



Jahrbuch 2015

Inhalt

Vorwort des Präsidenten	3
19. Generalversammlung MV Agusta Club Schweiz	4
Neujahrs Apéro vom Swiss Racing Team	6
Swiss Racing Team am OTM in Novegro	8
MV-Clubausflug zum D. Dujardin	12
Mostra Scambio Reggio Emilia	16
Kölner Kurs/Nürburgring	18
58. Fischereihafenrennen Bremerhaven	19
Offizielle Ausfahrt vom MV Agusta Club Schweiz	20
20 Jahre MV Agusta Club Schweiz	22
Die Motorradweltmeister	28
Die grossen Rennfahrer vergangener Tage	30
Crash 1973 (Jarno Saarinen // Renzo Pasolini)	32
Schottenring Classic GP	34
3. Italo Zmorge	36
38. Hockenheim Classic	38
Mostra Scambio Novegro	40
Ein Dankeschön an Max Zaugg	44
Gute Aussichten für die Zukunft	45
MV Agusta 250 Raid Extra	46
Volle Hütte	48
Claudios Vermächtnis	54
Wenn Barockengel fliegen	61
Ein Hauch von Agostini	64
Nachruf	66



Impressum

Herausgeber

MV AGUSTA Club Schweiz
Niggi Horni
Müschweg 2b
CH-4226 Breitenbach

Ausgabe Nr. 10/2016

Gestaltungskonzept, Layout, Satz, Bild, Druck

gull zünd & funke ag
agentur für gestaltung · kommunikation · internet · events
Scheuchenstrasse 45d
CH-8500 Frauenfeld
Tel. +41 52 770 23 73
www.esfunkt.ch

Bild- und Textnachweis

Privat von Mitgliedern MV AGUSTA Club Schweiz
Einige Artikel mit freundlicher Genehmigung von
Moto Sport Schweiz

Mehr Informationen, Berichte, Fotos und
Downloads unter: www.mvagustaclub.ch



Vorwort des Präsidenten

WIR JUBILIEREN!

Geschafft, die ersten 20 Jahre haben wir glücklich und mit Stolz erlangt. Das 20 jährige Jahrestreffen feierten wir gemeinsam mit unseren engsten und treuesten Mitgliedern auf dem Hasenstrick bei sehr schönem Herbstwetter. Luigi Taveri kam tatsächlich schnell zu uns auf die andere Seeseite zu Besuch. Feierlich weiten wir mit Ihm, unsere neue Luigi Taveri- Bilderwand ein. Für mich ein unvergesslicher Augenblick. Wir konnten es an Luigi's Augen sehen, wie sichtlich gerührt er war.

Das ganze Fest war einfach super. Besuch hatten wir von einem MV AGUSTA Club-Präsidenten. Das war Herman Feringa, Präsident vom MV AGUSTA Owners Club Benelux.

Auch wir werden einmal den Weg nach Holland unter die Räder nehmen. Das ist Ehrensache.

Dieses Jahr konnten wir den wärmsten, nein sogar den heissesten Sommer seit die Messungen gemacht wurden, geniessen.

Obwohl der Super- Sommer 2015 von allen Motorradfahrern nicht vergessen wird, hat er doch ein grosser Schatten in unser heiles Clubleben geworfen.

Am Samstag, den 25. Juli vor der Abfahrt zu unserm Jubiläums-Jahrestreffen verstarb Marietta Künzi unerwartet bei ihr Zuhause in Riehen. Für uns war es ein Schlag ins Gesicht. Etliche von uns waren dann in der nächsten Woche an der Beerdigung. Der Pfarrer hat sehr gut die Brücke zur verstorbenen Marietta getroffen. Es war eine sehr schöne auch andächtige Beerdigung. Marietta war ein Gründungsmitglied. Für Ihre Leistungen und Arbeit im Clubleben möchte ich Ihr hier ein letztes Mal recht herzlich danken. Bitte verbringt doch einige Momente beim lesen diese Vorworts, lasst doch noch einmal die gemeinsamen Treffen und die diversen Ausfahrten mit ihr Revue passieren.

Beim schreiben dieser Zeilen verstarb Arturo Magni, neunzig jährig im Kreise seiner Familie. Er war ein grosser MV AGUSTA-Guru. Ich habe ihn sehr verehrt. Viele bekannte Gesichter vom In- und Ausland trafen wir an der Beerdigung in Samarate an. Ruhe in Frieden.

Allen Mitgliedern, Sponsoren, Helfern und dem ganzen Vorstand vom MV AGUSTA Club Schweiz, danke ich für die geleisteten Arbeiten und die grosse Unterstützung, die nötig sind, für die Herstellung eines solchen schönen MV- Jahrbuches.

Niggi Horni,
Präsident vom MV AGUSTA Club Schweiz



19. Generalversammlung MV Agusta Club Schweiz

24. Januar 2015

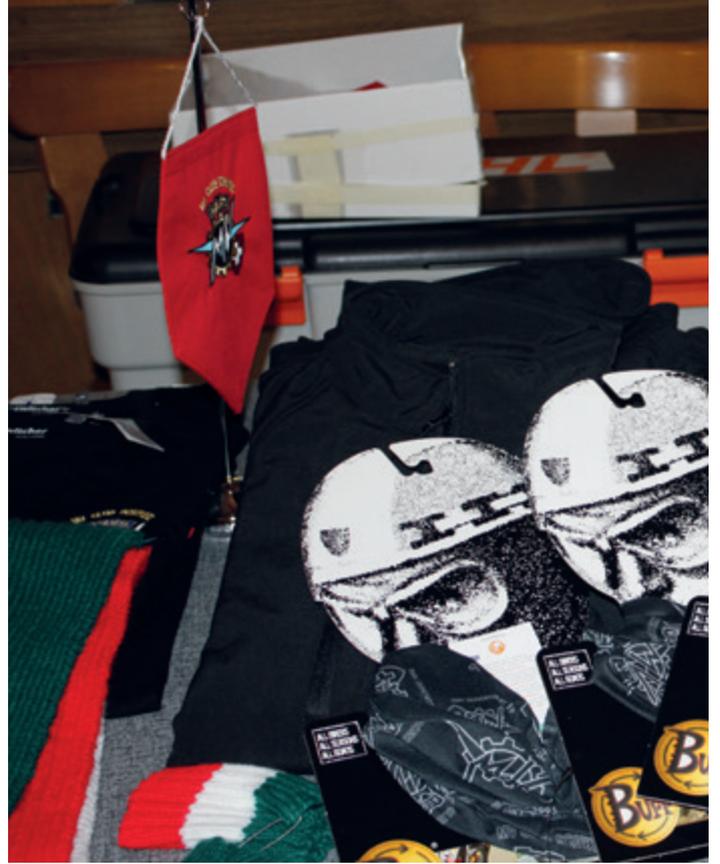


Leichtes Schneetreiben begleitete mich auf dem Weg nach Niederbipp an unsere 19. Generalversammlung vom MV AGUSTA Club Schweiz am 24. Januar 2015. 37 Mitglieder waren im Saal dabei. Mich überrascht immer wieder das grosse Interesse an unserer Generalversammlung. Manchmal denke ich, dass ist für viele Teilnehmer so richtig ein netter Event. Die Weihnachtszeit und die Neujahrsnächte sind abgehakt. Man freut sich auf die neue Saison. Da kommt uns die Hauptversammlung grade recht. Man sieht wieder alte Gesichter, vielleicht hören wir heute Nacht auch neue Geschichten. usw. Halt wirklich immer wieder ein toller und interessanter Jahresanfang im Club.

Wir stehen ja kurz vor unserem 20 jährigen Jubiläum vom Jahrestreffen auf dem Hasenstrick. Ich denke, dass alle sehr gespannt sein dürfen. Wir werden dieses Jahr mit unseren Clubfreunden diesen Anlass gebührend feiern.

Allen die aus gesundheitlichen Gründen nicht kommen konnten, wünsche ich auf diesem Wege alles Gute und gute Fortschritte in der Genesung.

Niggi



Neujahrs Apéro vom Swiss Racing Team

bei Ruth & Max Zaugg



Wie jedes Jahr im Januar ist das MV Agusta Club Schweiz Racing Team bei Ruth und Max Zaugg in Wallisellen zu einem gemeinsamen Neujahrsapéro mit Nachtessen eingeladen. Leider konnten nicht alle eingeladenen dabei sein, zu einem sehr guten Nachtessen mit Blick auf seine 175er Rennmaschine, (steht im Wohnbereich) wurde viel über Gott und die Welt und auch Benzin geredet sowie über die Zukunft von unserem Racing Team.

Wir alle freuen uns auch über den Genesungszustand von Max und wünschen Ihm weiter gute Gesundheit, wir bedanken uns bei Ruth und Max herzlich und freuen uns auf ein nächstes mal.



Liebe Grüsse das MV Racing Team

Erwin Naldi



RITTER

seit 1983

Bedachungen - Zimmerei - Spenglerei
Die Spezialisten der Gebäudehülle

Matthias Ritter

Geissbrunnen 51
4457 Diegten
www.ritter-bedachung.ch

Telefon 061 971 57 23
Telefax 061 971 54 45
Natel 079 644 27 37
matthiasritter@bluewin.ch

VDW  **BL**
VERBAND DACH & WAND BASELSTADT

 **MITGLIED**
GEBÄUDEHÜLLE SCHWEIZ
ENVELOPPE DES ÉDIFICES SUISSE
INVOLUCRO EDILIZIO SVIZZERA
VERBAND SCHWEIZER GEBÄUDEHÜLLEN-UNTERNEHMUNGEN

Printed by www.ritter.ch

GATTLEN'S WEINE company
6462 SEEDORF UR

TEL. 079 432 85 22
www.gattlen-weine.ch

Ihr Partner für Events



- *Sorgfalt*
- *Qualität*
- *Genuss*



Bohemia Sekt

Wir sind dort, wo etwas los ist...

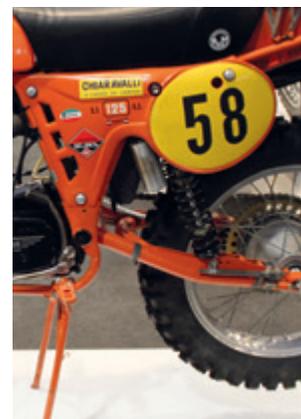
Swiss Racing Team am OTM in Novegro

Februar 2015

Wie jedes Jahr begaben sich ein paar Clubmitglieder nach Novegro zum traditionellen Oldtimermarkt. Die Zimmer im Hotel Riviera waren vom Freitag auf den Samstag gebucht. Das Wetter am Freitag war geradezu perfekt, Ruedi Bähler konnte Teile für seine Liberty fast ausnahmslos chartern, auch die andern konnten mit Motoren & Klein-teilen Erfolge erzielen. Am Samstag um 8 Uhr waren wir bereits wieder in den grossen Hallen unterwegs, weil das Wetter sehr schlecht wurde, traten wir bereits um 14 Uhr die Heimreise an. Eine gute Entscheidung, denn nach Bellinzona war die Autobahn bereits mit Schnee bedeckt, wer weiss, wenn wir später los gefahren wären, ob wir je wieder nach Hause gekommen wären :-)
«Viva Italia»



MOSTRA SCAMBIO
 AUTO • MOTO • CICLO E ACCESSORI D'EPOCA
 20 - 21 - 22 FEBBRAIO 2015





REINIGUNGEN AG BASEL

GLAS-UND GEBÄUDEREINIGUNG
EIDG. DIPL. GEBÄUDEREINIGER

SEIT 1969

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



MV AGUSTA

Basel



MV AGUSTA Basel
Shamal Garage
Gerhard Götte
Reinacherstrasse 45
CH-4142 Münchenstein
Tel: +41 61 413 85 41
info@mvagusta-basel.ch
mvagusta-basel.ch



Al mondo esistono molte moto belle, ma MV Agusta è un'altra cosa.

