Wein gab es. Um Mitternacht ins Bett. Um halb 10 findet das Warmup

Claudia Kurz hat es leider schlimmer erwischt: Schlüsselbein, Schulter, Rippen und die diverse Prellungen sind die ersten Befürchtungen.

2. Rennen: 1. Daniel Leibundgut, 2. Christian Monsch, 3. Marc Boreiko 4. Dari Ballanti, 5. Peter Nessensohn, 6. Hans Mayer, 7. Markus Schwarz, 8. Claudia Kurz, 9. André Ackermann, 10. Salvatore Giustra, 11. Salvatore Cummo.

Martin Bigler ging am Sonntag nicht an den Start.

Nachher kam die Siegerehrung, bei welcher dieses Mal eine grosse Zuschauermenge und auch Fahrer begrüsst werden durften, in Dijon hatten wir mit Abstand am meisten Fahrer am Start. Nach der Siegerehrung das eine oder andere Gespräch mit Fahrerkollegen. Langsam lichtet sich das Fahrerlager, alle wollen nach dem anstrengenden Wochenende nach Hause.

Auch wir räumen alles zusammen, verstauen alles im Bus, verabschieden uns von Bekannten, Kollegen und Freunden, und denken, war doch wieder schön, so eine Wochenende auf dem Rennplatz. Der Ausgang könnte besser sein, aber so ist Rennsport.

Aber wir durften auch wieder viel Freude erfahren und gute Leute kennenlernen oder auch wiedersehen.

Einen ganz speziellen Dank möchte ich aber dem Edith Gafner, Tamara, Helena, Hitsch, Markus Allensbach, Roberto Käser, aussprechen. Ein jeder von Ihnen hat viel für das Gelingen des MV Agusta Intercup beigetragen.

Hans Mayer & Helena Hutter



Die ganze MV Bande in Dijon



Autoersatzteile & Zubehör

Walter Ammann AG
Frankfurt-Strasse 2
4053 Basel

Tel. 061 338 82 00

www.walter-ammann.ch



Union der freien Fahrzeugteile Grossisten der Schweiz

ISLE OF MAN

MANX
GP





Der MV AGUSTA- Club Schweiz macht einen Ausflug auf die Isle of Man. 2010

1. Reisetag: Freitag, 27. August 2010:
Bericht von Rosy Moeschlin

Treffpunkt für die Motorradreisenden war auf dem Parkplatz des deutschen Autobahnzolls Basel. Als Roland und ich ankamen, waren Niggi, Remo, Andy, Renè, Margret und Geri schon da. Die zwei aus der Zentral- und Ostschweiz kamen auch gleich; Ruedi und Hörbi, sie brachten auch Regen mit, nein, der kam aus dem Westen. Nach der Begrüssung ging es dann Richtung Frankreich (Elsass), über den Grand Ballon, bei starkem Regen und teilweise Nebel. Bei der ersten Spitzkehre bin ich mit meinem neuen Motorrad BMW GS 650 zum ersten Mal auf die Schnauze gefallen. Der Motor stellte mitten in der Kehre einfach ab und da ich nicht so lange Beine habe, konnte ich das Motorrad

nicht abfangen. Mit einer Rückwärtsrolle habe ich den Sturz ohne Schaden überstanden und der liebe Andy hat mir geholfen, das Motorrad wieder aufzustellen um weiterzufahren zu können. Das gleiche wiederholte sich nochmals bei der nächsten Spitzkehre, auch ohne Schaden. Dann ging die Fahrt weiter bis zum ersten Halt in einem Restaurant, wo es stark nach Münsterkäse roch. Die meisten nahmen eine heisse Ovo, um sich aufzuwärmen und ein bisschen zu trocknen. Danach wieder Aufbruch in eine neblige Welt, durch die sonst wunderbare Gegend der Vogesen. Gegen Mittag kam die Sonne hervor und wir steuerten ein Restaurant an, wo wir ein überdimensioniertes Essen zu uns nahmen, teilweise sogar mit Dessert. Danach tanken und weiterfahrt Richtung Autobahn nach Luxemburg. Das Wetter war durchzogen, immer wieder Regen und nasse Fahrbahn. Dann auf der Höhe einer Autobahnraststätte sah ich im

Rückspiegel das Remo gestürzt ist und hupte Rolly, der vor mir fuhr. Er hielt sofort an und wir gingen gemeinsam zu Fuss an die Unfallstelle, wo wir feststellten, dass auch Andy gestürzt war. Renè und Margret haben die Unfallstelle geräumt, die Verletzten standen (Remo) und Andy hing über der Leitplanke und fluchte einige Minuten, bis er sich die erste Zigarette anzündete. Remo rauchte schon vorher, lief herum und begriff die Welt nicht mehr. Danach trugen wir Andy auf den Parkplatz und legten ihn auf den Rücken. Regenschutz ausziehen und als Kopfkissen verwenden. Margret organisierte Getränke und die Sanität von der Autobahnraststätte. Diese konnten nur feststellen, dass sie nichts machen können und boten die Sanität vom Spital auf. Die kamen dann schnell und verladen Andy in den Krankenwagen. Remo wollte nicht mit, er meinte bei ihm sei es nicht so schlimm. Das Motorrad von Andy deponierte Renè bei der Raststätte, beim Büro. Die Fahrt ging dann weiter und die erste Gruppe wartete bei der Autobahnausfahrt. Wir fuhren die restlichen 70 km in langsamer Fahrt, mit Remo hinter Ruedi, Richtung Hotel in Esch sur Sûre, wo wir vom Wirt herzlich empfangen wurden. Roland der Wirt erzählte uns das Km-Schorsch schon hier war, seine Honda nicht richtig lief und er nochmals 500 Km unter die Räder genommen hatte, um seine MV Brutale zu holen.



Wir nahmen zuerst ein Aperò, dann war Zimmerbezug und die Motorräder wurden in die Garage gestellt. Anschliessend begaben wir uns zum Nachtessen, welches wie immer



3. Reisetag, Sonntag, 29. August 2010, Doppel-Bericht von Erna Moeschlin und Herbert Bless

Heute ist der Tag auf den wir uns schon lange freuten, 29. Aug. 2010 es geht nach Isle of Man. Es ist fast wie am Morgenstreich. Der Wecker schellt um 3 Uhr, das Taxi läutet pünktlich um 4 Uhr. Ja nicht zu spät kommen ist die Devise. Walti und ich haben schon am Vorabend eingecheckt. Um 4:40 fährt der Zug von Basel nach Zürich Flughafen, Ankunft 5:56.

vorzüglich war. In der Zwischenzeit ging der Wirt das Motorrad von Andy holen, was sicher nicht selbstverständlich ist (Chapeau). Um 21.45 kam auch Schorsch von seinem Trip zurück, danach noch ein Schlumberbier und ab ins Bett. Der Tag war für mich ein Alptraum.

Rosy Moeschlin

2. Reisetag: Samstag, 28. August 2010, Bericht von Niggi Horni

Warten, bis wir von Georg oder von Raymond Bescheid haben, was jetzt



weiter geschieht. Die Zeit wurde immer enger, denn wir mussten noch quer durch Belgien, um die Nachtfähre in Zeebrugge erreichen. Raymond konnte leider nicht mehr weiter mitkommen. Fünf Rippenbrüche sind auch für ihn zuviel. Er wurde am nächsten Tag mit einem Taxi nach Hause gefahren. Alles wurde vom Hotelier, Roland Streumer organisiert. Auf diesem Wege nochmals vielen Dank, auch für den prompten Motorradabholdienst von der Autobahn. (ein Weg ca. 80 Km). Auf der Fähre angekommen, Motorräder festgezurt, dann endlich ein Bier. Das Meer war still und ich konnte nochmals in Ruhe die letzten zwei Tage Revue passieren lassen. Wir hatten riesen Glück.

Niggi Horni



Es läuft alles nach Plan. Am Flughafen erblicken wir bekannte Gesichter; Edith, Armin und Hätte sind schon anwesend, etwas später taucht auch Lisa auf, also sind wir komplett. Wir fliegen mit der Swiss, Abflug 7:05, in einem Airbus A319 nach Manchester. Wir haben noch etwas Zeit, wir plaudern über Andy und Remo, die leider Pech hatten und wieder in der Schweiz waren, was wir bedauerten. Boardingtime ist um 6:35. Jetzt ist es Zeit für die Passkontrolle, Flugticket und Handgepäckkontrolle, die wir relativ gut geschafft haben. Endlich im Flugzeug und wir heben ab. Es gibt Getränke und ein Gipfeli. Vorgesehene Ankunft in Manchester um 8:05. Die Ansage gibt bekannt dass wir erst 15 Minuten später landen können, da viel Verkehr herrscht und keine Landebahn frei ist. Also kreisen wir irgendwie um Manchester. Dann die Landung bei Regen und Wind. Lisa und Hätte müssen neu einchecken, da ihr Checkin nicht vollständig durchgeführt wurde. Etwas umständlich, aber sie haben es geschafft. Es bleibt uns noch Zeit für eine Stärkung mit Kaffee und Getränken, dann frühzeitig auf die Beine machen, wieder zu den Kontrollen. Reisepass, Handgepäck abgeben, Jacke, Gürtel, Schuhe, Uhr und dergleichen ausziehen. Walti hatte Mühe durch die Kontrolle zu gelangen. Hände ausstrecken und der Körper wurde abgetastet. Mehrmals scannten

sie ihn ab und er musste wieder zurück und es begann wieder von vorne. Endlich doch geschafft, wieder alles an Mann oder Frau nehmen. Dann ein wohlverdientes Bier. Schon ist wieder Boardingtime in Manchester und die Suche geht nach draussen. Der Weg ist zum Teil überdacht. Wir fliegen mit der Flybe, Type De Havillard über die Irische See. Die Sicht wird immer besser, aber es hat ziemlich Wind und einige Turbulenzen. Es ist wieder Land in Sicht. Mit etwas holpriger und schräger Landung setzen wir in Ronaldsway auf. Endlich geschafft. Der Flughafen ist klein und übersichtlich. Wir nahmen an der Gepäckaushilfe unsere Koffer entgegen, alles war angekommen. Edith hatte von zu Hause aus ein Auto bei der Europcar gebucht und wir konnten es am Flughafen



entgegennehmen. Armin stellte sich als Chauffeur zu Verfügung. Da wir nicht alle Platz fanden im Auto nahmen wir ein Taxi und dieses fuhr zügig voraus zum The Sefton Hotel in Douglas. Der erste Eindruck vom links fahren war sehr ungewohnt, aber Armin schaffte es mit Bravour. Das Hotel liegt direkt an der Meerpromenade, von Palmen und wunderschönen gepflegten Anlagen an der Irischen See. Die Zimmer waren noch nicht alle bezugsbereit, also hatten wir Zeit unseren Durst und Hunger zu stillen. Wir testeten uns mal durch die Bierauswahl an der Hotelbar. Lisa hatte schnell einen Sponsor gefunden und sie genoss ein Guinness und konnte ihre Englisch Kenntnisse beweisen. Gut gestärkt konnten wir die Zimmer beziehen. Walti und ich hatten ein sehr schönes Zimmer mit einer Terrasse zum Innenhof, der mit Palmen und Wasserspielen ein schönes Ambiente zauberte. Am Nachmittag spazierten wir gemeinsam an der Promenade bis zur



Railwaystation. Es gab viele Motorräder zu bestaunen, die so manches Herz höher schlagen liessen. Auch unseren Durst mussten wir wieder stillen. Es war wieder Zeit uns auf dem Retourweg zu machen. Es war ein Schiff in Sichtweite. Das werden sie wohl sein, ist unsere Frage; die zweite Gruppe, die mit den Motorrädern. Wir gehen etwas zügiger voran um sie am Hafen begrüßen zu können. Wir stellten fest, dass schaffen wir nicht, das Schiff ist schneller als gedacht. Also warteten wir kurz vor dem Hotel. Es ist nicht so einfach, sie unter vielen Motorrädern zu erkennen. Von Hinten erblickte ich ein SZ Kennzeichen. Dass ist der Ruedi, dass sind sie, da sie langsam fahren konnte ich ein kurzes Stück hinterher laufen und mich bemerkbar machen. Jetzt hat er uns auch entdeckt. Edith ist am Fotografieren. Es ist nur ein kurzes Stück zum Hotel. Wir freuten uns, alle wohlauf begrüßen zu können (ausser Andy und Remo). Nach dem Zimmerbezug treffen wir uns in der Hotelbar. Bei Bier und dergleichen kann man das erlebte austauschen und plaudern. Die Frage stellt sich, wohin gehen wir zum Essen. Das Hotel ist gut besucht und kein Platz für 15 Personen. Die Restaurants nehmen während dieser Woche keine Reservationen entgegen. Also verpflegten wir uns im Moment flüssig. Der Kellner bot uns im Extrazimmer einen runden Tisch an. Wir nahmen das Angebot gerne an und rutschten etwas enger zusammen. Wir kämpften uns durch die Speisekarte und wir konnten die Bestellung aufgeben. Das Essen hat uns gemundet und alle waren zufrieden und langsam müde von dem langen Tag. Irgendwann und

mit freudigen Erwartungen auf den nächsten Tag, haben wir uns zur verdienten Nachtruhe begeben.

LG Erna

Sonntag, 29. August 2010: Bericht von Herbert Bless

Die Fähre brachte uns pünktlich von Zeebrügge nach Hull (England). Zur aller Ueberraschung stand das ganze Reiseteam eine Stunde zu früh auf der



Matte. Wir hatten nicht bedacht, dass England bereits „Winterzeit“ hatte und die Uhren 1 Stunde zurückgedreht werden mussten. Jetzt also folgte die Durchquerung von England mit dem Motorrad, d.h. von Hull nach Heysam und halt aufgepasst mit Linksverkehr, das verlangte unsere volle Konzentration.

Leider war uns das Wetter nach wie vor nicht „wohlgesinnt.“ Regen mit böenartigen Winden machte das Töfffahren sehr anspruchsvoll. Erst als wir unserem Ziel Heysam näher kamen, verbesserte sich das Wetter. Beim Einchecken auf die Fähre zur Ueberfahrt auf die Isle of Man

bekamen wir die ersten Eindrücke, was auf uns zukam. Dutzende von alten und schönen Motorrädern standen Schlange. Die Ueberfahrt verlief sehr ruhig und das Wetter wurde laufend besser. Wir konnten auf Deck die Sonne (zusammen mit Winden) geniessen. Im Restaurant hatten wir keinen Platz, deshalb machten wir es uns auf der Treppe „gemütlich“ und waren somit noch gewiss, dass wir die ersten waren, die zu den Motorrädern konnten. Leider falsch spekuliert die Aufgangstreppe war nicht die Abgangstreppe, die war dann auf der gegenüberliegenden Seite. Jetzt waren wir also auf der berühmt, berüchtigten Insel gelandet. Die Fahrt zum Hotel war nur ein paar Hundert Meter. Dort wurden wir von den Ueberfliegern bereits in Empfang genommen. Endlich konnten wir den wohlverdienten Apero geniessen. Es folgte das Auspacken und dann das gemeinsame Abendessen im Hotel. Eine spannende und schöne Woche erwartet uns auf der Isle of Man.

Herbert Bless

4. Reisetag, Montag, 30, August 2010, Bericht von Armin Meister

Nach einer erholsamen Nacht und einem reichhaltigen Breakfast in unserem Hotel machen wir uns zu Fuss auf den Weg zum „Post Classic“ Rennen, wo wir im Start /Ziel-Bereich das Rennen besichtigen wollen. Nach einigen Umwegen erreichen wir den Ort des Geschehens, das Rennen ist aber schon im vollen Gange. Auf der Zuschauertribüne können wir das Rennen und die Tankstops verfolgen. Wir sind alle beeindruckt von den hohen Tempi, die auf dieser beidseitig von Steinmauern umgebenen Strecke gefahren werden. In der Rennpause besichtigen wir den Rennpark, verköstigen uns und erstehen in den Shops hübsche TT-Souvenirs. Um 13.15 Uhr wird dann das spannende Rennen der 350 ccm Klasse gestartet, in dem auch eine MV und eine Aermacchi mitfahren. In den ersten Runden ist die MV voraus, aber gross ist die Freude bei „Moeschlins“, als die Aermacchi nach vier Runden als erste über die Ziellinie fährt, gefolgt von einer Honda und der MV, die als dritte übers Ziel brettert. Nun machen wir uns auf zur Quarter Bridge, wo ein Corso von alten Motorrädern angesagt ist. Auf dem Weg dorthin, der parallel zur Rennstrecke verläuft, kommen wir nochmals in den Genuss von



lieber Bahn fahren. Welch ein Tag! Ein Wetter zum Helden zeugen. Die Route für Heute ist glasklar. Der Mountain Cours wurde unter die Räder genommen. Das heisst, die legendäre TT- Strecke welche sich auf einer Länge von über 60 Km mit über 200 Kurven über die gesamte Insel windet. Hier wurden viele Triumpfe gefeiert, aber auch etliche Tragödien ertragen. Ruedi Schuler führte uns wie immer zielsicher und mit dem rechten Speed über den Kurs. Ein erster Abstecher bringt uns zu einer alten Festung in Custeltown bei Peel. Hier machten wir den ersten Kaffeehalt. Wir staunten nicht schlecht, als ein älterer Herr mit einer liebevoll umgebauten Honda RC



Ramsey. (Hat Armin vielleicht wieder eine Schwarzfahrt gemacht???) In Laxey bewunderten wir das Wahrzeichen der Insel Man. Es ist das grösste Wasserrad von Europa. Es wurde 1854 gebaut und diente zum leerpumpen der Mienenschächte. Ein gutes Steak rundete einen wirklich



gigantischen Tag ab. Beim obligatorischen Gin-Tonic an der Hotelbar können die Eindrücke des Tages nochmals verarbeitet werden. Oh, what a day.....

Km- Schorsch

waghalsigen Trainingsläufen, dabei wird uns bewusst, welche Risiken die Fahrer an diesem Rennen eingehen. Manch einem von uns läuft es kalt den Rücken runter. Endlich an der Quarter Bridge angekommen, sind weit und breit keine alten Motorräder zu sehen und von einem Corso keine Spur. Also blieb uns nichts anderes übrig, als den Heimweg unter die Füsse zu nehmen, das ist für uns kein Problem, sind doch alle mit bequemen Schuhen ausgerüstet, außer "Hörbi", der in seinen geliebten Badischlarpen unterwegs ist, aber auch diese halten bis ans Ende durch. Das Nachtessen geniessen wir gemeinsam im Rest. Papparazzi. Gutes Essen, unterhaltsame Gespräche und lustige Showeinlagen des Kellners runden diesen schönen Tag ab.

166 (Replika 500er vier Zylinder) aufkreuzte. Sechs offene Rohre, dafür keine Beleuchtung. Super umgebaut. Weiter geht die Rennstrecken- erkundung. Hinter einer unscheinbaren Einfahrt verborg sich ein kleines, aber umso feineres Töff- Museum. Schon die Oldtimer der Besucher liessen uns die Augen überlaufen. Über 50 gezählte BSA Goldstar, ähnlich viele alte Triumph, Norton usw. konnten von uns bewundert werden. Niggi's Mundwinkel reichten bis an die Ohrläppchen, Niggi's heaven! Die Sammlung von bestens restaurierten, hauptsächlich englischen Klassikern, lässt uns aus dem Staunen kaum rauskommen. Auch wenn es schwer fällt, der TT- Rundkurs ruft. Nach einem Fotostopp bei der Ballaugh- Bridge treffen wir unsere Bahnfahrer zum gemeinsamen Mittagessen in

6. Reisetag, Mittwoch, 1. Sept. 2010, Bericht von Geri Gruber

Zuerst vielen Dank, dass ich bei Euch so toll aufgenommen wurde. Ich habe die paar Tage mit Euch sehr genossen. Gestartet sind wir an diesem Morgen ziemlich früh. Wir fuhren ca. 10 Minuten bis zum Platz Braddan Bridge. Dort machten wir uns breit und warteten auf das Rennen der Classe Junior Race. Dies ist ein Rennen mit 2 und 4 Zylindern, 2 und 4 Taktern. Um halb zehn wurde die Strasse gesperrt und pünktlich um 10.15 h starteten die ersten in Douglas. Kurze Zeit später waren die ersten schon bei uns und fegten haarscharf um die spärlich geschützten Betonmauern. Nach 20 Minuten kamen die ersten schon das 2te Mal bei uns vorbei. Bei einer Strecke von 64 km bedeutet dies einen Rundenschnitt von wahnsinnigen 160km/h. Plötzlich wurde es hektisch und alle Marshals winkten wie wild die gelben Fahnen. Durch die Lautsprecher erfuhren wir, dass das Rennen wegen eines schweren Unfalls mit mehreren Beteiligten abgebrochen wurde. Im Laufe des Tages erfuhren wir dass es

Armi Meister

5. Reisetag, Dienstag, 31. August 2010, Bericht von Georg Irrgang, „km- Schorsch

Nach dem gemeinsamen Frühstück sitzen wir endlich wieder auf unseren Töffs. Ausser Edith, Erna, Rosy, Walti, Roli, und Armin, die wollten heute



MV CLUB SCHWEIZ

AGUSTA



Tina

Dürrenberger

wünscht dem

MV Agusta Club

Schweiz alles

Gute!!

2 Tote und einen Verletzten gegeben hat. Nach Abbruch entschieden wir uns in div. Gruppen noch etwas zu unternehmen. Wir (Margreth, Rene und ich) fuhren der Küste entlang nach Castletown und Port Erie. Dort genossen wir das warme Wetter bei Kafi und Glace. Den Abend schlossen wir mit einem feinen Nachtessen beim Italiener ab. Wir verbrachten einen lustigen Abend mit guten Gesprächen und viel Gelächter.

Gerl Gruber

7. Reisetag, Donnerstag, 2. Sept. 2010, Bericht von René Schmid

Und wieder; ein wunderschöner Tag auf der Insel, für englische Verhältnisse schon fast frech. Nach einem guten Frühstück ging's mit der Gruppe und den Motorrädern ins Murray-Museum, ein netter älterer Herr trat an uns heran. Er wusste viel, sehr viel zu erzählen. Leider verging die Zeit wie im Flug und meine Englisch Kenntnisse liessen auch zu wünschen übrig. In der alarmgesicherten Halle hatte der liebe Murray etliche wunderbare Schätze stehen. Ich konnte mich gar nicht satt sehen. Etliche Dokumentationen und reichliches Wissen in Hülle und Fülle. Zum Abschied gab es ein Gruppenfoto, welches wir ihm später signiert zukommen liessen.

Am Nachmittag fuhren wir ins Gebirge von Bungalow Corner Mountain Road Snaefell, wo auch das Denkmal von Joey Dunlop, unmittelbar an der Rennstrecke steht. Einerseits konnten wir das Denkmal bewundern, andererseits die Fortsetzung vom Mittwochrennen Live mitverfolgen. Ich war sehr beeindruckt und definitiv ich würde hier nie ein Rennen fahren.

Gruss Schmid René

8. Reisetag, Freitag, 3. Sept. 2010, Bericht von Ruedi Schuler

Den letzten Renntag wollten wir in den Bergen verbringen. Also früh aus den Federn, denn um 09:30 Uhr wurde die Strasse bereits für das Rennen gesperrt. Wir befanden uns knapp 600



müM. es war neblig und kalt, deswegen wurde das Rennen dann auch eine Stunde verschoben. Um 11:15 Uhr ging's dann los „Wahnsinn“ man hörte das Röhren der Motorräder noch lange in den Bergen. Bei dieser Kälte beschlossen wir nur ein Rennen anzusehen. Wir versuchten wieder zum Start/Ziel zu gelangen, wo die andere Hälfte der Gruppe waren. Die halbe Insel musste abgefahren werden, um wieder dorthin zu gelangen. Wir schauten uns die Siegerehrung an; Herren älteren Jahrgangs waren da auf der Rennstrecke... tolle Leistung! Und wieder hatten wir einen tollen Tag erlebt.