MV-Clubausflug zum D. Dujardin

7. März 2015



Bei schönstem Wetter trafen sich etwa 20 Besucher aus dem MV Club Schweiz und dem MV Club Deutschland bei Dominic in seiner grossen Garage mitten in einem Einfamilienhaus Quartier. Beim Eintritt in sein Museum schon ein Ah-ha-Effekt, ein grosses Staunen über seine vielfältige und Geschmackvolle Ausstellung.

Sein Fokus natürlich ausgerichtet auf MV's von 50 ccm bis 800 ccm sowie jede Menge Benelli's Strassen und Rennmaschinen, insgesamt etwa 50 Motorräder. Besonderen wert legt Dominic auf Kleinigkeiten wie alte Rennkombis, Helme und Zubehör sowie alte Motorenteile die er Stolz zur Schau stellt. Eben solche Leute wie Dominic braucht unser Land wie man so schön sagt, mit viel Herzblut dabei sein.

wünsche Dominic und seiner Familie mit Ihrem sehenswerten Museum viel Glück. Erstaunlich ist, mit welchem Engagement Dominic nebst seiner Beruflichen Arbeit sein Hobby betreibt.

Nach einem ersten Augenschein wurden wir mit einem Salatbuffet und heisse Wienerli, hinterher noch mit div. Kuchen und Kaffee verwöhnt, an dieser Stelle vielen Dank an Dominic und seine Familie für Ihre Grosszügige Bewirtung.

Nach vielen Interessanten Gesprächstreffen und neuen Erkenntnissen fuhrer wir im Laufe des Nachmittag gemütlich nach Hause und freuen uns auf das nächste Treffen, spätestens zu unserem 20-jährigen Club-Treffen auf dem Hasenstrick ZH.

Erwin Naldi







*Tina Dürrenberger
wünscht dem
MV Augusta Club
Schweiz alles Gute!*



Rallye-Garage Müller GmbH

Baselstrasse 67

4203 Grellingen

www.hondamueller.ch

info@hondamueller.ch

061 741 11 50

**Service und Reparaturen aller
Marken! Grosses Pneuhotel!**



Mostra Scambio Reggio Emilia

28. - 29. März 2015

Einer der schönsten und qualitativ hochstehender Oldtimer Markt in Italien ist zweifellos der Markt in Reggio Emilia.

Mit Entsetzen erfuhren wir, dass dieser Markt wahrscheinlich zum letzten mal statt gefunden hat. Ob da wohl zu viel Geld am italienischen Fiskus vorbei geschleust wurde?...ob das der Grund ist?... Wir sind gespannt wo sich dieser Oldtimer Markt im 2016 präsentieren wird.

Sportwart Ruedi





Ueli & Eveline
Marti-Züllig

Marktgasse 1
4704 Niederbipp
032 633 11 11
www.baeren-bipp.ch

Gasthof
zum Bären

Montag ganztags,
Dienstag bis 17:00 Uhr
geschlossen

LEVO
BATTERIEN

CH-QUALITÄT IN BEWEGUNG



WWW.LEVOBATTERIEN.COM

4457 Diegten T. +41 (0)61 971 22 00
F. +41 (0)61 971 22 77
info@levobatterien.com

Kölner Kurs / Nürburgring

25. April 2015

Wie üblich führen wir zum ersten Rennen im Jahr zum Kölner Kurs am Nürburgring. Der MSC Porz organisierte den DM-Lauf für historische Rennmaschinen zum 25. Mal. Über 300 historische Rennmaschinen kämpften auf der GP Strecke um Punkte. Die Fahrzeugabnahme fand beim "Scharfen Kopf" statt, wo sich früher das alte Fahrerlager befand.

Die Abnahme gestaltete sich einmal mehr sehr mühsam...halt eben...für 300 Fahrzeuge...Ganze zwei MV Agusta waren am Start und das auf 300 Fahrzeuge...exklusiv...!Das Wochenende verlief für uns nicht gerade zu unserer Zufriedenheit, Punkte konnten wir keine sammeln, Erwin hatte Probleme mit dem Motor und ich war schlicht und einfach zu langsam ;-)
Egal...was soll's, es hat auf jeden Fall wieder riesigen Spass gemacht.

Sportwart Ruedi



58. Fischereihafenrennen Bremerhaven

LAUT - ROH - ECHT

Ein Motorradrennen, 950 Kilometer von zuhause weg, soll ich mir das antun...

Das Fischereihafenrennen findet seit über 60 Jahren in Bremerhaven statt. Über 400 Fahrer aus 10 Nationen waren gemeldet, ein Rennen das in Europa konkurrenzlos ist. Wahnsinn, diese Engagement von Initiant "Hinni Hinck" vom German Road Racing, 2,7 Kilometer zwischen Häusern, Telefonstangen und Strohhallen führte die Strecke durch den Hafen, nicht ungefährlich, gab es doch auch dieses Jahr wieder Schwerverletzte und vor zwei Jahren sogar einen Todesfall.

Wir trafen uns am Freitag vor Pfingsten im Fahrerlager 1 bei unseren Deutschen Kollegen. So konnten wir uns in aller Ruhe schon mal einrichten. Am Samstag lud uns Urs zu einer Hafen/Stadt Rundfahrt ein, der Hafen ist ein riesiger Umschlagplatz, Autos, Lastwagen, Militärgüter, Baumaschinen, etc. werden da in die ganze Welt verschifft. Wir verpflegten uns am Wochenende



Tradition: Das erste Rennen im Hafen gab es am 21. September 1952. Mit Fischkisten und Strohhallen wurde die Strecke abgesperrt. Mehr als 7'000 Zuschauer kamen damals zur Premiere. Die Start-Zielgerade ist immer noch identisch, Fischkisten gibt es allerdings nicht mehr. Das Rennen gehört zu den letzten Strassenrennen für Motorräder in Deutschland.



natürlich mit verschiedenen Fischkreationen. Am Sonntag um 8 Uhr war es dann mit der Ruhe vorbei, mit offenen Rohren begann unsere Klasse "Corsa Speciale" und eröffnete das 58. Fischereihafenrennen Bremerhaven. Nicht um sonst heisst es: LAUT...ROH... ECHT... LAUT!

Radio Bremen waren an diesem Wochenende über 15'000 Zuschauer vor Ort! Definitiv... die 950 Kilometer haben sich gelohnt!!

Sportwart Ruedi



Offizielle Ausfahrt vom MV Agusta Club Schweiz

7. Juni 2015



Treffpunkt war am Sonntag-Morgen unser Generalversammlungsrestaurant, Gasthof zum Bären in Niederbipp. Pünktlich um 09.30 Uhr trafen unsere Mitglieder mit ihren Motorrädern am Treffpunkt ein.

Alle, die an diesem heissen, sonnigen Tag den Mut hatten mit dem Motorrad eine Runde zu geniessen, waren da. Nach der Begrüssung kam schon der erste Höhepunkt. Hurra, Kaffee und Gipfel bezahlte unsere mitfahrende Kasse. Vielen Dank Horbi.

Oesch Esther, Schuler Ruedi, Bähler Ruedi, Bless Hörbi, Naldi Erwin und ich warteten voller Gwunder auf die Route die Ruedi Schuler ausgedacht und auf dem Navi organisiert hatte. Kurz die Strecke mit den „Pashhöhen“ Niederbipp, Santelhöchi, Chilchzimmer-sattel, Challhöchi, Unt. Hauenstein, Seltisberg, Gempen, Homberg, Meltingerberg, Passwang, Brunnersberg, Schwengimatt, Niederbipp. Leider hatte sein Tour-Gehilfe (Navi) ein Totalzusammenbruch. Also musste eine

kleine Karte, auf den Tank geklebt, reichen. Wir genossen die Fahrt durch unser schönes Baselbiet. Manch kleine Hügelstrasse kannte ich aus meinen Jahrelangen Ausfahrten, in meiner alten Heimat, nicht. Es war wirklich genial. Da muss mir ein Schwyzer aus Brunnen zeigen, wo es lang geht. Super! Nach etwa zwei Stunden Fahrt, bogen wir in einen leeren Parkplatz ein. Aha, da wohnt ja unser Mitglied Urs Bucher.

Gruppe Mittagessen

Schnell die verschwitzten Töffkleider vom Ranzen gerissen und in den Schatten von U's Garten geflüchtet. Da brannte die Kohle schon. Der Käsekuchen mit Speck stand einladend auf dem Gartentisch. Die kühlen alkoholfreien Biere gurgelten erfrischend den Trocken, von Staub verklebten, Kehle hinunter. Es machte Spass. Als nachher noch die gebratenen Würste und der noch etwas warme Kartoffelsalat serviert wurden, konnte ich schon bald nicht mehr essen. Zur Information, für



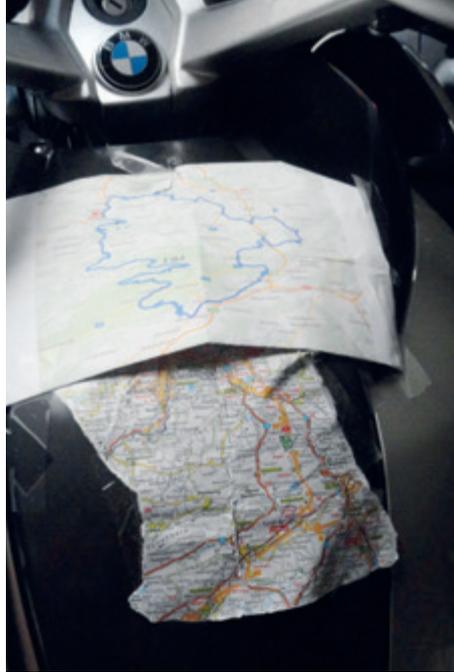
die daheim gebliebenen. Alles wurde von den Gastgebern Ursi und Urs Bucher übernommen. Ein grosses Dankeschön auf diesem Wege.

Die vollen Bäuche auf den Tank gelegt. Rasten wir auf den Baselbieter Strässchen weiter. Der Zufall wollte es, dass die Reisenden von meiner Garage in Breitenbach vorbei zogen. Kurzer Halt, Mineralwasser aus dem Keller geholt und alle schnell verköstigt. Manchmal ist so ein Schluck Wasser besser als der edelste Tropfen Wein.

Ruedi, vielen Dank für den schönen Tag. Immer noch träume ich mit offenen Augen den vielen kleinen, mit schönen Kurven gespickten, Wegen nach.

Der nächste Ausflug mit Ruedi Schuler wird kommen, wir sind dabei. Danke.

Niggi Horni



20 Jahre MV Agusta Club Schweiz

25. & 26. Juli 2015



Frühe Planung

Bereits bei der Planung – die fast ein Jahr vor dem eigentlichen Anlass begann – jagte eine Idee die Andere, um ein möglichst unvergessliches Fest zu planen. Jeder aus dem Organisationskomitee wollte noch etwas Spezielles, einmaliges in die Agenda einbringen und jeder hatte noch eine eigene, ausgefallene Idee die es zu prüfen galt. In der Vorbereitung standen etliche unbeantwortete Variablen im Raum: So galt es immer wieder das Budget im Auge zu behalten, die Möglichkeiten der zum Teil verwegenen Vorschläge zu berücksichtigen, die Machbarkeit zu gewährleisten und auf das Wohlwollen des Wettergott zu hoffen.

Schlussendlich war es dann am Freitag 24. Juli soweit, als am Vorabend des grossen Anlass die Organisatoren und zahlreiche Andere, darunter unter Anderem auch Herman Feringa, Präsident des MV Agusta Owners Club Benelux, sich im Hotel-Restaurant-Hasenstrick einfanden um die Gäste am Folgetag empfangen und ihnen einen würdigen, reibungslosen Ablauf gewährleisten zu können.





Die grosse Jubiläumsfete

Viele Highlights machten das Fest zum 20. jährigen Jubiläum des MV Agusta Club Schweiz zu einem unvergesslichen Anlass.

Das Wochenende vom 25. / 26. Juli hatte es für unsere Club Mitglieder und deren Gäste in sich, als im Zürcherischen Hasenstrick, südwestlich des Bachtelgebirges die grosse Jubiläumsfeier des MV Agusta Schweiz Club auf der Agenda stand. 1995 von etwa 30 verwegenen MV Agusta Freunden gegründet durfte unser Club dieses Jahr bereits das 20-jährige Jubiläum feiern. Logisch, dass dieser Anlass Nahrung für ein spezielles Treffen gebot.



20 Jahre MV Agusta Club Schweiz

25. & 26. Juli 2015



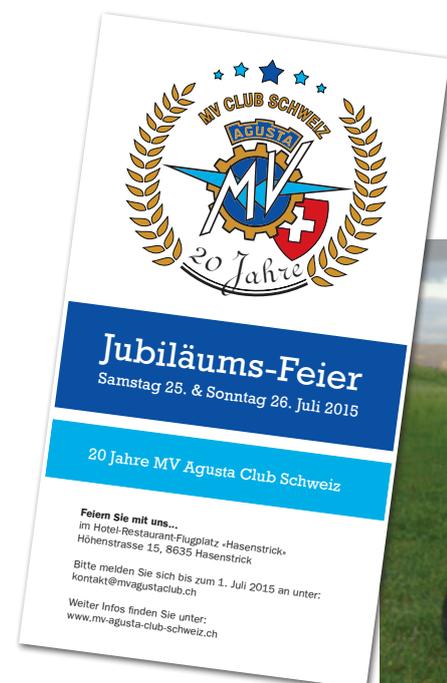
Zu Ehren von Luigi Taveri

Am Samstag Vormittag war dann der grosse Moment gekommen und rund 70 Mitglieder aus aller Länder – darunter auch unser treuer «Kilometer-Georges» aus Deutschland – fanden sich auf dem Gelände ein um pünktlich um 13:30 Uhr auf die gemeinsame Ausfahrt mit insgesamt ca. 25 historischen und neuzeitlichen MV's auf die Runde zu gehen. Ruedi Bähler hatte dazu eine schöne, flüssige und eindrucksvolle Tour von rund 100 Kilometern via Hulftegg, Bichelsee, Elgg, Gyrenbad und über die Kyburg eingestimmt.

Dementsprechend freudig waren die Gesichter der Teilnehmer nach der Ausfahrt, als sie sich wieder im Hasenstrick einfanden, um die Anwesenheit von Ehrenmitglied Luigi Taveri, dem erfolgreichsten Schweizer GP-Fahrer zu bekunden, dem eine besondere Ehre gewidmete Ehrentafel einweihen durfte. Kurz davor sass ich noch mit dem kleinen, grossen Mann zu Tisch - bei einem Nussgipfel, den er sichtlich genoss - als er ehrfürchtig über seine Zeit mit MV Agusta nachdachte. «MV Agusta, das war eine schöne Zeit... Ich hatte ein Rennen auf Norton im Tessin gewonnen.... und der grosse

Conte Agusta fragte seine Leute über den Rennverlauf und war nicht erfreut, dass da zuvorderst auf dem Treppchen ein anderer stand. Darum hat er mich zu sich eingeladen und mir einen Platz auf seinem Motorrad fürs nächste Rennen einberaumt». So hat die Beziehung zwischen Taveri und MV begonnen.

Danach wurden alle MV's im Hangar des Hasenstricks – er war früher Flugplatz – ordentlich in drei Reihen aufgestellt: Die Historischen Motorräder zuvorderst, dann die sportlichen F4/F3 in einer zweiten Reihe und als Abschluss die Brutales und Dragster in der dritten Reihe.





Das Buffet ist eröffnet

Gegen 19:30 Uhr versammelten sich alle Anwesenden zum Apéro um danach der offiziellen Begrüßungsrede unseres Club Präsidenten Niggi Horni zu lauschen, der kurz darauf das reichhaltige Buffet als eröffnet erklärte. Über feine Antipasti, raffinierte Vorspeisen und vorzügliche Hauptspeisen, sowie einem delikaten Dessertbuffet war für jeden Geschmack etwas dabei.



Das jüngste Clubmitglied aller Zeiten

Viele interessante Gespräche machten die Runde, so vermeldete Feringa, das MV Agusta für ihn ein «Concerto di Pistoni» sei und Horni informierte, dass wir in Form des fünfjährigen Dario Weibel aus Österreich das jüngste Clubmitglied aller Zeiten vermelden dürfen, denn Dario war so begeistert von unserem Auftritt, dass ihm sein Vater kurzerhand die Mitgliedschaft geschenkt hatte, so dass sein Sohn zukünftig alle Informationen zu unseren Aktivitäten aus erster Hand erhält. Als weitere Gäste waren zudem Urs Haberstich, Jörg Giorgio, Peter Hürliemann und zwei Freunde vom Laverda Club Schweiz und vom Italo Moto Club Schweiz zu vermelden.



Nach einer für die einen wohl eher kurzen Nacht gab es am Sonntag Vormittag noch ein reichhaltiges Buure-Zmorge, um gestärkt die Heimfahrt in Angriff zu nehmen.

Das Jubiläumstreffen war ein einmaliger Anlass, der allen in bester Erinnerung bleiben wird und Stoff für zukünftige Gespräche, nach dem Motto «Weisch no» bereithalten wird.

Fabrizio Foiadelli



20 Jahre MV Agusta Club Schweiz

25. & 26. Juli 2015



DIE GROSSE JUBILÄUMSFETE



Zahlreiche Clubmitglieder holten ihre MV-Preziosen für das 20-Jahre-Jubiläum des MV-Agusta-Club Schweiz aus den Garagen.



Luigi Taveri signiert die zu seinen Ehren kreierte Tafel.

Im kalten Winter 1995/1996, ganz genau am 29. Dezember 1995, gründeten etwa 30 verwegene, angefressene MV-Agusta-Freunde den MV-Agusta-Club Schweiz. Für dieses Jahr stand nun ein besonderes Jahrestreffen, nämlich die 20-Jahr-Jubiläumsfeier im zürcherischen Hasenstrick, südwestlich des Bachtelgebirges auf der Agenda. Logisch, dass dieser Anlass Nahrung für ein spezielles Treffen bot. Bereits bei der Planung, die fast ein Jahr vor dem eigentlichen Anlass begann, jagte eine Idee die andere, um ein möglichst unvergessliches Fest zu planen. Jeder aus dem Organisationskomitee wollte noch etwas Spezielles, Einmaliges in die Agenda einbringen, das es zu prüfen galt. Schlussendlich war es dann am Freitag, 24. Juli, so weit, als am Vor-

abend des grossen Anlasses die Organisatoren und zahlreiche andere, darunter unter anderem auch Herman Feringa, Präsident des MV Agusta Owners Clubs Benelux, sich im Hotel-Restaurant Hasenstrick einfanden, um die Gäste am Folgetag empfangen und ihnen einen würdigen, reibungslosen Ablauf gewähren zu können. Am Samstagvormittag war dann der grosse Moment gekommen und rund 70 Mitglieder aus aller Herren Länder fanden sich auf dem Gelände ein, um pünktlich um 13.30 Uhr auf die gemeinsame Ausfahrt mit insgesamt etwa 25 historischen und neuzeitlichen MVs auf die Runde zu gehen. Vorstandsmitglied Ruedi Bähler hatte dazu eine schöne, flüssige und eindrucksvolle Tour von rund 100 Kilometern via Hulftegg, Bichelsee, Elgg, Girenbad und über die Kyburg vorbereitet. Dementsprechend freudig waren die Gesichter der Teilnehmer nach der Ausfahrt, als sie sich wieder im Hasenstrick einfanden, um die Anwesenheit von Ehrenmitglied Luigi Taveri, dem erfolgreichsten Schweizer GP-Fahrer, zu bekunden, dem eine besondere Anerkennung bevorstand, als er die zu seinen Ehren gewidmete Ehrentafel einweihen durfte. Kurz davor sass der «kleine grosse» Mann noch zu Tisch und genoss einen Nussgipfel, als er ehrfürchtig über seine Zeit mit MV Agusta nachdachte. «MV Agusta, das war eine

schöne Zeit... Ich hatte ein Rennen auf Norton im Tessin gewonnen... und der grosse Conte Agusta fragte seine Leute über den Rennverlauf aus und war nicht erfreut, dass da zuvorderst auf dem Treppchen ein anderer stand. Darum hat er mich zu sich eingeladen und mir einen Platz auf (seinem) Motorrad fürs nächste Rennen einberaumt.» So hat die Beziehung zwischen Taveri und MV begonnen. Gegen 19.30 Uhr versammelten sich alle Anwesenden zum Apéro, um danach der offiziellen Begrüssungsrede des Clubpräsidenten Niggi Horni zu lauschen, der kurz darauf das reichhaltige Buffet als eröffnet erklärte. Über feine Antipasti, raffinierte Vorspeisen und vorzügliche Hauptspeisen sowie ein delikates Dessertbuffet war für jeden Geschmack etwas dabei. Viele interessante Gespräche machten die Runde, so vermeldete Feringa, dass MV Agusta für ihn ein «Concerto di Pistoni» sei, und Horni informierte, dass in der Person des fünfjährigen Dario Weibel aus Österreich das jüngste Clubmitglied aller Zeiten zu vermelden sei, denn Dario war so begeistert über die vielen MVs, dass ihm sein Vater kurzerhand die Club-Mitgliedschaft schenkte. Nach einer für die einen wohl eher kurzen Nacht gab es am Sonntagvormittag noch ein reichhaltiges Buure-Zmorge, um gestärkt die Heimfahrt in Angriff zu nehmen. ff

MV IM SUPERBIKE OUTFIT



MV AGUSTA Einladung

zur Gründungs-Versammlung eines MV Agusta-Club Schweiz.

Datum : Freitag, 29. Dezember 1995
 Zeit : 20.00 Uhr (Möglichkeit zum Nachtessen im Restaurant ab 18.00 Uhr)
 Ort : SSG-Motel Egerkingen Tel.: 062 / 398 18 22
 Zweck : Erhaltung und Pflege der legendären Motorradmarke MV-Agusta, Gemeinsame Treffen und Ausfahrten, Restaurationen von vorhandenen MV-a Preiswerte Ersatzteilbeschaffung

Jedermann/frau ist herzlich willkommen, welche sich für den Namen des 37-fachen Weltmeisters MV-Agusta interessiert.

Auskunft erteilt: Erwin Naldi Tel.: 061 / 461 33 16
 St. Jakobstr. 13
 4132 Muttens

Max Zaugg Tel.: 01 / 830 45 36
 Bodackerstr. 31
 8304 Wallisellen



Mit der F3 konnte Jules Cluzel diese Saison bereits sechs Poles und drei Siege einfahren.

Im April präsentierte MV Agusta die F4 RC, von der im Werk am Lago di Varese (I) nun die letzten Exemplare der auf 250 Maschinen begrenzten Sonderserie assembliert werden. Jetzt folgt mit der F3 RC ein weiteres «Reparto Corse»-Sondermodell. Es handelt sich um eine Replika der Bikes, die von Jules Cluzel und Lorenzo Zanetti in der Supersport-WM eingesetzt werden. Für die Authentizität wird jedes Bike von den WM-Piloten signiert, #16 Jules Cluzel auf der rechten Seite und #87 Lorenzo Zanetti links. Die Startnummer 37 weist auf die 37 WM-Titel hin, die MV Agusta bisher eingefahren hat.