Ruedi Schuler

9. Reisetag, Samstag, 4. Sept. 2010, Doppel-Bericht von Walti Moeschlin u. Ruedi Schuler

Heute ist Samstag der 03.09.2010. Es ist wieder Zeit für die Heimreise. Wir lassen uns von der Rezeption um 4:45 wecken, was auch funktioniert hat. Zur Sicherheit haben wir natürlich

den Wecker am Handy auch gestellt, der etwas früher losging. Es war kein Problem aufzustehen, das meiste haben wir am Vorabend gepackt. Also begaben Erna und ich uns zur Rezeption um auszuchecken. Von unserer Gruppe haben wir noch keinen erblickt. Die Frage kam auf, hoffentlich sind alle schon wach. Wir gehen in den Frühstücksraum und siehe da, Armin ist schon hier und hat eine Kleinigkeit zu sich genommen. Wir bestellen auch noch Kaffee und Tee und essen ein Joghurt. Um 5:30 ist das Taxi bestellt. Wir begeben uns wieder in die Hotelhalle, das Taxi steht schon vor dem Eingang. Auch Edith, Hätte und Lisa sind schon draussen. Lisa hatte eine schlechte Nacht hinter sich und musste nochmals die Toilette aufsuchen. Irgendetwas hat ihr geschadet. Rolly und Rosi waren auch schon bei ihrem Motorrad und hatten



die Koffer montiert. Wir verabschiedeten uns von ihnen und wünschten eine gute Reise. Mit dem Taxi fuhren wir ca. 20 Minuten zum Flughafen, es waren jede Menge Taxis unterwegs. Laut Ticket sollten wir um spätestens 6 Uhr einchecken, aber der Schalter war noch nicht besetzt, wir mussten noch ca. 10 Minuten warten. Wir konnten die Koffer bis nach Zürich aufgeben. Wir flogen mit der Aer Arann Take of IOM 7:30 nach London. Das Wetter war wieder gut und wir hatten einen schönen Sonnenaufgang und einen schönen Flug. Es gab Getränke und Sandwich als Verpflegung. Wir flogen London City an und hatten gute Sicht auf die Sehenswürdigkeiten. Landing in London 8:55. Wir hatten eine Stunde Aufenthalt. Also begaben wir uns rechtzeitig wieder zu den Kontrollstellen. Es war wieder das gleiche Spiel wie beim Anflug. Jacken, Taschen, Gürtel Schuhe alles in die vorgesehenen Schalen legen und durch das Scanning gehen. Diesmal hatte ich weniger Probleme, dafür haben sie Edith und Erna genauer kontrolliert und immer wieder



abgescannt und abgetastet.
 Letztendlich konnten sie doch ihre Sachen wieder entgegen nehmen.
 Jetzt hatten wir noch Zeit und konnten die letzten Pfunde verbrauchen.
 Abflug mit der Swiss in London City 9:55.

Es war ein angenehmer Flug und es gab wieder eine kleine Verpflegung an Bord. Happy Landing in Zürich um 12:35. Warten auf die Kofferausgabe. Wir verabschieden uns voneinander. Armin wird von seiner Frau Maria



abgeholt. Hätte und Lisa werden auch von Zürich abgeholt. Edith Erna und ich nehmen den Zug Abfahrt 13:04 und Ankunft in Basel 14:20. Am Bahnhof entdecken wir Pitt Müller der holt Edith ab. Ich glaube alle sind froh wieder daheim zu sein. Es war eine schöne Zeit die wir miteinander verbrachten, eine tolle Reise.

LG Walti Moeschlin

Samstag 04.09.2010

Abreise Tag! Um 05:30 war Tagwache, die mit dem Flieger angereist waren, mussten bereits ein Stunde früher aus den Federn. Das Hotel stellte uns noch ein kleines Morgenessen zusammen. Die Motorräder gepackt, beeilten wir uns zum „isle of man sea terminal“ dort mussten wir fast eine Stunde warten, bis wir das Schiff betreten/befahren durften.

Motorräder verzurt, suchten wir das Restaurant auf und warteten bis wir im Hafen Heysham -England einliefen. Mit Autobahn Tempo durchquerten wir England um die Fähre in Hull -England nicht zu verpassen.

Auch da... Motorräder verzurt, Zimmer bezogen. Ab zum Nachtessen um anschließend gemütlich ein paar Drinks zu genehmigen.

Ruedi Schuler



10. Reisetag, Sonntag, 5. Sept. 2010,
 Bericht von Niggi Horni

Wir fahren wieder rechts. Zuerst besuchten wir die Stadt Brügge. Eine wirklich wunderschöne Altstadt. Nach diesem Kulturhoch fahren wir auf dem schnellsten Weg durch Belgien nach unser schönes Hotel in Esch-sur-Sûre, Luxemburg. Motorräder in die Garage gestellt und ein Bier in den Körper fließen lassen.

Niggi Horni

11. Reisetag, Montag, 6. Sept. 2010
 Schlussbericht von Niggi Horni

Nach dem Frühstück haben wir das Gepäck vom Unfall-Motorrad auf meine BMW umgeladen. Ja, immer murren über die Bayrischen Krafträder, aber zum Transport von Fremdmaterial sind sie immer gut genug.

Verabschiedung von unserem treuen Km-Schorsch und ab nach Hause. Es war eine wunderschöne Woche!

Niggi Horni



M-Design - MV F4 mit

Beiboot





Das Motorrad ist selten, das Gespann einmalig. Bislang - denn wenn an Roland Herbig der Wunsch herangetragen würde, einer weiteren MV Agusta F4 zum dritten Rad zu verhelfen, würde der im niederländischen Grenzstädtchen Kerkrade residierende Deutsche den Wunsch kaum abschlagen. Allerdings mit einer Einschränkung "Um die Straßenzulassung muss sich der Auftraggeber selbst kümmern. Mittlerweile ist es fast nicht mehr möglich, mit derartigen Einzelanfertigungen ohne aufwändige Dokumentationen und kostspielige Gutachten die TÜV-Hürde zu nehmen", erläutert Herbig. Der engagierte Tüftler, der schon mit einem Gespann auf Basis der Yamaha Fazer 1000 für Aufsehen sorgte, spendierte auch der F4 seine selbstkonstruierte Achsschenkelenkung mit liegendem hebelgestützten Federbein. Die aus dem Pkw-Bau stammenden Leichtmetallräder sind mit 195/40 R 16 vorne und am Boot sowie 225/60 R 16 im Heck bereift. Höchsten Sicherheitsansprüchen genügen die Bremsen mit einer Integralanlage für alle drei Räder und einer Zusatz-Handbremse, an die je eine zweite Zange an Vorder- und Seitenrad angeschlossen sind. Dass im Fall der gezeigten MV Agusta auch die Integralbremse per Handhebel aktiviert wird, hat seine Ursache in der Querschnittslähmung Herbigs. Die Schaltung erfolgt - ebenfalls per Hand - elektromagnetisch. Für den Seitenwagen musste das Vorderteil des Ruko Shark erhalten, das Heck mit Motorkühler und Starterbatterie gestaltete Herbig in Eigenregie. Die Homepage von M-Design zeigt eine ebenso detaillierte wie interessante Dokumentation zum Aufbau des F4-Gespans. Kommerziell widmet sich der seit 1994 querschnittsgelähmte Herbig Behindertenumbauten von Motorrädern, Gespannen und auch Quads - eben allen Fahrzeugen, "bei denen einem der Wind um die Nase weht". Zum Lieferumfang gehört auch der Segen des TÜV.



Zweitletzter Lauf VFV für die Deutsche Meisterschaft Classic-Motorräder in Hildesheim

Hildesheim ist eine Stadt im Süden von Niedersachsen. Die nächstgelegenen Städte sind Hannover, ca 30 km nordwestlich, und Salzgitter, ca 20 km im Südosten. Hildesheim ist eine Grosstadt mit ca 105'000 Einwohnern und ist somit die kleinste Grosstadt des Landes Niedersachsen. Im Zentrum liegt eine wunderschöne Altstadt mit Riegelhäusern. Bekannt ist Hildesheim unter anderem auch durch den Flugplatz und dem Technorama, wo alljährlich einige Oldtimertreffen, Märkte, exclusive Sonderschauen stattfinden, und eben auch Sonderläufe mit historischen Motorfahrzeugen ausgetragen werden. Am 11. Und 12. September war es wieder soweit. Da das Rennen für zwei Läufe

ausgeschrieben war, machte ich mich mit dem VW-Bus der Firma CES auf nach Hildesheim. Im Fahrerlager angekommen, war bereits fast jeder Platz belegt. Mein Kollege Uwe war vor mir da und hat für mich einen Platz reserviert. Mit einem gemeinsamen Nachtessen beim Italiener endete der Anreisetag. Der Oldtimermarkt mit über 300 Teilnehmern hatte den Besuchern in 2 grossen Hallen und auf dem Freigelände einiges zu bieten. Da die Veranstaltung für Autos und Motorräder ausgeschrieben war, hatten wir ein dichtgedrängtes Programm. Samstag und Sonntag konnten wir ein Training, ein Quali und ein Rennen fahren. Mit meinem zweiten Platz am Samstag

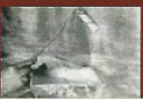
war ich sehr zufrieden. Leider ereigneten sich am Sonntag in unserer Gruppe kurz nach dem Start zwei schwere Stürze, so dass das Rennen nach dem Unterbruch neu gestartet werden musste. Da die beiden Verletzten ins Spital gefahren wurden mussten wir warten, bis die Krankenwagen wieder am Ort waren und das Rennen neu gestartet werden konnte.



Bei kühlen Temperaturen und wenig Sonne konnten wir das Rennen ohne weitere Zwischenfälle beenden. Wieder einmal musste ich feststellen, dass ein Rennen auf einer Flugplatzpiste mit Strohballen als Schikanen sehr gefährlich sein kann. Nachdem beide Rennen zusammengezählt wurden, belegte ich an der Siegerehrung den 1. Platz, Uwe Schneider landete auf dem 2. und Willi Amthor auf dem 3. Platz.

Wallisellen, Oktober 2010 Max Zaugg





RB YACHTING

Phone +41 (0)61 821 60 10
Fax +41 (0)61 821 60 13

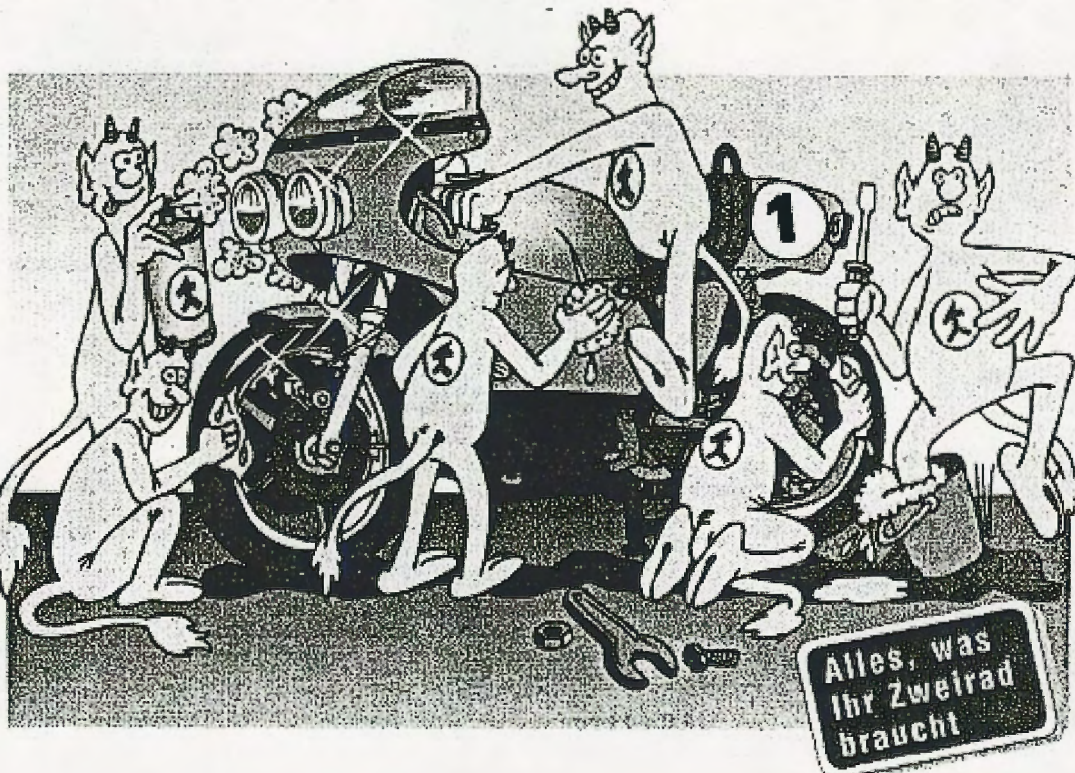
Güterstrasse 74
CH-4133 Pratteln

Rolf Braun
Mobil +41 (0)76 570 37 21
info@rbjaching.com

Güterstrasse 74
CH-4133 Pratteln

Phone +41 (0)61 821 60 10
Fax +41 (0)61 821 60 13
www.rbyachting.com

Putzteufelswild auf die Reinigung, Pflege und den Unterhalt cooler Bike`s und heisser Stühle.