Insgesamt werden nur 350 Stück gebaut, 250 davon als 800er und 100

Exemplare als 675er. Zum Lieferumfang gehören rot eloxierte Ergal-Stopfen zur Abdeckung der Bohrungen, falls die Rückspiegel für den Renneinsatz entfernt werden. Fussrasten, Kupplungs- und Bremsgriffhebel sind aus demselben Material, wobei der Bremshebel mit einem Hebelschutz ausgestattet ist. Ferner bekommt der Kunde eine Soziussitzabdeckung, eine Reparto-Corse-Schutzhülle, einen Rennständer fürs Hinterrad und eine von MV-Präsident Giovanni Castiglioni signierte Plakette. Beide Motorräder sind ab sofort bestellbar und kosten in der Schweiz CHF 15 490.- (F3 RC 675) und CHF 16 790.- (F3 RC 800), zzgl. CHF 210.- NK. ff



IM JANUAR 1996

LIEBE MV AGUSTA FREIUNDE,

VIELE VON EUCH WISSEN ES: DER MV AGUSTA CLUB SCHWEIZ IST GEGRÜNDET!

AN DER GRÜNDERVERSAMMLUNG VOM 29.12.1995 IN EGERKINGEN WAREN 30 PERSONEN ANWESEND. DARAUSS ENTNEHMEN WIR, DASS DAS INTERESSE FÜR DEN MV AGUSTA CLUB SCHWEIZ GROSS IST UND HOFFENTLICH NOCH WACHSEN WIRD.

EIN CLUB IST IMMER SO GUT WIE SEINE MITGLIEDER; DAS HEISST, JEDER EINZELNE VON UNS IST ANGESPROCHEN UND AUFGEFORDERT MIT SEINEM AKTIVEN MIT-DABEI-SEIN ETWAS IN DEN CLUB EINZUBRINGEN - EIN SCHÖNES HOBBY MIT FREUNDEN ZUSAMMEN PFLEGEN ZU KÖNNEN, BEREICHERT UNS SELBST UND DAS CLUBLEBEN.

EIN GRATULANT HAT MIR ZUR GRÜNDERVERSAMMLUNG GESCHRIEBEN: "HOCHACHTUNG FÜR DIESE CLUBGRÜNDUNG - EINER DER EXKLUSIVSTEN, DARF MAN WOHL SAGEN!" HAT ER WOHL AN DIE ERFOLGE VON MV AGUSTA GEDACHT!

DIESE WORTE SOLLTEN UNS SCHWUNG UND INITIATIVE GEBEN, UNSEREN CLUB HOCHZUHALTEN UND AKTIV ZU UNTERSTÜTZEN - AUCH MIT WERBEN VON NEU-MITGLIEDERN.

ALSO, LIEBE MV AGUSTA FREIUNDE: IM VORALD HERZLICHEN DANK FÜR DAS VERTRAUEN IN UNSEREN CLUBVORSTAND, AUCH WIR WERDEN UNS VOLL FÜR DEN CLUB UND DIE DARIN ENTSTEHENDE GEMEINSCHAFT EINSETZEN.

EUER PRÄSIDENT
Erwin Naldi

Zu jedem Bike gehört eine exklusive Plakette, signiert von Präsident Giovanni Castiglioni.



DIE MOTORRAD-WELTMEISTER 1949-1995

	50/80 ccm (*ab 1984 80 ccm)	125 ccm	250 ccm	350 ccm	500 ccm	Seitenwagen
1949		Nello Pagani (I) Mondial	Bruno Ruffo (I) Moto-Guzzi	Freddie Frith (GB) Velocette	Leslie Graham (GB) AJS	Oliver/Jenkinson (GB) Norton
1950		Bruno Ruffo (I) Mondial	Dario Ambrosini (I) Benelli	Bob Foster (GB) Velocette	Umberto Masetti (I) Gilera	Oliver/Dobelli (GB) Norton
1951		Carlo Ubbiali (I) Mondial	Bruno Ruffo (I) Moto-Guzzi	Geoff Duke (GB) Norton	Geoff Duke (GB) Norton	Oliver/Dobelli (GB) Norton
1952		Cecil Sandford (GB) MV Agusta	Enrico Lorenzetti (I) Moto-Guzzi	Geoff Duke (GB) Norton	Umberto Masetti (I) Gilera	Smiths/Clements (GB) Norton
1953		Werner Haas (D) NSU	Werner Haas (D) NSU	Fergus Anderson (GB) Moto-Guzzi	Geoff Duke (GB) Gilera	Oliver/Dibben (GB) Norton
1954		Rupert Hollaus (A) NSU	Werner Haas (D) NSU	Fergus Anderson (GB) Moto-Guzzi	Geoff Duke (GB) Gilera	Noll/Cron (D) BMW
1955		Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	H. P. Müller (D) NSU	Bill Lomas (GB) Moto-Guzzi	Geoff Duke (GB) Gilera	Faust/Remmert (D) BMW
1956		Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	Bill Lomas (GB) Moto-Guzzi	John Surtees (GB) MV Agusta	Noll/Cron (D) BMW
1957		Tarquinio Provini (I) Mondial	Cecil Sandford (GB) Mondial	Keith Campbell (GB) Moto-Guzzi	Libero Liberati (I) Gilera	Hillebrand/Grunwald (D) BMW
1958		Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	Tarquinio Provini (I) MV Agusta	John Surtees (GB) MV Agusta	John Surtees (GB) MV Agusta	Schneider/Strauss (D) BMW
1959		Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	John Surtees (GB) MV Agusta	John Surtees (GB) MV Agusta	Schneider /Strauss (D) BMW
1960		Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	Carlo Ubbiali (I) MV Agusta	John Surtees (GB) MV Agusta	John Surtees (GB) MV Agusta	Fath/Wohlgemuth (D) BMW
1961		Tom Phillis (AUS) Honda	Mike Hailwood (GB) Honda	Gary Hocking (SR) MV Agusta	Gary Hocking (SR) MV Agusta	Deubel/Hörner (D) BMW
1962	Ernst Degner (D) Suzuki	Luigi Taveri (CH) Honda	Jim Redman (SR) Honda	Jim Redman (SR) Honda	Mike Hailwood (GB) MV Agusta	Deubel/Hörner (D) BMW
1963	Hugh Anderson (NZ) Suzuki	Hugh Anderson (NZ) Suzuki	Jim Redman (SR) Honda	Jim Redman (SR) Honda	Mike Hailwood (GB) MV Agusta	Deubel/Hörner (D) BMW
1964	Hugh Anderson (NZ) Suzuki	Luigi Taveri (CH) Honda	Phil Read (GB) Yamaha	Jim Redman (SR) Honda	Mike Hailwood (GB) MV Agusta	Deubel/Hörner (D) BMW
1965	Ralph Bryans (GB) Honda	Hugh Anderson (NZ) Suzuki	Phil Read (GB) Yamaha	Jim Redman (SR) Honda	Mike Hailwood (GB) MV Agusta	Scheidegger/Robinson (CH) BMW
1966	Hans G. Anscheidt (D) Suzuki	Luigi Taveri (CH) Honda	Mike Hailwood (GB) Honda	Mike Hailwood (GB) Honda	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Scheidegger/Robinson (CH) BMW
1967	Hans G. Anscheidt (D) Suzuki	Bill Ivy (GB) Yamaha	Mike Hailwood (GB) Honda	Mike Hailwood (GB) Honda	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Enders/Engelhardt (D) BMW
1968	Hans G. Anscheidt (D) Suzuki	Phil Read (GB) Yamaha	Phil Read (GB) Yamaha	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Fath/Kalauch (D) URS
1969	Angel Nieto (E) Derbi	Dave Simmonds (GB) Kawasaki	Kel Carruthers (AUS) Benelli	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Enders/Engelhardt (D) BMW
1970	Angel Nieto (E) Derbi	Dieter Braun (D) Suzuki	Rod Gould (GB) Yamaha	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Enders/Kalauch (D) BMW
1971	Jan de Vries (NL) Kreidler	Angel Nieto (E) Derbi	Phil Read (GB) Yamaha	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Owese/Rutherford (D) URS
1972	Angel Nieto (E) Derbi	Angel Nieto (E) Derbi	Jarno Saarinen (SF) Yamaha	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Enders/Engelhardt (D) BMW
1973	Jan de Vries (NL) Kreidler	Kent Andersson (S) Yamaha	Dieter Braun (D) Yamaha	Giacomo Agostini (I) MV Agusta	Phil Read (GB) MV Agusta	Enders/Engelhardt (D) BMW
1974	Hank van Kessel (NL) Kreidler	Kent Andersson (S) Yamaha	Walter Villa (I) Harley-Davidson	Giacomo Agostini (I) Yamaha	Phil Read (GB) MV Agusta	Enders/Engelhardt (D) BMW
1975	Angel Nieto (E) Kreidler	Paolo Pilieri (I) Morbidelli	Walter Villa (I) Harley-Davidson	Johnny Cecotto (YV) Yamaha	Giacomo Agostini (I) Yamaha	Steinhausen/Huber (D) König
1976	Angel Nieto (E) Bultaco	Pierpaolo Bianchi (I) Morbidelli	Walter Villa (I) Harley-Davidson	Walter Villa (I) Harley-Davidson	Barry Sheene (GB) Suzuki	Steinhausen/Huber (D) König
1977	Angel Nieto (E) Bultaco	Pierpaolo Bianchi (I) Morbidelli	Mario Lega (I) Morbidelli	Takazumi Katayama (J) Yamaha	Barry Sheene (GB) Suzuki	O'Dell/Holland (GB) Yamaha
1978	Ricardo Tormo (E) Bultaco	Eugenio Lazzarini (I) Morbidelli	Kork Ballington (ZA) Kawasaki	Kork Ballington (ZA) Kawasaki	Kenny Roberts (USA) Yamaha	Biland/Williams (CH/GB) Yamaha
1979	Eugenio Lazzarini (I) Kreidler	Angel Nieto (E) Minarelli	Kork Ballington (ZA) Kawasaki	Kork Ballington (ZA) Kawasaki	Kenny Roberts (USA) Yamaha	Biland/Waltisberg (CH) Yamaha
1980	Eugenio Lazzarini (I) Kreidler	Pierpaolo Bianchi (I) Morbidelli	Toni Mang (D) Kawasaki	Jon Ekeroid (ZA) Yamaha	Kenny Roberts (USA) Yamaha	Taylor/Johansson (GB/S) Yamaha
1981	Ricardo Tormo (E) Bultaco	Angel Nieto (E) Minarelli	Toni Mang (D) Kawasaki	Toni Mang (D) Kawasaki	Marco Lucchinelli (I) Suzuki	Biland/Waltisberg (CH) Yamaha
1982	Stefan Dörflinger (CH) Kreidler	Angel Nieto (E) Garelli	Jean-L. Tournadre (F) Yamaha	Toni Mang (D) Kawasaki	Franco Uncini (I) Suzuki	Schwärzel/Huber (D) Yamaha
1983	Stefan Dörflinger (CH) Kreidler	Angel Nieto (E) Garelli	Carlos Lavado (YV) Yamaha		Freddie Spencer (USA) Honda	Biland/Waltisberg (CH) Yamaha
1984*	Stefan Dörflinger (CH) Zündapp	Angel Nieto (E) Garelli	Christian Sarron (F) Yamaha		Eddie Lawson (USA) Yamaha	Streuer/Schnieders (NL) LCR-Yamaha
1985	Stefan Dörflinger (CH) Krauser	Fausto Gresini (I) Garelli	Freddie Spencer (USA) Honda		Freddie Spencer (USA) Honda	Streuer/Schnieders (NL) LCR-Yamaha
1986	Jorge Martinez (E) Derbi	Luca Cadalora (I) Garelli	Carlos Lavado (YV) Yamaha		Eddie Lawson (USA) Yamaha	Streuer/Schnieders (NL) LCR-Yamaha
1987	Jorge Martinez (E) Derbi	Fausto Gresini (I) Garelli	Toni Mang (D) Honda		Wayne Gardner (AUS) Honda	Webster/Hewitt (GB) LCR-Yamaha
1988	Jorge Martinez (E) Derbi	Jorge Martinez (E) Derbi	Sito Pons (E) Honda		Eddie Lawson (USA) Yamaha	Webster/Hewitt (GB) LCR-Krauser
1989	Manuel Herreros (E) Derbi	Alex Crivillé (E) JJ-Cobas-Rotax	Sito Pons (E) Honda		Eddie Lawson (USA) Honda	Webster/Hewitt (GB) LCR-Krauser
1990		Loris Capirossi (I) Honda	John Kocinski (USA) Yamaha		Wayne Rainey (USA) Yamaha	Michel/Birchall (F/GB) LCR-Krauser
1991		Loris Capirossi (I) Honda	Luca Cadalora (I) Honda		Wayne Rainey (USA) Yamaha	Webster/Simmons (GB) LCR-Krauser
1992		Alessandro Gramigni (I) Aprilia	Luca Cadalora (I) Honda		Wayne Rainey (USA) Yamaha	Biland/Waltisberg (CH) LCR-Krauser
1993		Dirk Raudies (D) Honda	Tetsuya Harada (J) Yamaha		Kevin Schwantz (USA) Suzuki	Biland/Waltisberg (CH) LCR-Krauser
1994		Kazuto Sakata (J) Aprilia	Massimiliano Biaggi (I) Aprilia		Michael Doohan (AUS) Honda	Biland/Waltisberg (CH) LCR-Krauser
1995		Haruchika Anki (J) Honda	Massimiliano Biaggi (I) Aprilia		Michael Doohan (AUS) Honda	Dixon/Heithoffen (GB) Windle-AD