**Für alle
Vereinsmitglieder
20% Rabatt
auf sämtliche
Amstutz -Produkte
Bestellung nur über
Euer Vereinsmitglied
„Roberto Prontera“
möglich.**

Saison Finale des VFV am Hockenheimring

Dieses Wochenende wird nicht einfach werden, schliesslich werde ich es das erste Mal als Zuschauer erleben und nicht als aktiver Fahrer. Unsere aktiven Fahrer waren Ruedi Schuler, Ruedi Horni, Pit Müller, Erwin Naldi, Max Zaugg, Walter Öxler, Lothar Schmid, Pepe Naula und Melanie Ruch. Betreut wurden die Fahrer durch Ihren Rennleiter René Kradolfer und unseren MV Agusta Club Präsidenten Niggi Horni, für die Verpflegung und das Wohlergehen der Fahrer war Edith Gafner zuständig, die von Anne Voigt und Ruth Zaugg unterstützt wurde.

In der Klasse U hatten wir noch ein Eisen im Feuer, Max Zaugg

kämpfte noch um den Meistertitel. Seine beiden Kontrahenten waren Amthor Wilhelm und Schneider Uwe, beide auf Yamaha und gute Freunde des MV Agusta Swiss Racing Teams. Der Rest des Racing Teams wollte nur seinen Spass und wieder einmal richtig am Kabel ziehen.

Freies Training Klasse F

Melanie fuhr in diesem Jahr noch nicht viel Motorrad und musste auch die kleine MV zuerst wieder abstimmen nach dem Neuaufbau ihres Motors. Sie kämpfte mit Stottern und einem Motor der nicht ausdrehte, auch konnte sie den fünften Gang nicht gebrauchen und fuhr somit die ganze Parabolica und die Startzielgerade im vierten Gang. Mit diesen Voraussetzungen war sie wohl nicht ganz zufrieden. Trotzdem

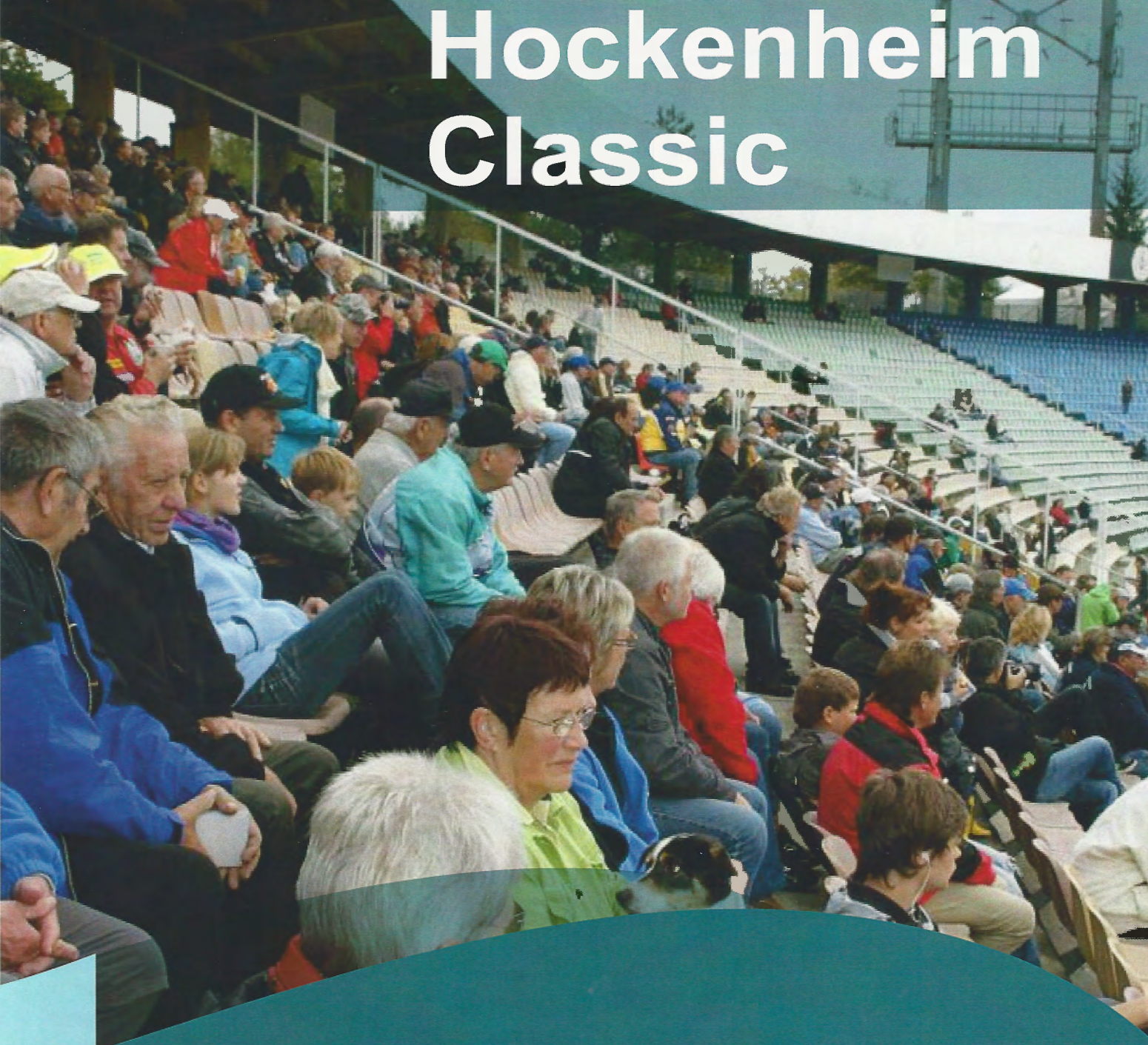
gelang es ihr sich von Runde zu Runde zu verbessern. Luca und ich änderten die Vergaserbedüsung und auch die Auspuffanlage, in der Hoffnung, dass es am Nachmittag für das Quali besser geht. Für Luca war es nicht so einfach und er fühlte sich auch etwas unsicher, schliesslich musste er das erste Mal für Melanie schrauben und dies noch unter Aufsicht von mir.

Freies Training Klasse U

Freies Training oder freies Fliegen, wer hat hier etwas falsch verstanden? Tja, die Rennstrecke war noch an einigen Stellen feucht, aber sicher kein Grund gleich das Motorrad in die Botanik zu werfen. Und doch, Pit hatte das Gefühl er könnte die Parabolika abkürzen, was ihm aber gründlich misslang. Ruedi Horni hatte Vergaserprobleme und musste nach dem Training andere Düsen einbauen. Bei den anderen lief es nicht schlecht. Mein erster Eindruck war das Lothar der schnellste



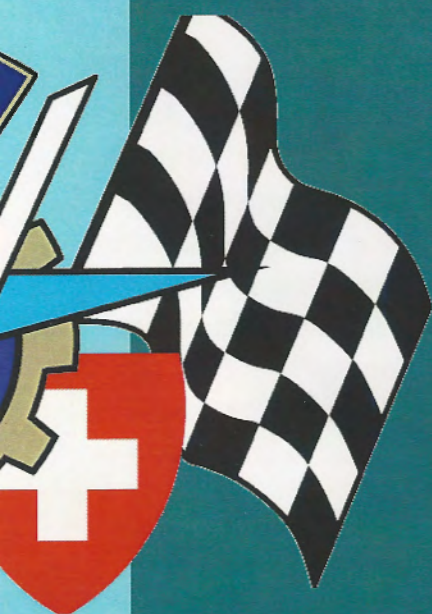
Hockenheim Classic



MV Mann im Feld war, Ruedi Horni und Max Zaugg etwa gleich schnell sind, wir werden es in der Start-Aufstellung nach dem Quali sehen.

Quali Klasse F

Melanie fuhr ein gutes Quali und konnte die Verbesserungen ihres Motorrades gut umsetzen. Leider war es immer noch nicht Perfekt, aber die Richtung stimmte. Die Rundenzeiten fielen deutlich gegen die drei Minuten, was aber immer noch zu hoch ist, da liegt mehr drin. Luca und ich mussten noch mal ran und zogen den Zylinderkopf nach und stellten die Ventile frisch ein.



Hockenheim GP



Quali Klasse U

Paul Stanek (Ducati) war es auch, der sich in den Zeittrainings mit einer sensationellen Zeit (2:02.488) die Pole beim VFV auf der IDM-Variante des Hockenheimrings holte. Weichel (Benelli) auf Startplatz zwei, Gagliardi (Montesa) auf drei und Lothar Schmid auf vier - so die erste Startreihe. Max Zaugg und der immer stärker fahrende Rookie Ruedi Horni in Reihe drei, vor Pit Müller, Walter Öxler, Erwin Naldi und Pepe Naula auf den Startplätzen 13 bis 15. Insgesamt waren in Hockenheim 38 Clubsport Fahrzeuge am Start. Ein wahrer Augen- und Ohrenschmaus.

Klasse F

Melanie durfte als erste auf die Rennstrecke um ihren Rennlauf zu absolvieren. Nach einem guten Start bewegte sie ihre MV Agusta in einem schnellen Fahrerpulk, der sich immer wieder bis aufs äusserste gegenseitig attackierte.

Wie mit den Messern zwischen den Zähnen wurde in diesem Pulk gekämpft. Durch die harten Kämpfe wurde die Gleichmässigkeit zur Nebensache und der Fight stand im Vordergrund. Tolles Rennen, welches die Klasse F da geboten hatte. Melanie kam zufrieden mit der Leistung ihres



Motorrades zurück und hatte nichts auszusetzen, Luca hatte Glück und die Feuer- Taufe als Mechaniker bestanden.

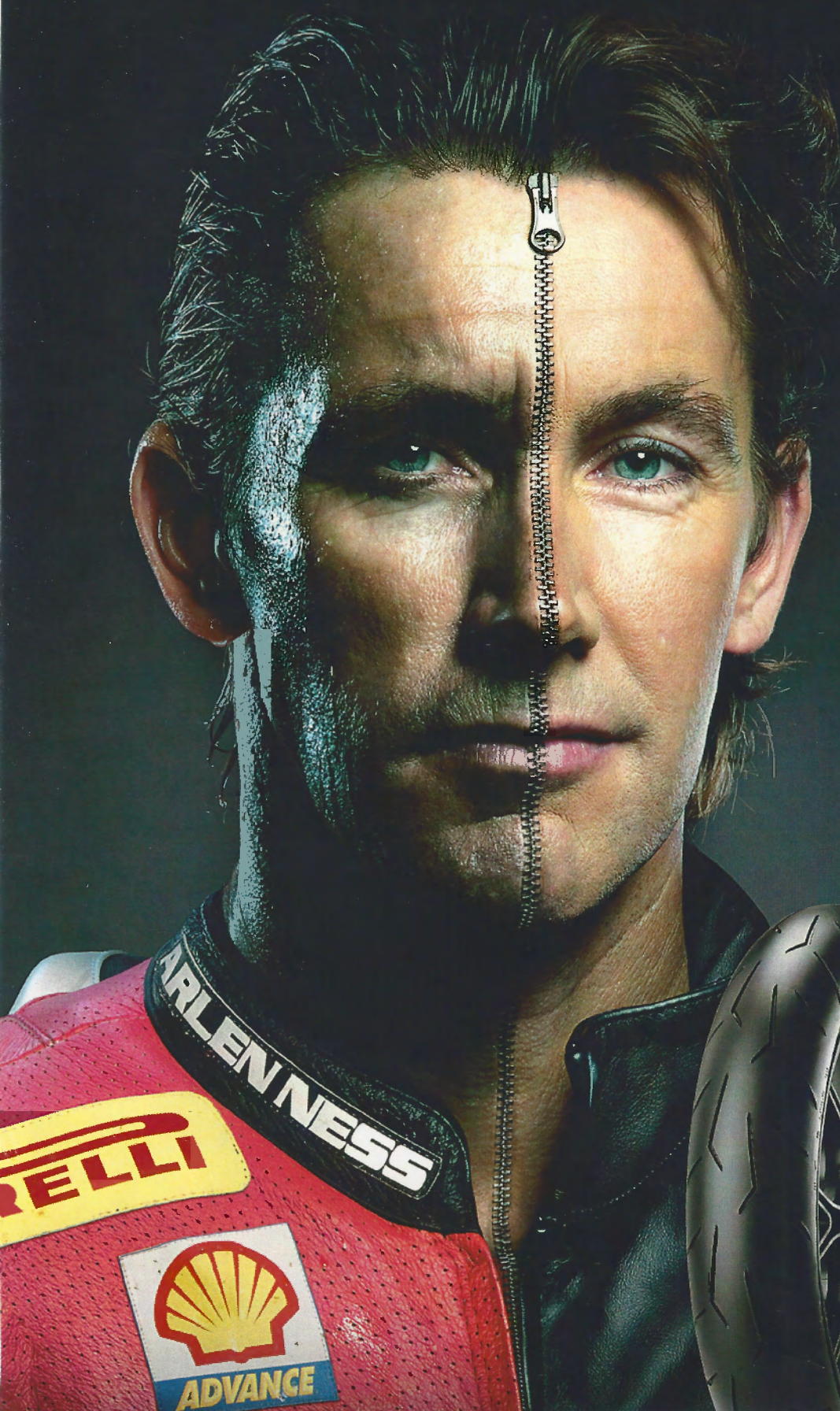
Rennen Klasse U

Den Start zu Lauf eins, konnte Raketenstarter Paul Stanek wieder für sich entscheiden, aber es war Mathias Weichel, der als Erster ins Motodrom brannte. In der Folge zeigten die beiden Kampfhähne mit den Startnummern U70 und U96 den Zuschauern auf den

PIRELLI

DIABLO
ROSSO CORSA

EVERYDAY IS A RACE DAY



www.pirelli.ch
www.pneu-service.ch



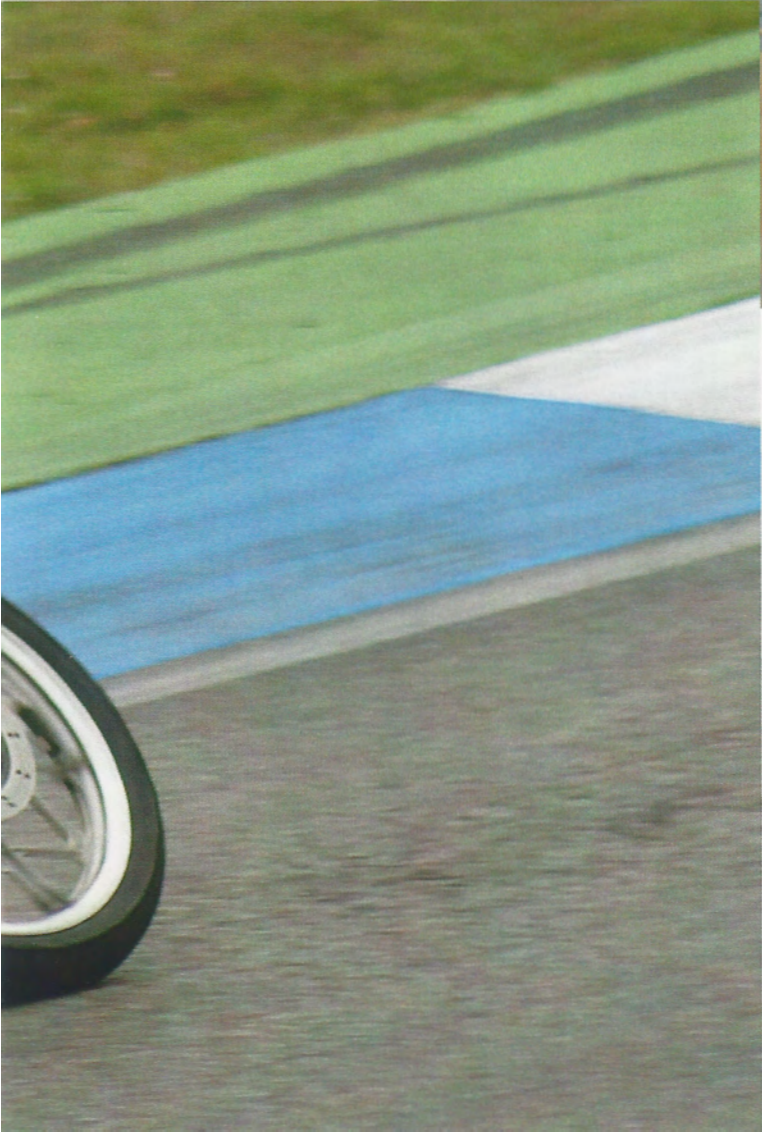
he's falling down



Tribünen wieder eine Show vom Allerfeinsten. Bei den unzähligen Ausbrems- und Überholmanövern passte manchmal wirklich kein Froschhaar mehr dazwischen. Am Ende fuhr Staneck exakt 0,033 Sekunden vor Weichel über die Linie. Lothar Schmid konnte die unglaubliche Pace in den ersten Runden noch mitgehen, musste am Ende aber nach ein paar derben Rutschern zurückstecken, und wurde noch von Angelo Gagliardi auf den vierten Platz verdrängt. Der Italiener holte sich seinen ersten Podestplatz der Saison und schickte damit ein Telegramm nach ganz vorne, dass die beiden

Dominatoren bald nicht mehr so alleine spielen müssen. Aber nach der ersten Runde habe ich zwei Fahrer aus demselben Team vermisst, wo waren eigentlich Pit und Pepe? Habe ich sie bloss in der ersten Runde nicht gesehen, oder fehlen sie wirklich? Ja, leider, beide sind in der ersten Runde gestürzt. Pit legte sich wieder einmal in der Parabolika hin und Pepe machte dasselbe bereits nach der Start-Zielgeraden im ersten Eck. Max Zaugg und Ruedi Horni fuhren ein gutes Rennen und konnten mit schnellen Zeiten gut mithalten, bis zur 8. Runde als beide langsam ins Motodrom einfuhren und gemeinsam mit





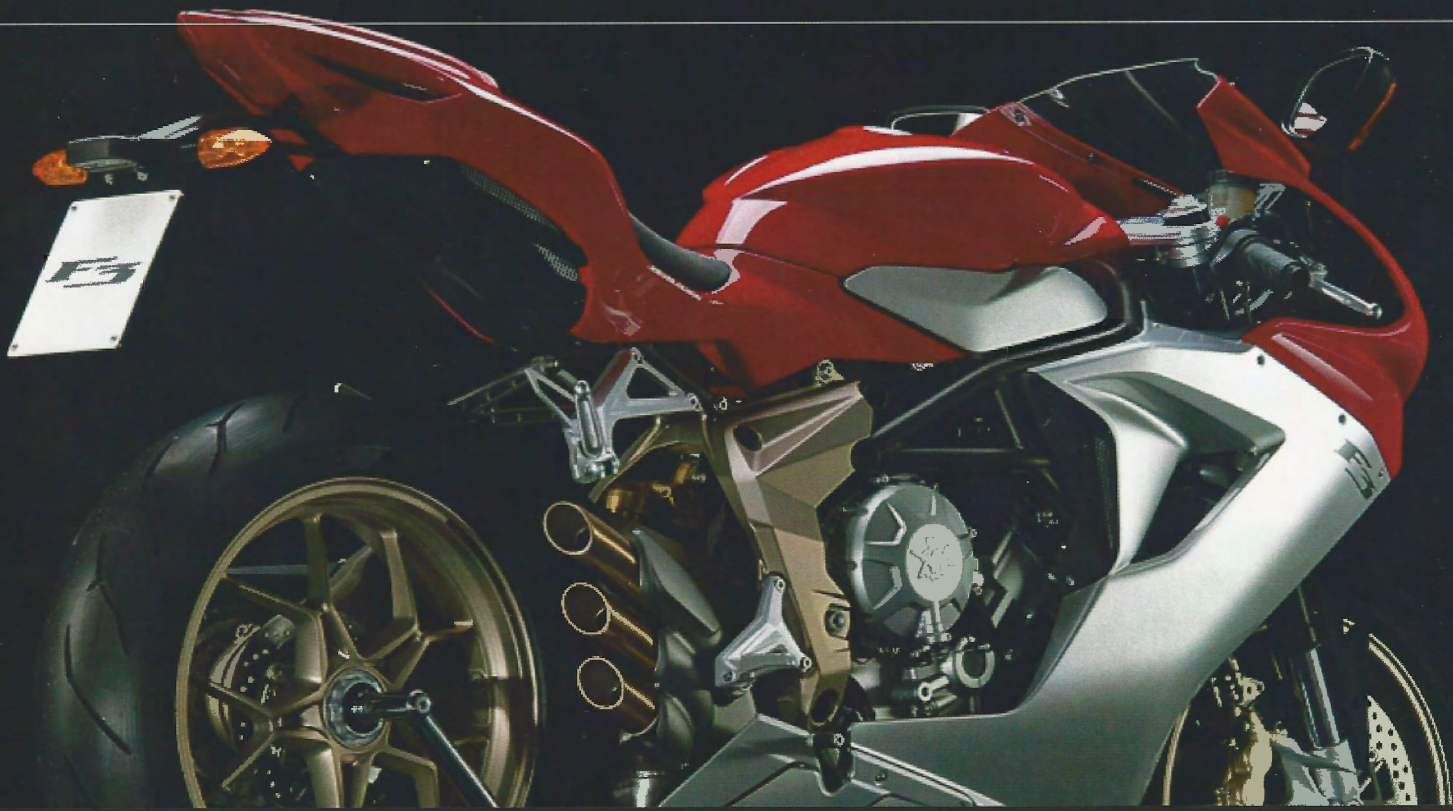
demselben technischen Defekt an die Boxen mussten. Einzig Erwin Naldi konnte die Fahne des MV Agusta Swiss Racing Teams noch hochhalten und belegte am Schluss in der VFV Wertung einen vierten Platz, Walter Öxler belegte den 17.ten, Lothar Schmid den 21.ten und Ruedi Schuler den 24.ten Platz. Mit vier Ausfällen hatten wir die höchste Team-Ausfallsrate des Tages, was zu einem Negativrekord führte. Deutscher Meister wurde Uwe Schneider dem ein 6ter. Platz

reichte, Willi Amthor wurde
zweiter und Max Zaugg belegte
den 3ten. Platz, Herzliche
Gratulation.

Andy Ruch



MV AGUSTA



Eine MV Agusta wurde schon immer unter einer besonderen Prämisse konstruiert – die Verbindung von stilvoller Eleganz, zeitlosem Design und innovativer Technik zu einem möglichst perfekten Ganzen zu erzielen ist oberstes Ziel für die Ingenieure, Designer und Mitarbeiter. Alles andere ist zweitrangig.

Schauen Sie doch bereits heute bei uns herein!
Wir nehmen uns gerne Zeit für Sie, sei es für einen Rundgang, sei es für eine Probefahrt oder zu einem Kaffee. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

MV AGUSTA Basel
Shamal Garage
Gerhard Götte
Reinacherstrasse 45
CH-4142 Münchenstein
Tel.: +41 (0)61 413 85 41
Fax: +41 (0)61 413 85 42
E-Mail: info@mvagusta-basel.ch
web: www.mvagusta-basel.ch



MV AGUSTA Basel



Meisterfeier in Schotten

“Offizielle Ehrung der Meister Clubsport Klasse U”



Im gemütlichen Teil wird auf die Wertung angestossen und über die vergangene Saison geplaudert. Bei gemüthlicher Unterhaltungsmusik wird eifrig das Tanzbein geschwungen. Ein wunderschöner Tag geht zu Ende. Müde und zufrieden legen wir uns im Parkhotel in unser Wasserbett zur Ruhe. Ungewohnt ausgeruht, ohne dass wir seekrank geworden wären,

Am Samstag Morgen starten Ruth und ich Richtung Schotten. In der Gegend von Singen erwartet uns ein fantastischer Sonnenaufgang, herrlich so in einen neuen Tag hineinzufahren. Am Mittag kommen wir in Schotten an und können im Hotel gleich neben der Stadthalle einchecken. Die Zeit reicht für einen kleinen Imbiss in einer gemüthlichen Cafeteria. Um 13.00 Uhr beginnt die Arbeitstagung des VFV. Pünktlich eröffnet Dieter Wandelt die Sitzung und stellt den neuen Präsidenten Alfred Haas vor. Er ist seit 40 Jahren Vorsitzender des grössten südbadischen ADAC Ortsclub Motorsport Racing-Team Freiamt und dort seit 26 Jahren Organisator des Veteranen-Festivals. Begrüssung und Rückblick sind schnell besprochen. Das neue Punktereglement gibt viel zu diskutieren. Resultat: Die alte Punktewertung von 2009 wird wieder eingeführt. Für die Auswertung der Resultate wird Renate Häpe gewählt. Die Startgelder werden nicht erhöht. Uwe Gürck und Angelika Petrasch verwalten weiterhin die Kasse. Neu gibt es 3 Fahrer-

sprecher, die die Anliegen der Teilnehmer gegenüber dem Vorstand vertreten. Die Aufteilung der Klassen wird noch abgesprochen. Stephan Otto wird neuer Presseemann. Als Rechtsanwalt hat er die besten Voraussetzungen, den VFV nach aussen zu vertreten. Für 2011 sind folgende VFV Rennen geplant: Kölner Kurs, Börde-GP, Metz, Schotten, Jan Wellem, Dahlemer Binz und Hockenheim. Schluss der Sitzung ist ca 16.00 Uhr. Um 18.00 Uhr ist das Nachtessen auf dem Programm. Ein wunderschönes Buffet erwartet uns und jeder findet mehr als genug zu essen. Walter Oexler von unserem Swiss-Racing-Team kommt auch noch dazu. Um 20.00 Uhr beginnt die Preisverteilung mit einer Ansprache vom neuen Präsidenten Alfred Haas. Es dauert nicht allzu lange, ist auch die Pokalübergabe für die Klasse U an der Reihe. Auf der schön geschmückten Bühne dürfen Uwe Schneider als Erster, Willi Amthor als Zweiter und ich als Dritter in der Deutschen Meisterschaft die Pokale entgegennehmen..



gehen wir zum Frühstück. Einige Kollegen, die es auch nicht so lange auf dem Wasserbett ausgehalten haben, sind bereits beim Frühstück. Nach einem kurzen Abschiedsgespräch machen wir uns bei Superwetter wieder auf den Heimweg.