r des
 Kalenders
 nden (1972 war ein
 urden zwei Schalt-
) Bundesamt für Metro-
 etas.ch

richten
 ene Nachricht-
 Welle: speziell für
 www.dw.de

wimmer über 100
 Olympischen Spielen
 : 1:52,72 (schlechteste
 gestoppte Zeit)

ahrer
 : 133,3 km/h in einem
 ägerad International
 bicle Association,

Serie gefertigtes
 701:
 digkeit 140 km/h

V»: 45 Tage, 13 Stunden, 43 Minuten
 World Sailing Speed Record Council / Interna-
 tional Sailing Federation

Schnellster Tennisaufschlag
 Samuel Groth bei den Busan Open 2012
 263 km/h ATP World Tour

Schnellster Serienwagen
 Bugatti Veyron 16.4 Super Sport:
 431,1 km/h Guinness World Records

Schnellstes Serienmotorrad
 MV Agusta F4 R 312: 312 km/h
*Werksangabe — japanische Motorradber-
 steller haben ein Gentleman's Agreement und
 beschränken ihre Modelle auf 299 km/h
 Höchstgeschwindigkeit*

Schnellster Hubschrauber
 Westland Lynx 800: 401 km/h
 International Air Sports Federation

**Schnellstes von Menschen
 geschaffenes Objekt**
 Raumsonde Helios 2: 252 800 km/h
 (relativ zur Sonne) Wikipedia



Die grossen Rennfahrer vergangener Tage

Jarno Saarinen 1945 – 1973



Der fliegende Finne

Jarno war ein ganz großes Fahrta-
lent. Überall, wo er startete, brachte das
Publikum dem freundlichen Finnen Be-
wunderung und Sympathien entgegen.

Er musste für seine Karriere hart
kämpfen. Als Privatfahrer – das war er
bis 1972 – überholte der rennfahrende
Ingenieur Saarinen oftmals bis nachts
eigenhändig sein Rennmotorrad.

Im Fahrerlager übernachtete er in sei-
nem Lieferwagen. Jarno nahm viele
Entbehrungen auf sich, um einmal ein
ganz Großer zu werden. Das wurde er,
als es ihm 1972 wiederholt gelang,
den Serienweltmeister Giacomo Agos-
tini und dessen MV Agusta-Werksma-
schine in der Klasse bis 350 ccm mit
der von einem finnischen Importeur
bereitgestellten Yamaha zu schlagen.

Jarno Saarinen erkämpfte in jenem
Jahr außerdem in der 250er Klasse
die Weltmeisterschaft. Als Champion
wollte er sich Ende 1972 vom Stra-
ßenrennsport zurückziehen, doch ein
Werksvertrag von Yamaha veränderte
Anfang 1973 seine Absichten. Schon
einmal saß Saarinen auf einem Werks-

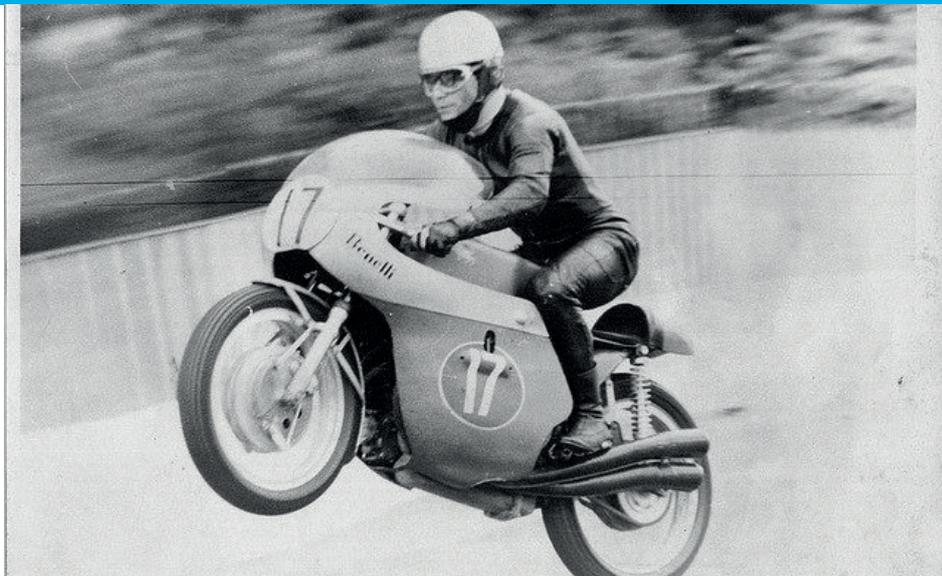
Rennfahrzeug: Die Marke Kreidler ver-
pflichtete ihn für die letzten zwei Welt-
meisterschaftsläufe der Saison 1971,
um dem favorisierten Holländer Jan de
Vries beim Kampf um die WM-Krone in
der Klasse bis 50 ccm Schützenhilfe
zu leisten.

Mit dem 350er Werksmotorrad gewann
Jarno 1973 in Daytona die Super-Ver-
anstaltung in Florida und wenig später
auch den 750er Lauf in Imola (Italien).
In beiden Rennen fuhr er den Konkur-
renten, die mit 750er Apparaten unter-
wegs waren, nahezu spielerisch davon.

Bereits beim ersten Weltmeister-
schaftslauf 1973 in Frankreich domi-
nierte Saarinen mit der neuen 500er
Yamaha. Beim verzweifelten Versuch,
dem schnellen Finnen zu folgen, stürz-
te Agostini. Eine neue Epoche in der
Halbliterklasse hatte begonnen; end-
lich gab es wieder Spitzenkämpfe, die
leider am 20. Mai ihr Ende fanden.
Jarno Saarinen gewann in der Saison
1973 bis zu diesem schwarzen Sonn-
tag alles, was zu gewinnen war – und
verlor letztlich auf der Rennstrecke
sein Leben!

R.S.

Renzo Pasolini 1938 – 1973



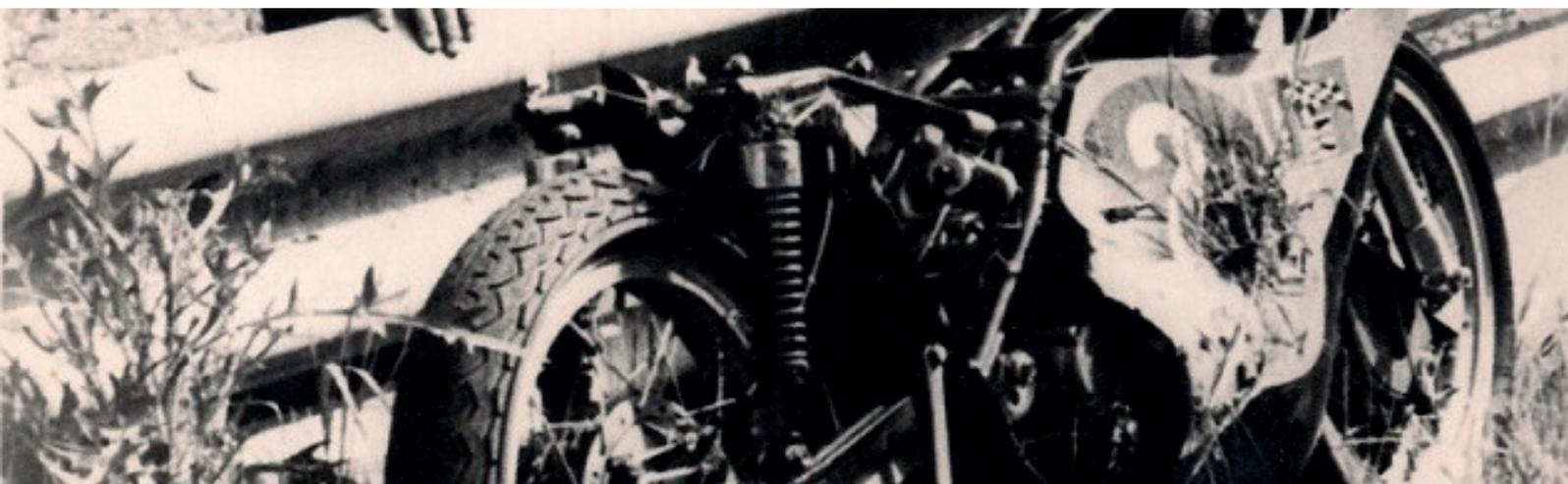
Bei den 350ern stand er im Schatten von Agostini. Renzos Fahrstil war spektakulär: Er versuchte stets, fehlende Pferdestärken mit Wagemut auszugleichen. Seine italienischen Landsleute bedachten ihn mit Ovationen, wenn es ihm bei den traditionellen Frühjahrsrennen in Italien gelang, seinen Rivalen Agostini zu bezwingen. Dabei kämpfte er verbissen, um den Ruf des „ewigen Zweiten“ abzuschütteln. (Allerdings zählten diese Frühjahrsveranstaltungen nicht zur Weltmeisterschaft).

Pasolini galt unter den Rennfahrern als ein Patriot, denn er startete nur auf Motorrädern italienischer Herkunft. Seine Karriere begann der Italiener auf der 250er und 350er Aermacchi. Danach

bekam er von Benelli einen Werksvertrag und steuerte 1969 die 250er und ein Jahr später die 350er und 500er Vierzylindermaschine. Nachdem sich Benelli vom Straßenrennsport zurückzog, ging Pasolini wieder zu Aermacchi. Vorerst blieben die Erfolge aus, doch ab 1972 war er in beiden Klassen (250 und 350 ccm) wieder unter den Besten zu finden.

Der Durchbruch zur internationalen Spitze gelang ihm. Er wollte einmal Weltmeister auf einem italienischen Motorrad werden. Fahrerisch befand sich Renzo Pasolini auf dem Weg nach ganz oben. Umso tragischer sein Todessturz am 20. Mai 1973 auf der Monzabahn!

R.S.



Crash 1973

Jarno Saarinen // Renzo Pasolini



Es war am 20. Mai 1973 beim Großen Preis von Italien in Monza. Vor dem Start zum Rennen der Viertelliterklasse hatte sich bei einigen Fahrern des Starterfeldes eine merkwürdige Unruhe breit gemacht.

Fatalerweise sollte sich aber erst kurz nach dem Start die Ursache der Unruhe aufklären. Mit einem Blitzstart war der Deutsche Dieter Braun in das um 15,15 Uhr gestartete Rennen gegangen. Die anderen Fahrer folgten. Es lief bis dato ab wie sonst auch bei den einzelnen Läufen. Als aber aus der ersten Runde nach Dieter Braun, in voller Fahrt, einige Fahrer in langsamer Fahrt auftauchten und aus der "Curvone" deutliche Rauchwolken auftauchten, wusste jedermann bei Start und Ziel - da muss etwas passiert sein. Erste, wie so oft widersprüchliche Meldungen, berichteten von einem Massenunfall, bei dem einige Fahrer verletzt worden wären und zur Beobachtung in ein Krankenhaus gebracht werden müssten.

Nach dieser schrecklichen Nachricht

der Rennleitung bekam auch die eingangs erwähnte Unruhe im Fahrerfeld ihre ganz besondere Bedeutung. Der Australier John Dodds und noch einige andere Fahrer und Journalisten hatten beim vorangegangenen Rennen der 350 ccm Klasse bemerkt, dass Walter Villas Maschine Öl auf die Fahrbahn verstreute. Villa selbst hatte später von einem leicht verölten Hinterrad gesprochen und das er das Rennen nur beendet hatte, weil nur noch 3 Runden zu fahren waren. Auch Villas Team hatte den Ölverlust bemerkt, ihm aber keine dies bezügliche Tafel angezeigt. Niemand ahnte zu dem Zeitpunkt, welche möglichen Folgen dies eventuell haben könnte. John Dodds hatte nach dem Rennen bei der Rennleitung wegen des Ölfilms auf der Strecke vorgesprochen, war aber wegen des knappen Zeitplans nicht ernsthaft erhört worden.

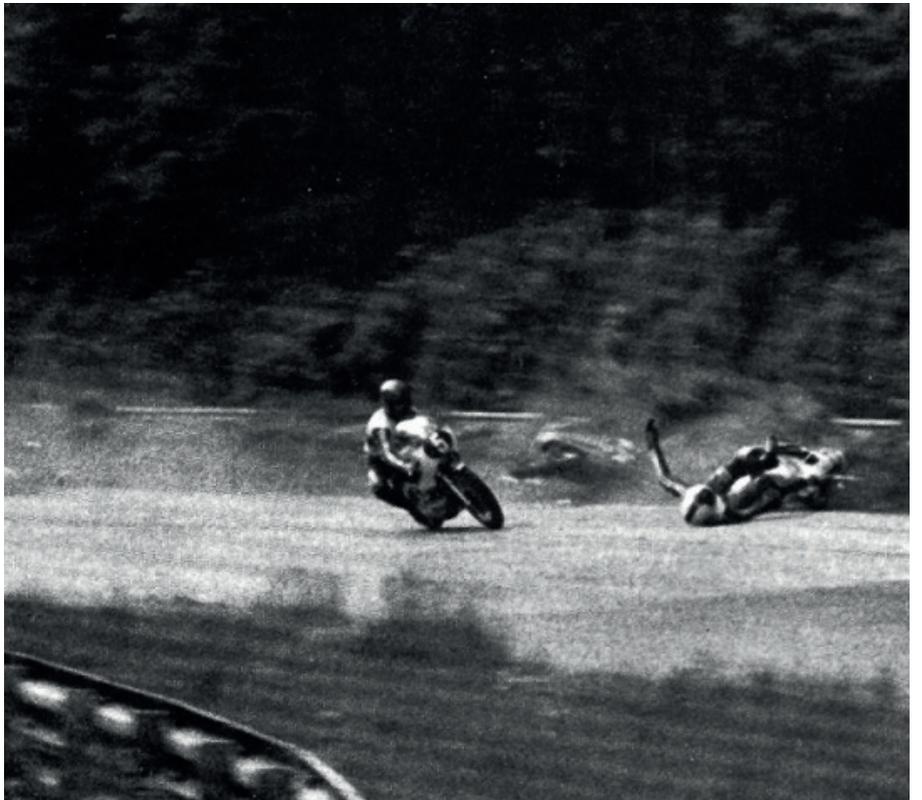
Danach hatte er versucht, so viel wie möglich Fahrer auf den Streckenzustand hinzuweisen. Ob John Dodds Hinweise von den Fahrern so kurz vor dem Start noch auf offene Ohren ge-

stoßen waren, lässt sich nicht sagen. Auch lässt sich nicht mit Bestimmtheit sagen, ob es letztlich der Ölfilm war, der zum Unfall führte. Der Japaner Hideo Kanaya, auch Starter in dem Rennen, meinte dazu, dass sich plötzlich Pasolinis Maschine quer gestellt hatte - quer gestellt an einer Stelle wo dies normalerweise nicht passiert - und dem unmittelbar folgenden Saarinen touchierte. Beide wurden in die sehr nahe stehenden Strohballen geschleudert und wieder zurück auf die Strecke. Für die folgenden Fahrer blieb praktisch keine Ausweichmöglichkeit. Sie rasten größtenteils in die umher liegenden Trümmerteile. Bleibt zum Schluss dieses kurzen Rückblicks nur die Feststellung, dass die Rennleitung bei dem Rennen auf der ganzen Linie versagt hatte. So wurde zum Beispiel der führende Dieter Braun, der nichts von dem Unfall bemerkt hatte, nicht etwa von Streckenposten durch entsprechende Flaggenzeichen auf den Unfall aufmerksam gemacht, sondern durch den beherzt gegen die Rennrichtung

laufenden und die Arme schwingenden John Dodds zum Anhalten veranlasst. Wenn sich auch nicht mit absoluter Sicherheit die Unfallursache feststellen lässt - Fahrfehler und technischer Defekt an Pasolinis Maschine standen unterschwellig auch noch zur Debatte – ein schwarzer Tag in der Rennsportgeschichte bleibt dieser 20. Mai 1973 allemal.

Wenn man dieser Tragödie überhaupt etwas Positives abgewinnen kann, dann ist es die Tatsache, dass das Sicherheitsdenken der Fahrer durch das Drama von Monza erheblich geschärft worden ist. So gesehen war der Tod der beiden großartigen Piloten nicht völlig umsonst.... Wie der kürzliche Unfall und Tod des Japaners Daijiro Kato uns aber immer wieder vor Augen hält, einen absolut sicheren Rennsport wird es leider auch künftig nicht geben, trotz aller verbesserten Sicherheitsvorkehrungen.

R.S.



Schottenring Classic GP

15./16. August 2015

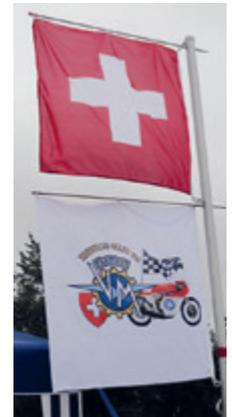
Wieder hat der "MSC rund um Schotten" den Schotten Classic GP 2015 organisiert. 550 Kilometer von zu Hause weg, ein Pappenstiel gegenüber Bremerhafen mit 1000 Kilometer vom letzten Rennen ;-). Wir fuhren am Freitag schon los, um uns gute Standplätze zu sichern, die wir dann auch gekriegt haben, das heisst, wir mussten nicht im Wiesland unser Lager aufstellen, sondern konnten uns auf festem Boden niederlassen, Dank guten Connections zu Klaus Keck dem Garagen Besitzer. Danke Klaus!

Wir wussten noch, wie sie letztes Jahr, mit Traktoren die Autos mit Anhänger und Wohnmobiles dem Schlamm gezogen hatten. "Scheiss...an diesem Sonntag war nochmals genau das gleiche Wetter, NEIN es war noch schlimmer, ab 10:00 Uhr war sogar Rennabbruch, so stark hatte es geregnet! Aber erst mal der Reihe nach, am Freitagabend konnten wir unsere MV's zur technischen Abnahme schieben. An den MV's wird immer was "genörgelt" ich glaub` die Männer von der technischen Abnahme sind neidisch auf die top hergerichteten Motorräder ;-)

Am Abend gingen wir in das nahe gelegene Restaurant und liessen uns die Bäuche randvoll füllen.

Am Samstagmorgen um 07:50 Uhr waren wir bei den ersten, die auf die Rundstrecke geschickt wurden. Das Wetter war super, was natürlich viele Besucher an die Rennstrecke lockte. Wir fuhren am Samstag das Freie Training & das Pflichttraining. Zu den zwei Wertungsläufen am Sonntag kam es wetterbedingt leider nicht mehr. Also ging es etwas früher wieder nach Hause als geplant.

Sportwart Ruedi





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.rbyaching.com

3. Italo Zmorge



Der Bericht könnte fast gleich lauten wie beim letzten Mal. Das Wetter konnte besser nicht sein. Petrus musste ein Italiener sein! Das OK war deshalb gut vorbereitet auf viele Besucher. So war es dann auch, mit dem parkieren musste man auf den Radweg ausweichen. Ich glaube es waren fast alle Italienischen Motorrad Marken vertreten. Das Frühstücksbuffet war reichlich und frisch zubereitet. Die Küchenmannschaft hat sich wirklich Mühe gegeben, so viele „Italos“ zufrieden zu stellen. Der MV Agusta Club Schweiz war gut vertreten -

Niggi & Ruedi Horni, Max & Ruth Zaugg, Misha Nugent, Naldi Erwin, Fabrizio Foadelli, Riediker Walter, Ruedi & Christine Schuler.

Christine wird jetzt glaub auch Mitglied, ihr hat es riesigen Spass gemacht als Sozia auf unserer 250 Raid J. 1958, im 50er Look mitzufahren, ich habe das Gefühl, der MV Virus hat sie gepackt ;-)

Herzlichen Dank dem ganzen Organisations Team, allen voran Heinz Birrer, für den perfekten Tag.

Bis zum nächsten Mal....

Sportwart Ruedi Schuler



CARROSSERIE W. STÜCKLIN

Willy Stücklin

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

**Coiffeur
Damen und Herren**

DIAGONAL

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

SAIBRO-BELÄGE

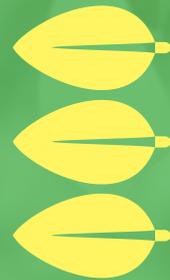
**GARTENBAU
UND UNTERHALT**

TEICHINSELN

BAUMPFLERGE

LEHMBAU

DACHBEGRÜNUNG



daniel-baumgartnerag.ch

GARTENGESTALTUNG
HINTERMATTSTRASSE 11
CH-4417 ZIEFEN

38. Hockenheim Classic

18. - 20. September 2015



Schon wieder eine Race Saison zu Ende, die Hockenheim Classic zum Abschluss. Das Wetter war besser als letztes Jahr, geregnet hat es ab und zu, fahren konnten wir aber immer im Trockenen. Wir hatten eine Box zusammen mit dem Honda RC 30 Club. Diesmal hatte ich eine Festbankgarnitur mitgebracht, so liessen sich dann auch viele Freunde bei uns nieder. Einen kleinen Verkaufs-Tempel hatten wir auch dabei, einiges wurde auch verkauft. Die Verkaufsstände waren auch dieses Jahr wieder zahlreich vertreten.

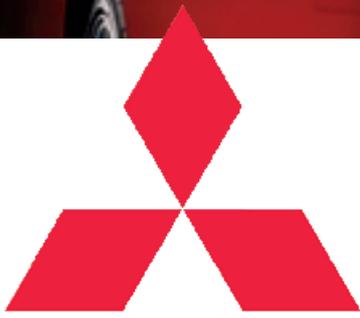
Das Starter Feld war bei allen Klassen sehr gross, bei uns waren über 50 Motorräder am Start, volle Aufmerksamkeit war also die Voraussetzung. Es gab dann auch viele Unterbrechungen wegen Stürzen und Öl auf der Strecke. Gelaufen sind die 2 MV's wieder hervorragend.