Ruth & Max Zaugg





Mein Van. Der neue Vito.

Ein Van, der nicht ins Schleudern kommt. Auf Wunsch ist der neue Vito auch mit permanentem Allradantrieb ausgestattet. Serienmässig dabei ist BlueEFFICIENCY, unter anderem mit neuen Euro-5-Dieselmotoren, ECO Gear-Getriebe und ECO Start-Stop-Funktion, welches den Treibstoffverbrauch und die Emissionen deutlich reduziert. Dieser Vito ist wirtschaftlicher denn je. www.mercedes-benz.ch/derneuevito


Transporter Swiss Integral Top (TSI TOP): Alle Reparaturen bis 3 Jahre oder 100.000 km gratis. Servicearbeiten, Abgastests und alle dazu benötigten Originalteile (ausgenommen Treibstoff und Öle) bis 100.000 km gratis, auf maximal 10 Jahre begrenzt.

BLUE EFFICIENCY



Mercedes-Benz

Unsere Reise zu Keith Code und s Super Bike S



Den Tipp für diese Reise bekamen wir von einem ehemaligen und nur kurzzeitigen MV F4 Kabelzieher. Die Details fanden wir dann im Internet und wir meldeten uns dann kurzerhand für einen 2 Tageskurs auf dem Motorspeedway in Las Vegas an.

So flogen wir dann morgens am Donnerstag 18.3.2010 in die USA, wo uns das Hilton Hotel und ein Mietwagen erwarteten. Das Ganze ebenfalls im Internet zum Schnäppchenpreis gebucht.

Da wir einen Tag vor dem Training vor Ort waren, suchten wir mal den Weg zum Motorspeedway. Denselben haben wir dann gefunden und waren von seiner Grösse total erschlagen – Typisch Amerika: Grösse XXXXXXL. Zurück im Hotel genossen wir noch Aussenpool und Sonnenschein:



einer chule in Las Vegas



Bayrische Milch Wagen Mopeds....

wir waren ja gerade dem europäischen Winter entflohen! Am nächsten Tag das Training: die Strecke absolut flach, ca. 4,2 KM lang und mit 16 Kurven versehen – die Mopeds: BMW 1000 RR neu !!! Der Kurs war für 7 Uhr angesetzt und als wir um 6.30h aufs Gelände kamen, trauten wir wieder kaum unseren Augen: da standen 2 riesige



Race Truck der Bayrischen Milch Wagen Mopeds

Vor den Lastwagen waren 16 neue Bayrische Milch Wagen Mopeds nummeriert in Reihe und Glied aufgestellt und mit „Döggeli“ versehen, damit sie wieder am gleichen Ort geparkt werden konnten. Für die Instruktoren standen die Gleichen Bikes bereit, aber anders lackiert. Also gestartet wurde um 7.00 h mit dem Frühstück und dann folgte um 7.30h das Briefing. Alle Mitarbeiter von Keith wurden mit Ihren Namen und Funktion vorgestellt. Sie waren auch alle in Sachen Kleidung von BMW durchgestylt: ob Kombi oder Arbeitsdress – alles passte!

Anschließend erklärten Sie uns ausführlich den Tagesablauf und das zu erreichende Ziel. Wir wurden in 2 Gruppen eingeteilt: Wir Anfänger für Level 1 + 2 und die andern für Level 3 + 4. Jetzt ging's endlich auf die Mopeds und wir machten 2 ganz langsame Runden hinter den Instruktoren. Dann wieder ins Klassenzimmer und Keith erklärte die Ziele für die nächsten 15 Minuten. Jeweils 2 Schüler erhielten einen Instruktor und dann dachten wir, dass es jetzt losgeht. Dem war aber nicht ganz so: an der Boxenausfahrt wurde jeder Einzelne zuerst nochmals nach



Sattelschlepper, einer beladen mit den Mopeds und dem Zubehör, im anderen Küche, Verpflegung und PC Station.

Ihr SsangYong Partner
in der Nordwestschweiz

Auto Götte AG

Christoph Merian-Ring 3 • 4153 Reinach BL • www.autogoette.ch



SSANGYONG

www.ssangyong.ch

SsangYong Korando ab CHF 29 990.- mit 2,0 Liter Diesel-Motor 175PS/129kW, Ausstattungslinie Crystal, Frontantrieb (2WD), 6,0 l/100 km, 157 g/km CO₂, Energieeffizienz-Kategorie B



CALIFORNIA Superbike School

Keith Code und das CSS Team



die Zielen und den Handzeichen abgefragt.

Dann also los im 4. Gang im Regenmodus (d.h. mit ca. 120 Pferdchen) für 15 Minuten OHNE BREMSEN auf die Strecke.

Die 1. Aufgabe hiess „Throttle Control“, das heisst mit gleich bleibender Gasstellung in die Kurve fahren und ab dem Scheitelpunkt kontinuierlich beschleunigen. Bald einmal wurde dann der erste Fahrer vom Instruktor überholt und mit dem vereinbarten Handzeichen zum Folgen und imitieren aufgefordert.

Nach 2 Ruden fuhr er dann wieder hinterher, wahrscheinlich um das Ganze zu kontrollieren. Dann das Gleiche mit dem 2. Schüler und nach 15 Minuten sassen wir dann wieder im

Klassenzimmer auf unserem Stammplatz und die Fehler wurden im Einzelnen besprochen, sowie die 2. Aufgaben erklärt. So wurden dann am 1. Tag 5 Drills (Aufgaben) geübt. Im Laufe des Nachmittags durften alle eine Runde mit einem speziell preparierten Kamerabike machen. Zurück an der Box wurde dann der Chip im Sattelschlepper ausgewertet. Jeder erhielt die Details schriftlich und durfte damit wieder zurück zu seinem Instruktor gehen, der dann die entsprechenden Uebungen festlegte.

Kurz nach 17.00 h war dann Feierabend und wir fuhren zurück zum Hotel.

Der 2. Tag begann wie der 1. : 7.00h eintreffen, umziehen, frühstücken mit Blick auf die

geputzten und aufgetankten Mopeds, jedes bei seinem „Startdöggeli“.

8.30h wieder Klassenzimmer: Resumee des 1. Tages, Briefing und die Mitteilung von Keith, dass heute die Strecke anders herum befahren wird...

Der 2. Tag spielte sich in etwa gleich ab wie der 1. und



folgende Punkte haben wir gelernt:

1. Throttle Control
Gasgriff halten
2. Turn Points
Punkte am Boden merken
3. Quick Turn
Einlenkpunkt
4. Rider Input
Körperhaltung
5. Two Step
2 Schritte

Am Ende des 2. Tages bekamen wir eine CD mit unseren Aufnahmen und ein Zertifikat,



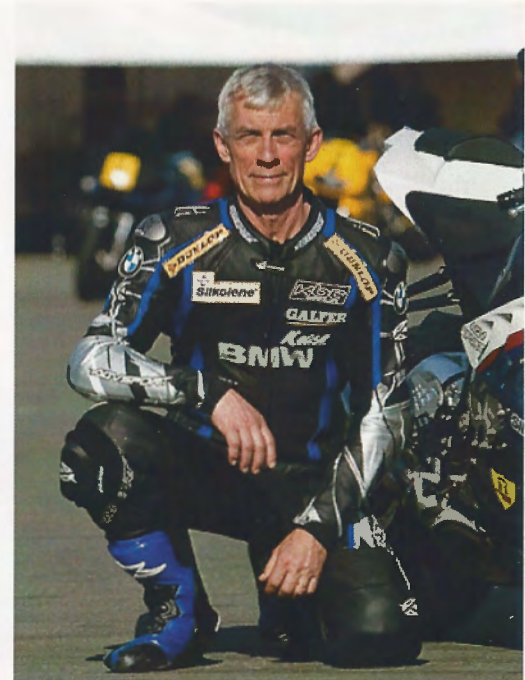
CALIFORNIA Superbike School



Rolf

Keith

Freddy



dass wir Kurs 1 + 2 mit Erfolg bestanden. Nicht ohne die Aufforderung so bald als möglich Kurs 3 + 4 zu absolvieren.

Wir fanden das Ganze war super lehrreich und sehr professionell aufgezogen. Kurs 3 + 4 möchten wir natürlich auch besuchen. Warscheinlich in Laguna Secca für 4 Tage. Noch zur Info als Tom Lüthi 2005 125 Weltmeister wurde war sein persönlicher Coach Andy Ibbott ein Schüler von Keith Code und heute verantwortlich für den europäischen Ableger seiner Superbike Schule (www.superbikeschool.com)

Rolf Braun
Freddy Götte



Auch Sie werden Ihren Weg machen.
Mit dem **FordKuga** ganz sicher.



Auto Götte AG

Auto Götte AG
Christoph Merian-Ring 3
4153 Reinach BL
T: 061 717 94 50
F: 061 711 04 09
reinach@autogoette.ch
www.autogoette.ch

Feel the difference



FordKuga ab Fr. 34'500.-¹

- Kuga Carving, 2.0 TDCi, 140 PS/103 kW, mit Frontantrieb

FordKuga Carving fr Fr. 39'900.-

- 2.0 TDCi 44, 140 PS/103 kW
- Intelligentes Sicherheitssystem (IPS) mit 6 Airbags und ESP
- Intelligenter Allradantrieb
- Klimaanlage mit Pollenfilter
- Radio/CD mit Lenkradfernbedienung, AUX-In
- FordPower KeyFree Startfunktion
- FordEasyFuel System mit Fehlbetankungsschutz
- FordPowerShift Doppelkupplungsgetriebe (mit Aufpreis)
- FordCredit Leasing ab Fr. 399.-/Monat²
inkl. Ratenversicherung
- Inkl. 1 Jahr gratis Kollisionskasko mit der FordAutoversicherung

44. Motorrad-Gra

Fanreise Horst
Saiger nach Macau
14.11.2010-23.11.2010

Geschrieben von
Hans Mayer



nd-Prix in Macau



星河湾·名門世家第五十七屆澳門格蘭披治大賽車



Nach langen Vorbereitungen geht es nun los.

Der Hinflug

Ich habe mit Patrik Locker abgemacht, welcher mich bei mir zu Hause in St.Gallen abholte. Gemeinsam mit unseren Frauen fuhren wir nach Kloten zum Flughafen. Beim Einchecken trafen wir noch Christian Bächler, welcher auch mit uns flog. Nach dem Verabschieden von den Frauen und den Kindern von Christian, machten wir uns auf den Weg zum Gate. Unser Flug startete um 15.15 Uhr ab Zürich nach Doha, wo Horst seinen letzten Einsatz in der Langstrecken Weltmeisterschaft 2010 mit dem Team Bolliger bestritten hatte. In Doha hatten wir einen Zwischenhalt, bei welchem wir auch den Flieger wechseln mussten. Um 23.00 Uhr hoben wir mit Horst Saiger, Bernd Holzmüller und Hansi Müller an Bord, ab Richtung Hongkong, wo wir am 15.11.2010 um 14.10 Uhr Ortszeit ankamen. Nach dem Verlassen des Fliegers, holten wir die benötigten Tickets, welche Horst online reserviert hatte, für den

Fährtransfer nach Macau ab. Total geschafft von der fast 19 Stunden dauernden Reise, checkten wir beim Eindunkeln im Hotel Rio in Macau ein.

Der erste Abend

Kurz auf die Zimmer, Koffer auspacken, duschen und dann ab zum Essen ins MGM Casino und Hotel. Was für ein Anblick, ein gigantischer Bau und im Inneren erst; wir staunten nicht schlecht über die Grösse, die Art und die Vielfalt der verwandten Materialien. Für uns war ein grosser Tisch reserviert worden und wir durften uns am grossen Buffet selbst bedienen. Alles was das Herz begehrt und nicht gut ist für die Linie, wurde uns angeboten. Nachdem wir unsere Bäuche vollgeschlagen haben, beschlossen wir, noch etwas in die Diskothek des MGM zu gehen. Nach dem einen oder anderen Drink fuhren wir zurück zum Hotel, wo wir uns müde auf unsere Zimmer zurückzogen.

Der erste Tag, Dienstag
16.11.2010

Nachdem wir unsere Boxenpässe

erhalten hatten, machten wir uns per Taxi auf zur Box, wo die Transportkiste mit dem Motorrad und diversem Material auf uns wartete. Beim Verlassen des Taxis

ich mich nach hinten begab, fiel mir sofort auf, dass die Fahrwerklehre fehlte, welche ich beim Hotel auf den Koffer von Horst gelegt hatte. Beim

der Ankunft in der Box begannen wir sofort mit dem Auspacken des Motorrades. Nach dem Einsatz von Horst, Bernd, Patrik, Christian und mir, ging es nach dem Mittag zur



das erste Missgeschick: ich bezahlte das Taxi, knapp 2 Euro, Horst und Jürgen nahmen das Gepäck aus dem Kofferraum. Als

Umdrehen, ich wollte vor zum Fahrer des Taxis, fuhr dieser los, weg war die Lehre. Ungute Gefühle machten sich breit. Nach

technischen Abnahme des Motorrades und der Bekleidung von Horst. Nachdem alles für gut befunden wurde, sollte dem ersten

Training vom Donnerstag nichts mehr im Wege stehen, oder doch? Beim Vorderrad wechseln vermissten wir nur noch den Vorderradständer, wo war er? Trotz

Ersatz organisieren, was aber nicht so einfach war. Horst liess seine Kontakte spielen und wir hofften, so einen zu finden. In der Zwischenzeit fuhr ich zurück zum

wandte mich an eine Hotelangestellte, welche sich unserem Problem sofort annahm. Nach diversen Telefonaten, mit den in Frage kommenden Taxizentralen und einer von mir gemachten Zeichnung der Lehre, kam nach etwa 30 Minuten die gute Nachricht; der Fahrer wurde gefunden. Beim Essen war er, sagte er mir, als sich die Zentrale bei ihm meldete, mit der Hilfe der Fahrerbeschreibung, Fahrzeit und Fahrtkosten konnten wir die Lehre unbeschädigt wieder in Empfang nehmen. Nachdem ich die Lehre zurück zur Box gebracht hatte, fuhren wir alle gemeinsam zum Hotel zurück. Danach fuhren wir in die Altstadt von Macau zum Shoppen, aber ich konnte nicht mehr und wollte nur noch schlafen. Nachdem der Rest der Truppe vom Shoppen zurückkam trafen wir uns um 19.30 Uhr in der Hotellobby, um gemeinsam zum Nachtessen zu fahren. Dieses Mal fuhren wir ins Sands Casino zum Essen. Wieder konnten wir uns an einem reichhaltigen Buffet selber bedienen. Auch eine Art Weinbuffet wurde angeboten, von welchem wir (oder vielmehr ich) uns selber bedienen konnten. Nach dem Nachtessen gingen wir noch in die eine oder andere Disco und Bar. Zum Abschluss des Abends gingen wir auf dem Weg in unser Hotel noch ins Roadhouse, eine Bar mit diversen Ausstellungsgegenständen der Geschichte des GP von Macau und dem einen oder anderem Musiker (z. B. eine Gitarre vom Boss). Auch unserer Fahrer, Horst Saiger, hat dort ein Helm ausgestellt. Wir genossen die letzten Getränke, bevor wir müde

intensiver Suche war er unauffindbar, offensichtlich wurde er beim Beladen der Kiste schlicht vergessen. Also mussten wir einen

Hotel, in der Hoffnung, dass vielleicht der Taxifahrer unsere Lehre zurückgebracht hatte, was leider nicht der Fall war. Ich




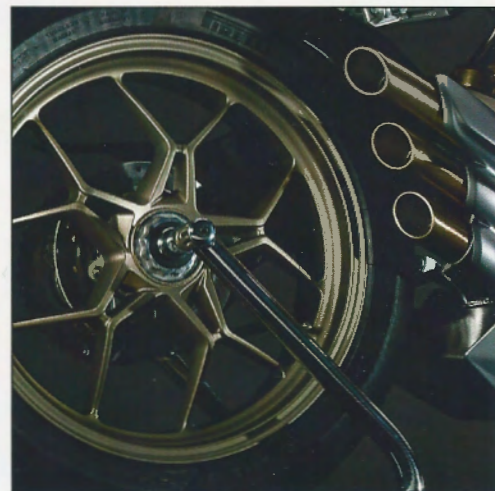
Hitsch Monsch

Ganda, CH- 7203 Landquart

Telefon; 081 322 66 15

Fax: 081 322 72 88

 **GRISONI RACING**



Grisoni Racing



**Mit Grisoni auf
Spanien Tour**



**Feeling Rennstrecke
mit Grisoni**



Das Grisoni Racing Team freut sich darauf Dich persönlich begrüßen zu dürfen! Schau unverbindlich vorbei und überzeuge Dich selbst....

Wir bieten Neu-, & Gebrauchtmotorräder sowie eine modern eingerichtete Werkstatt - die qualitativ hochwertigen Service und auch Reparaturen aller Marken bietet!

Wir stehen auch gerne für spezielle Umbauten sowie alle anfallenden Wartungs- und Servicearbeiten zur Verfügung!

Gönne dir nach langen Wintermonaten etwas spezielles! Flieg mit Grisoni Racing nach Spanien und teste auf Spaniens Landstrassen die neuen Ducati und MV Agusta Modelle.

Das alles kannst Du auch mit deinem eigenen Motorrad genießen. Nenn uns deine Wünsche, wir lassen Deine Träume in Erfüllung gehen!

Wir übernehmen die komplette Planung - angefangen vom Transport der Motorräder bis hin zur Flugbuchung und Routenplanung! Du brauchst nur in den Flieger zu steigen, den Rest übernehmen wir für Dich.

info`s:www.grisoni-racing.ch

Fühl dich wie Valentino Rossi und erlebe das Feeling Rennstrecke!

Wer möchte kann 2011 im Rahmen einer tollen Rennserie mit uns das Feeling Rennstrecke live erleben! 2011 führt uns und Euch auf hoch interessante Rennstrecken, wo an fünf Wochenenden herzlich gefahren und um attraktive Preise gefightet werden kann.

Erlebe eine einzigartige Atmosphäre mit Gleichgesinnten. Egal ob Racer oder Anfänger, Spass am Motorradfahren steht ganz oben.

Wir übernehmen die komplette Organisation (Motorradtransport, Flüge, Hotels, Startplatz, Box, Mechaniker).





Macau Motorcycle Grand Prix – 44th Edition

14.-23.11.2010



Uhr war auch das Fahrerbriefing, also trafen wir uns später direkt im Restaurant. Diese Mal gingen wir in ein brasilianisches Restaurant zum Essen. Der Kellner kam mit riesigen Fleischspießen direkt an den Tisch und schnitt das Fleisch direkt vom Spieß in unseren Teller. Einfach lecker, wir hatten eine Art Kartonröhre mit einem Halter, so dass die Röhre aufrecht stand. Auf der einen Seite war diese Grün und auf der anderen Seite rot. Solange oben das grüne Ende war, gab es Nachschub. Nachdem Essen fuhren wir noch kurz ins Roadhouse, um früh ins Bett zu gehen, denn am nächsten Tag war ja das erste freie Training.

ins Hotel fuhren.

Mittwoch, 17.11.2010

Um 9.30 Uhr waren die ersten am Frühstück. Nachdem wir



mehr oder weniger komplett waren, gingen wir ins Fahrerlager, um die letzten Vorbereitungen für das morgige, erste Training zu treffen. Die Stimmung im Fahrerlager war locker, man sah viele lachende Gesichter. Horst traf viele alte Bekannte und der eine oder andere lockere Spruch kam über seine Lippen, wie gewohnt. Nachdem alles bereit war und wir optimistisch waren für morgen, gingen wir alle zusammen wieder ins Hotel zurück. Den Nachmittag hatten wir zur freien Verfügung und so wollten wir nachmittags nochmals in die Altstadt von Macau, mit ihren vielen portugiesischen Einflüssen. Bei mir machten sich nun doch die Strapazen der letzten Tage bemerkbar und so beschloss ich, den Ausflug in die Altstadt sausen zu lassen und statt dessen lieber 3 Stunden schlafen zu gehen. Am Abend trafen wir uns wieder um 19.30 Uhr in der Hotellobby. Alle ausser Horst und Hans, denn um 19.30

Donnerstag, 18.11.2010

Früh wurden wir unsanft von den Weckern aus unseren Träumen geholt; Tagwache war um 6.00 Uhr, denn Horst wollte zur Rennstrecke laufen, um den Körper auf Betriebstemperatur zu bringen. So trafen wir uns alle um 7.00 Uhr im Fahrerlager. Um 7.30 Uhr startete das erste freie Training und um 8.15 Uhr war dieses dann zu Ende. Doch leider hatten wir grössere Probleme mit dem Motorrad. Neben Abstimmungsproblemen hatte es auch Aussetzer. Nachdem wir das Steuergerät durch das Ersatzgerät getauscht hatten, wollte die MV gar nicht mehr starten. Nach intensivem Suchen fanden wir den Fehler; 2 Stecker waren vertauscht. Nun liess sich die Diva wieder starten. Nach dem Umbau der Feder des hinteren Federbeines

Macau Grand Prix

setzten wir unsere Hoffnungen in das erste Zeittraining am Nachmittag. Am Ende des 1. Qualifying um 16.20 Uhr, wussten wir, dass noch viel Arbeit vor uns lag. Die Aussetzer der MV wurden nur wenig besser und die Ursache konnte auch nicht gefunden werden. Das Fahrwerk war immer noch als störrisch zu beurteilen und in der engen Haarnadelkurve klappte immer das Vorderrad ein. Bernd war wie eine fleissige Biene, immer am Schrauben, um alle Wünsche von Horst zu erfüllen. Etwas frustriert gingen wir gegen Abend zurück ins Hotel, um uns für das Nachtessen bereit zu machen. Heute gingen wir wieder ins MGM zum Essen, einfach klasse, das Buffet war ein Gedicht, die Atmosphäre einfach toll. Und zum Abschluss des Abends gingen wir zu einem letzten Drink nochmals in die Disco des MGM. Auch heute war wieder eine frühe Bettruhe angesagt, denn der nächste Tag würde sicher auch wieder anstrengend werden.



gleiche Prozedere wie gestern. Treffpunkt war um 7.00 Uhr im Fahrerlager, wo um 7.30 Uhr der Start des 2. Qualifyings war. Die nächste Stunde sollte Gewissheit bringen, ob wir auf dem richtigen Weg waren. Leider war es nicht wirklich besser; mit den Aussetzern und der schlechten

Schluss des letzten Qualifyings fuhr er um 4 Sekunden schneller. Mit dem 16. Startplatz für das Rennen mussten wir aber zufrieden sein, angesichts der Schwierigkeiten, welche sich uns offenbarten. Die Abstimmung des Fahrwerkes war nun das grösste Problem. Nach dem Ende des 2.