Pokale gab es für uns leider keine, doch unser Club Mitglied Manfred Hauck schenkte uns einen Gumel -(Kartoffel) Sack, aus eigenen Produktion. Danke nochmals...:-)) Es hat wieder riesen Spass gemacht, viele Freunde getroffen, viel gequatscht, viel gelacht, viel gesoff....

Bis zum nächsten Mal.

Sportwart Ruedi Schuler





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.

Mostra Scambio Novegro

November 2015



Wie immer Ende Jahr begaben wir uns nach Novegro zum grossen Oldtimer Markt, um wieder Winterarbeit anzuschleppen. Einen Tag reicht kaum, um alle vier Hallen und über zwei Fussball Felder voller Marktständen abzuklappern.

Am Freitag gingen wir gezielt durch die Stände um unsere wichtigen Besorgungen möglichst schon am Freitag zu erledigen, da es am Samstag extrem viele Besucher hatte.

Bei Sandro deckten wir uns mal wieder mit Grappa „made of sandro“ ein.... ob der Zoll wohl Freude an uns gehabt hätte...?

Bei fast 20 Grad genossen wir zwischendurch auch die Sonne mit einem feinen Ristretto. Es hat sich wieder gelohnt, die Kisten und Rucksäcke waren wieder randvoll. Jetzt kann der Winter kommen, wir werden uns in unsere Werkstätte zurückziehen...

Schuler Ruedi



Steinmetz

Gregor Bucher
Hauptstrasse 24
4444 Rümlingen
Tel. 062 299 18 54
Fax 062 299 18 55



Bei mir Redet man nicht nur mit dem Chef, sondern gleichzeitig mit dem Mann der plant, produziert und versetzt. Persönlich bin ich für Ihren Auftrag von A-Z da. Ob Grabsteine, Restaurierung, Werksteine - Tür und Fenstereinfassungen, vom Vogelbädli bis zum Brunnen oder auch Trockenmauern.

BEAUTY OASE SYLVIA



WAHRE SCHÖNHEIT KOMMT VON INNEN...
...UND VON IHRER BEAUTY OASE!

Permanent Make up | Verschiedene Gesichtsbehandlungen | kosmetische Fusspflege
Haarentfernung mit Warmwachs | Produkte der Marken Babor, Deynique und Gewohl

Wir beraten Sie gerne – Reservieren Sie Ihren persönlichen Pflegetermin
unter Telefon 055 | 282 22 64. Wir freuen uns auf Sie.

www.beautyoasesylvia.ch

MV SUPERBIKE FÜR DIE STRASSE



Von der Superbike-WM direkt in die heimische Garage: Die MV Agusta F4 Reparto Corse ist die Strassenversion von Leon Camiers Rennmaschine.

MV Agusta bringt mit der F4 RC (Reparto Corse) die leistungsstärkste und schnellste jemals gebaute F4 auf die Strasse. Sie ist die momentane Speerspitze eines Projekts, das 1997 mit der Präsentation der ersten F4-Serie Oro seinen Anfang nahm. Bei der neuen RC handelt es sich um die

Strassenversion der für die Superbike-WM (WSBK) homologierten MV Agusta F4 RR, die vom Briten Leon Camier pilotiert wird.

Die RC wird in einer begrenzten Stückzahl von nur 250 Maschinen gefertigt und mit einem umfassenden «ready to race»-Komponentenkit aus-



Für den Rundstreckeneinsatz: Zu jedem Bike gehört ein exklusives Kit mit hochwertigen Teilen.

geliefert, das alles Notwendige beinhaltet, um das Motorrad für den Rundstreckeneinsatz zu konfigurieren. Zum Kit gehören: Auspuffanlage aus Titan mit Hitzeschild

aus Karbonfaser, Spezial-Steuergerät, Abdeckung für den Soziussitz aus Karbonfaser, Tankdeckel mit Schnellverschluss, rot eloxierte Ergal-Stopfen zur Abdeckung der Bohrungen nach Entfernen der Rückspiegel, Echtheitszertifikat und eine individualisierte Motorradabdeckung. Die Spitzenleis-

tung der Maschine beträgt 212 PS bei 13 600/min. Zum Einsatz kommen dabei ein neuer Zylinderkopf, eine neue Kurbelwelle wie auch grössere Einspritzdüsen und leichtere Kolben, wobei das Trockengewicht vom Hersteller mit 175 kg angegeben wird. Dazu tragen u.a. eine Lithium-Ionen-Batterie und eine im AMG-Design gehaltene Karbonverkleidung bei, die mittels Titanschrauben mit dem Rahmen verbunden ist. Jede einzelne Maschine ist nummeriert und kostet in der Schweiz inkl. Komponentenkit 38 690 Franken.

ff

Ihr kompetenter Ansprechpartner in allen MV Fragen



Kaufmann Motos AG | Schwabistalstrasse 98 | 5037 Muhen | Tel. +41 (0)62 723 55 36 | www.kaufmannmotos.ch



SUBARU



Rallye-Garage Müller GmbH

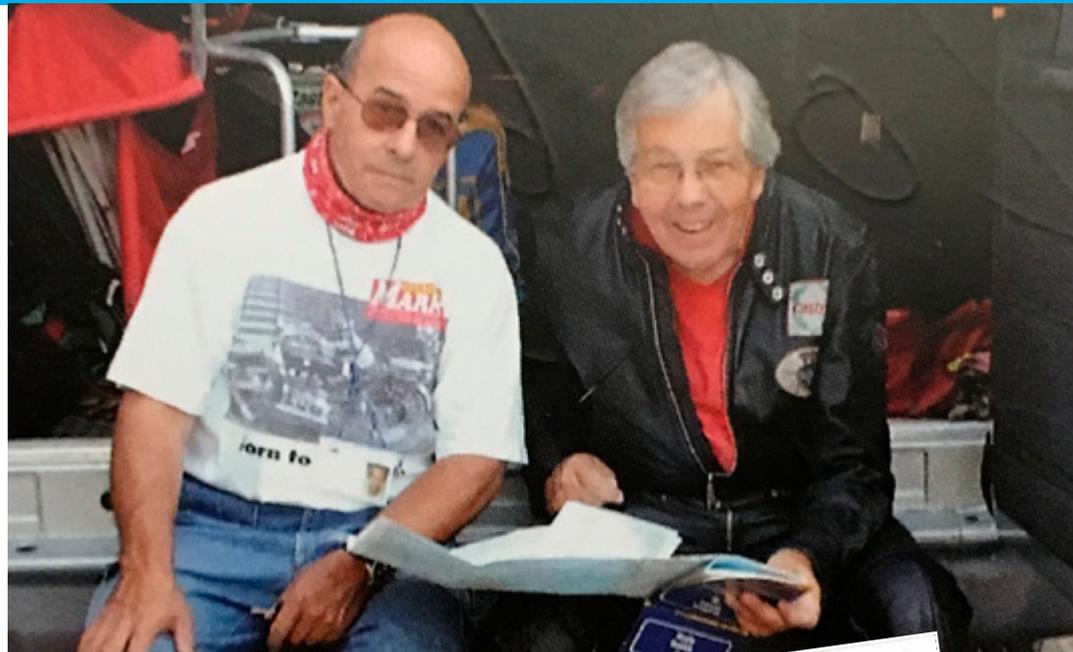


**Baselstrasse 67
4203 Grellingen
www.subarumueller.ch
info@subarumueller.ch
061 741 16 66**

**Service und Reparaturen aller
Marken! Grosses Pneuhotel!**



Ein Dankeschön an Max Zaugg



Lieber Max, wie die Zeit vergeht, wie lange kennen wir uns schon? ich Glaube es sind schon 30 Jahre her als wir uns im Deutschen MV Agusta Club kennen lernten, seither haben wir den MV Agusta Virus in uns, ich darf behaupten, es ist nicht zu unserem Schaden, haben wir doch zusammen einiges in der MV Szene bewirken können, einmal die Gründung des MV Agusta Club Schweiz und die Gründung eines MV Agusta Club Schweiz Racing Team, zusammen hatten wir schöne Momente und viele Erlebnisse, die ich, und sicher auch Du nicht vermissen möchten und für immer in Erinnerung bleiben dürften, vor allem im Ausland auf Rennstrecken, Oldtimermärkten und Ausstellungen durften wir viele neue Bekanntschaften machen und neue Freunde gewinnen. Dass Du jetzt deine Rennausrüstung an den Nagel hängst ist begreiflich, trotzdem bedaure ich dein Entscheid, Gesundheit geht vor, ich freue mich dass es dir wieder gut geht und hoffe dich hie und da auf Rennstrecken zu sehen, vielleicht in beratener Funktion oder einfach Freunde zu treffen.

Für all diese Zeiten möchte ich mich bei Dir und deiner Frau Ruth, die erheblich viel dazu beigetragen hat unser Hobby zu verwirklichen meinen herzlichen Dank aussprechen, ich hoffe dass wir zusammen noch viele schöne Stunden erleben dürfen.

Dein Freund Erwin Naldi

Januar 2016





Gute Aussichten für die Zukunft

Ulrich Schmidt und Stephan Otto organisieren seit zwei Jahren die Deutsche Historische Motorradmeisterschaft. Hier ziehen die Macher der DHM eine erste Bilanz und geben Ausblicke.

Sie beide organisieren seit zwei Jahren die Deutsche Historische Motorradmeisterschaft (DHM). Wie ist der Stellenwert der DHM?

Stephan Otto: Die DHM ist derzeit die größte Motorrad-Straßensportserie Deutschlands mit rund 1600 Solomotorrädern und 350 Gespannen, die 2015 an den acht Veranstaltungen teilgenommen haben. Die Serie hat sich über einen Zeitraum von mehr als 25 Jahren entwickelt. Vor 15 Jahren wurde ihr das Prädikat einer Deutschen Meisterschaft vom DMSB verliehen. Mit den Gleichmäßigkeitsläufen hat der Veteranen Fahrzeug Verband e.V. (VFV) einen Wettbewerbsmodus geschaffen, bei dem jeder Fahrer, egal welchen Alters, Geschlechts oder Rennmotorrads, Klassensieger oder auch Deutscher Meister werden kann. Die anhaltende Zunahme der Starterzahlen beweist, dass sich dieses Konzept bewährt hat.

Für welche Motorradfahrer bietet sich die DHM an?

Ulrich Schmidt: Die DHM ist eine Motorsportserie für alle jene, die Spaß an klassischen Motorrädern und am Wettbewerb auf der Rennstrecke haben. Jedermann kann sich im Rahmen des Reglements selbst ein mindestens 25 Jahre altes Rennmotorrad kaufen oder aufbauen und dieses auf der Rennstrecke unter Wettbewerbsbedingungen bewegen. Die DHM bietet mit 22 Klassen ein breites Spektrum und erfasst damit alle Rennmaschinen der letzten 90 Jahre. Die Klasseneinteilung richtet sich nach Baujahres-Epochen und Hubraum. Hiermit ist gewährleistet, dass jeder mit seinem bevorzugten Motorrad, egal welchen Alters, welcher Leistung oder Marke, an den Meisterschaftsläufen teilnehmen kann.

Der DHM wird oft vorgeworfen, dass hier nur Gleichmäßigkeitsläufe und keine Rennen gefahren werden. Wie stehen Sie zu diesem Vorwurf?