賽 事 介 紹

Corrida a Corrida Race by Race

Freitag, 19.11.2010
Die Nacht war wieder so kurz, Tagwache um 6.00 Uhr, das



Gasannahme mussten wir wohl oder übel leben, das Fahrwerk war etwas besser, aber immer noch weit weg von gut. In der Mitte der Sitzung wurde noch ein undichter Getriebedeckel festgestellt, zum Glück hatte das auslaufende Öl keine Folgen für unseren Fahrer. Nachdem Bernd den Deckel nachgezogen hatte, war dieses Problem zu Glück beseitigt. Horst ist im 2. Zeittraining ein grosses Risiko eingegangen, hatte er doch eine Berührung mit der Schulter an der Streckenbegrenzung. Am

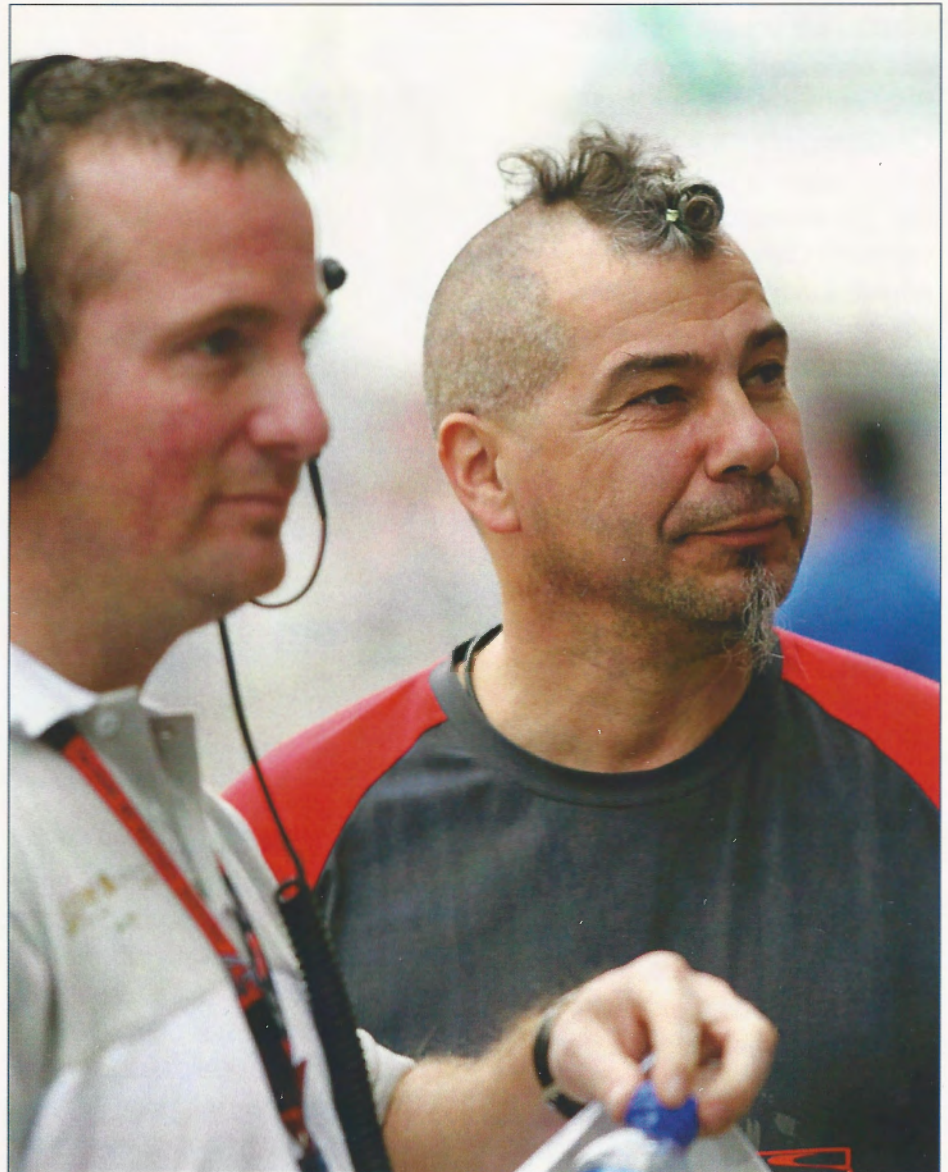
Qualifyings hat das Team nochmals die Feder gewechselt. Mit der Gewissheit, ein Training zu wenig zu haben, ging es gegen Abend zurück zum Hotel. Nach dem Duschen ging es zum Essen zum Lisboa Hotel. Im Untergrund des Hotels hat es diverse Geschäfte und Restaurants, in einem war für uns ein Tisch reserviert. Nach dem Essen gingen wir gemeinsam noch in das eine oder andere Restaurant, um noch etwas zu trinken und diverse Benzingespräche zu

MORE, MORE, MORE.....MACAU

führen. In der Gewissheit, dass morgen das Rennen stattfinden würde, gingen wir auch diesen Abend eher früher ins Bett.

Samstag, 20.11.2010

Der Start des Warmup war auf 7.30 Uhr angesetzt, weshalb wir wieder früh aus den weichen Betten mussten. Wiederum traf sich das Team um 7.00 Uhr in der Box No. 37. Alles wurde nochmals kontrolliert, denn das Warmup war die letzte Möglichkeit, allenfalls nochmals etwas zu verändern. Doch leider war die Einstellung auch nicht viel besser, worauf nochmals am Federbein hinten gearbeitet wurde. Aufgrund mangelnder Zeit mussten wir am Schluss hoffen, dass die letzten Änderungen das Fahrverhalten der Agusta zum Positiven verändern würde. Um 15.15 Uhr war der Start zum 44. Motorrad Grand Prix angesetzt. Voller Spannung warteten alle auf den Start. Endlich ging es los, leider wurde hier ein anderes Problem einer MV Agusta schonungslos aufgedeckt. Konkurrenzfähiges Starten ist mit der Serienkupplung ausgeschlossen; Horst fand sich nach dem guten Startplatz 16, nach dem Start fast am Ende des Feldes wieder. Auch zeigte sich, dass die letzten Änderungen nicht absolut ideal waren. Horst kämpfte tapfer an Position 22/23, doch lag mit diesen Problemen nicht mehr drin. Nach fast der Hälfte der Distanz gab es einen Sturz, welcher einen Rennabbruch zur Folge hatte. Sofort wurde es hektisch in den Boxen; neue Reifen aufziehen, nochmals was am Fahrwerk ändern. Das Federbein war einfach nicht ideal für die Holperstrecke von Macau. Aus



den schnellen Kurven sprang immer wieder das Hinterrad weg und in der langsamen Haarnadelkurve klappte das Vorderrad ein. Nach endlosem Warten kam der Neustart; neun Runden waren noch zu bewältigen. Beim Start wieder das gleiche Bild; Horst ähnlich wie ein Rodeoreiter, wieder diverse Plätze verloren, eine Rennkupplung wäre sicher besser gewesen, nur hatten wir diese leider nicht. Zum Glück brachte die Änderung am Federbein einen Teilerfolg und Horst konnte so den einen oder andern Fahrer hinter sich lassen. Das Rennen konnte Horst auf

Rang 16 beenden, ein gutes Resultat und das Wichtigste: alle waren mehr oder weniger heil geblieben, nur der gestürzte Fahrer hat sich den Fuss gebrochen. Nach dem Rennunterbruch und dem Warten, war es mittlerweile schon fast dunkel und wir mussten uns beeilen, um noch schöne Teamfotos machen zu können, zumal schon um 19.00 Uhr die Fahrerparty losging. Also wieder Stress, alles schnell verstauen, zurück ins Hotel, duschen und dann schnell runter in die Lobby. Wir konnten einen Shuttlebus in Beschlag nehmen, welcher uns nach Taipa, zum



44. Motorrad-Grand-Prix in Macau

legendären, 200m langen, Macau Grand Prix Buffet brachte. Es war einfach faszinierend; ein Live Orchester spielte zum Empfang und allerlei Brauchtümer und Kunst aus der Region wurden uns vorgestellt, dies in einer Schlossparkähnlichen Umgebung. Nach dem Aperero wurde das Buffet eröffnet; unzählige Köstlichkeiten wurden angeboten. Nach dem Buffet ging es weiter zur Motorrad GP Party, alle ahnten wohl, dass es wahrscheinlich etwas weniger Schlaf geben würde.

Sonntag, 21.11.2010

Nach wenig Schlaf stand im Hotel das Frühstückbuffet bis 10.30 Uhr. Es wird gemunkelt, dass dieses nicht alle nutzen konnten. Nach und nach gingen die Frühaufsteher zur Box und packten alles in die Transportkiste ein. Nachdem alles verstaut war, ging der eine oder andere nochmals ins Hotel um gewisse Mankos auszugleichen. Nach einem faulen Sonntag, ging es abends um 18.30 Uhr wieder los zum Macau Tower. Dort fand die Preisverleihung statt. Nach der Preisverleihung wurden wir nach draussen gebeten; ein riesiges Feuerwerk zu Ehren des GP von Macau wurde abgebrannt, 15 Minuten Feuerwerk, eine Rakete schöner als die andere. Nach dem Ende des Feuerwerkes fuhren wir in die Disco des MGM, wo wir alle an die Champions Party eingeladen waren. Es gab diverse Freigetranke, welche ich aber nicht richtig geniessen konnte, da doch morgen die Abreise anstand. Nach diversen, vermutlich eher mehr, Getränken begaben wir uns langsam wieder zurück ins Hotel.



Montag, 22.11.2010

Ein letztes Frühstück im Hotel, Koffer packen, auschecken. Allen Bekannten und Freunden auf Wiedersehen sagen. Um 12.15 Uhr legte die Fähre nach Hongkong ab, wo wir noch etwas die Stadt unsicher machen wollten. Nach einem kurzen Fussmarsch konnten wir am Bahnhof die Koffer direkt bei der Fluggesellschaft abgeben. Das Handgepäck gaben wir ins Depot, sodass wir ohne Gepäck Hongkong erkunden konnten. Wir wollten auf den Aussichtsberg, um die Stadt von oben anzuschauen. Oben angekommen suchten wir uns ein Restaurant, im Spaghetti 360° fanden wir einen guten Platz zum Essen. Nachher wollten wir noch etwas Geld loswerden und suchten darum Mitbringsel für die daheim Geblieben. Langsam wurde es Dunkel und so machten wir uns auf zum Bahnhof, um unser Handgepäck wieder zu holen und mit dem Schnellzug zum Flughafen zu fahren.

Die Heimreise,

Um 00.45 Uhr startet unser Flug ab Macau nach Doha. Nach 9.50 Stunden landeten wir auf dem Flughafen von Doha. Müdigkeit machte sich breit und so suchten wir die Lounge auf, um etwas Ruhe zu haben. Das tat gut; feinen Kaffee, Sandwiches, Tee, Fruchtsäfte und diverse Getränke gab es da. Nach etwas Schlaf gingen wir noch duschen, was für eine Wohltat. Mit frischem Elan bestiegen wir um 8.40 Uhr Ortszeit unser Flieger nach Zürich. Vorher verabschiedeten wir uns von Horst, da er nach München flog. Um 13.25 Uhr Ortszeit kamen wir geschafft in Zürich an, rund 36 Stunden nach dem auschecken im Hotel Rio in Macau und der zurückgelegten Strecke von 9279 km.

Am Schluss kann man nur sagen: ein Hammer Trip!

Hans Mayer





Impressum:

Herausgeber

MV AGUSTA Club Schweiz
Niggi Horni
Zwinglistrasse 8
CH-4127 Birsfelden

Ausgabe Nr. 4/2010

Konzept, Layout & Satz

Andy Ruch

Bildnachweis

Privat von MV AGUSTA Club Schweiz Mitgliedern:

Edith Gafner, Ruth & Max Zaugg, Schueler Ruedi, Erwin Maile, Anne Voigt, René Schmid, Geri Gruber, Roland & Rosi Moeschlin, Walter & Erna Moeschlin, Herbert Bless, Fabrizio Foidelli, Armin Meister, Lisa Senn, Moto.It., Helena Hutter, Georg Irrgang, MV AGUSTA SPA Italy, Rolf Braun, Freddy Götte, Keith Code, Horst Saiger, Andy Ruch.

Textnachweis

Edith Gafner, Ruth & Max Zaugg, Niggi Horni, Paul Kissling Ruedi Schueler, M-design Herbig, Wolf Töns, F.A.Z. Marco Campelli, Walter Riediker, Hans Mayer & Helena Hutter, Roland & Rosi Moeschlin, Walter & Erna Moeschlin, Herbert Bless, Armin Meister, Georg Irrgang, Geri Gruber, René & Margrit Schmid, Rolf Braun, Freddy Götte, Horst Saiger, Andy Ruch.

Technische Unterstützung

Vielen Dank an Felix Zahnd und Marc Petitjean für die Technische Unterstützung und Beratung.

Drucktechnik

Buysite AG
Claragraben 39
Postfach
CH-4005 Basel
www.buysite.ch