Stephan Otto: Motorradrennen machen nur dann Sinn, wenn man Klassen schafft, bei denen Hubraum, Leistung und Möglichkeiten der technischen Eingrenzungen die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb bieten. Deshalb fährt ja beispielsweise die Moto2 mit Einheitsmotoren, außerdem müssen auch die beiden anderen Klassen im MotoGP mit einem restriktiven technischen Regelwerk leben. So etwas ist im historischen Motorsport nicht möglich, wo ja die unterschiedlichsten Konstruktionen in einer Klasse an den Start gehen. Dass nur derjenige, der als Erster über die Ziellinie fährt, auch Sieger ist, gilt vielleicht für die MotoGP-Rennen. In den meisten anderen Serien, auch bei der IDM, starten mehrere Klassen in einem Rennen. Auch hier kann der Zuschauer nach der dritten Runde nicht erkennen, wer wirklich der Schnellste ist. Selbst wenn es bei den Gleichmäßigkeitsläufen nicht auf die Spitzenleistung der Motorräder ankommt, hat

sich doch gezeigt, dass größtenteils die Schnellsten auch die Gleichmäßigsten sind und somit auf dem Siegereppchen stehen.

Heißt das, dass DHM-Fahrer alle langsam im Kreis fahren?

Ulrich Schmidt: Wer das glaubt, den lade ich gerne zur Teilnahme an einer unserer Veranstaltungen ein. Er wird überrascht sein, wie kräftig bei uns am Kabel gezogen wird. Schließlich gilt auch beim MotoGP: Erst das gleichmäßige (schnelle) Fahren macht einen Valentino Rossi oder Jonas Folger zum Siegetypen.

Welche Änderungen hat es in den letzten zwei Jahren gegeben?

Stephan Otto: Wir haben nach der Übernahme der DHM-Organisation versucht, eine erfolgreiche Serie weiterzuführen. Die DHM hat sich in den letzten beiden Jahren allen Veranstaltern und Rennstreckenbetreibern geöffnet, wofür wir viel Akzeptanz erhielten. So konnten wir 2015 wieder zur Historic Trophy auf den Nürburgring zurückkehren und erstmals an der ADAC Sachsenring Classic teilnehmen. Zudem werden wir uns weiter in Richtung Osten öffnen und 2016 auf dem traditionsreichen Schleizer Dreieck fahren. Dank enger Zusammenarbeit mit dem DMSB haben wir den zweiten Meisterschaftstitel für Gespannfahrer erhalten. Dazu konnten wir die Stadt Lorsch als Ausrichter von Präsentationsläufen gewinnen. Insgesamt haben diese Maßnahmen die Starterzahlen weiter erhöht und den Stellenwert der DHM ausgebaut.

Welche Ziele setzen Sie sich für die Zukunft?

Ulrich Schmidt: Grundsätzlich verfolgen wir drei Kernziele. Erstens bauen wir die DHM mit Klassen für jüngere Baujahre aus. Damit bieten wir Interessenten die Möglichkeit, mit „ihren Rennern“ aus der Zeit Ende der 80er- und Anfang der 90er-Jahre heute auf die Rennstrecke zu kommen. So war Anfang der Saison 2015 die Einführung der Klasse B „Youngtimer Supersport bis Baujahr 1993“ ein voller Erfolg. Insgesamt 36 Fahrer/innen hatten sich neu für die DHM eingeschrieben. Diesem Gedanken werden wir ab 2016 mit zwei weiteren neuen Klassen, der „Sound of Singles“ und der „Battle of Twins“, Rechnung tragen. Zweitens verfolgen wir das Ziel des Ausbaus der Präsentations- und Demo-Läufe für die wirklich alten Schätzchen. Mit Veranstaltungen wie dem Ried-Ring-Revival in Lorsch und den Sonderläufen 60 Jahre NSU Sportmax haben wir in den letzten beiden Jahren gezeigt, dass wir auch für die qualitativ sehr hochwertigen und teuren Preziosen eine entsprechende Plattform bieten. Das setzen wir auch in Zukunft fort. Unser Hauptziel ist allerdings, auch künftig für alle Interessierten bezahlbaren Motorsport auf den berühmtesten Strecken Deutschlands zu ermöglichen.

Seit zwei Jahren das DHM-Organisations-Team: Stephan Otto (l.) und Ulrich Schmidt



Foto: DHM

Für weitere Fragen,
Erwin NALDI

MV Agusta 250 Raid Extra

Diese Raid stand 1958 auf der Mailänder Motorradmesse

Jahrgang:	1958
Zylinder:	¼ Takt
PS:	14 PS bei 5600/min
Hubraum:	246,9 ccm: 69 x 66 mm
Gewicht (trocken)	145 kg
Geschwindigkeit:	115 Km/h
Getriebe:	4 Gang
Verdichtung:	7,2 : 1
Kühlung:	Luftkühlung
Reifen V & H:	2.75 – 19
Rahmen:	Rohr & Stahlblech
Zündung:	Spulenzündung
Antrieb:	Kette
Tankinhalt:	17,1 L
Radstand:	1340 mm
Treibstoff (verbrauch):	Benzin/2.8 l/100 km
Spannung:	6 V / 60 Watt
Bremsen:	V. & H. Trommel 200 mm
Kaufpreis:	240'000 Lire
Besitzer:	Ruedi Schuler

Sie ist immer noch im Original Zustand!
Und sie wird auch immer im Original «Kostüm» gefahren!



FOIADELLI.COM



MOTORACING PHOTOGRAPHY & MORE



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

ERWIN A. NALDI

Classic Moto Bikes
Swiss Racing Team Switzerland
Forst 96

CH-4922 Thunstetten BE

E-Mail: e.naldi@bluewin.ch

Tel: +41 79 320 21 02 - Fax: +41 62 963 15 80

MV Agusta Club - Online

www.mvagustaclub.ch

Berichte, Fotos, Links, Downloads uvm.



Volle Hütte

Zu Beginn der Saison wagte sich die Traditionsmarke mit der Turismo Veloce 800 erstmals in den Touring-Sektor. Die Varese beweisen mit dem Dreizylinder-Tourer eindrucksvoll, dass sich Ästhetik und Nutzwert in diesem Segment nicht zwangsläufig ausschliessen. Aber reichen Grazie und Temperament, um mit Hubraumnachteil gegen dicke Alleskönner wie BMW XR und Ducati Multistrada im Premiumsegment anzustinken? Nicht ganz: Es fehlte noch das obligatorisch gewordene semiaktive Fahrwerk. Eben dieses zeichnet das nun vorgestellte Topmodell Lusso aus. MV zeigte die Lusso-Variante mit semiaktiver Dämpfung zwar bei der Vorstellung der Turismo Veloce, fahren konnte das Topmodell bislang kein Journalist. Um dies zu ändern, wurde kurz vor der Mailänder Messe zum Fahrtermin ins Werk Varese geladen. Nur zehn Journalisten durften anreisen. Optisch unterscheidet sich die Lusso nur im Detail, ausser einer weiss-grauen Farbvariante oder dem teillackierten Frontkotflügel fallen Unterschiede kaum auf. Ein sicheres Indiz ist der serienmässige Hauptständer nebst ausklappbarem Handgriff zum Aufbocken. Dies zeigt, dass sich die Herren aus Varese ernsthaft mit den Bedürfnissen der reisenden Zunft auseinandergesetzt haben. Ebenso mit an Bord sind Heizgriffe, die beim Standardmodell fehlen. Ansonsten bietet MV schon bei der Basis-Veloce reichlich Ausstattung, von dessen Nutzwert auch Lusso-Kunden profitieren. Dazu gehören Bordsteckdosen für Fahrer und Sozius, USB-Ladebuchsen unterm farbigen TFT-Cockpit, Tempomat, höhenregulierbares Windschild und das volle Elektronik-Programm mit vier Fahrmodi, Bliiber-Schaltautomat, Traktionskontrolle sowie ABS mit Hinterrad-Abheberkennung. Die Lusso macht mit semiaktivem Fahrwerk, Heizgriffen, Hauptständer und GPS-Datalogger die Hütte komplett voll. Nur die beiden 30-Liter-Koffer sind im Preis von 18 390 Franken nicht inklusive. Durch den hohen Heckrahmen perfekt integriert, bunkert jeder Koffer einen Integralhelm, dennoch baut das Gepäckabteil nur 810 mm breit. Schmäler als der Lenker, damit im Stadtgetümmel keine Autospiegel rasiert werden.

Keine Spur von Leistungsmangel

Sich in italienischer Manier durch den Berufsverkehr zu mogeln, war die erste Prüfung. Mit schmalem Heck und perfekter Übersicht auf dem 86 Zentimeter hohen Polster ein Kinderspiel. Die entspannt aufrechte Sitzposition und vor allem die bestechende Wendigkeit generiert aber auch nach dem Ortsschild reichlich Fahrspass. Kein dicker Konkurrenz-Tourer kurvt annähernd so leichtfüssig durchs Hinterland wie die kompakte 800er. Von

Kurz vor der EICMA lädt MV Agusta im Stammsitz Varese zur Probefahrt seines Top-Tourers. Hauptmerkmal der Lusso-Variante ist neben gehobener Ausstattung ein semiaktives Fahrwerk von ZF-Sachs.

Text: Dieter Hamprecht / Bilder: MV Agusta, Hamprecht



Fast wie eine Comic-Seite: Langweilig-einfarbig war gestern.



Semiaktive Gabel von Sachs, Radialbremszangen von Brembo.



Auf kurvigen Strassen ermöglicht die luftig-leichte Turismo Veloce schnellen Tourismus.

Technische Daten

MV AGUSTA TURISMO VELOCE LUSSO 800

Antrieb: Flüssigkeitsgekühlter R3, DOHC, vier Ventile, Bohrung x Hub 79 x 54,3 mm, 798 cm³, Verdichtung 12,2:1, elektronische Motorsteuerung für Benzineinspritzung und Zündung, Drosselklappen 50 mm, E-Starter, Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, 6 Gänge, Kette, 110 PS (81 kW) bei 10 000/min, 83 Nm bei 8000/min.

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahl/Alu-Verbund, USD-Gabel Ø 43 mm, Vorspannung einstellbar, Zug- und Druckstufe semiaktiv, Alu-Einarmschwinge, Umlenkhebel, 1 Federbein, Vorspannung einstellbar, Zug- und Druckstufe semiaktiv, Federwege 160/165 mm. Scheibenbremsen, vorne 2 x 320 mm, Vierkolbenzangen, hinten 220 mm, Zweikolbenzange. Alugussräder 3,5" und 6,0", Reifen vorne 120/70-17, hinten 190/55-17.

Fahrassistenten: 4 Fahrmodi, ausschaltbare Traktionskontrolle, ausschaltbares ABS, Schaltautomat.

Abmessungen: Radstand 1460 mm, Lenkkopf 64°, Nachlauf 108 mm, Sitzhöhe 850 mm, Gewicht vollgetankt 208 kg, Tank 22 l.

Preis: CHF 18 500.- inkl. NK, lieferbar in Rot/Silber und Weiss/Grau.



Wenn man die Koffer geschickt konstruiert, passt auch ohne Überbreite ein Integralhelm rein.

Leistungsmangel oder gar Langeweile nicht die Spur. Temperamentvoll feuert der 110 PS starke Dreizylinder aus den Ecken. Inzwischen hat MV nach zwei Software-Updates auch störende Lastwechsel im Griff. Mit dem neuen Mapping der Drive-by-Wire-Drosselklappen gelingt selbst der Sprint ab Standgas ohne Kettenschlagen. Fast linear legt der Zwölfventiler Kohlen ins Feuer: 90% der 83 Nm stehen bereits ab 2000/min bereit. Hinter der 7000er-Marke zeigt die Lusso, aus welchem Stall sie kommt. Die Zeichen auf Sturm gestellt, bläst die Lusso in den unteren zwei Gängen gerne auch mal mit gelupftem Vorderrad zum Angriff. Wer vom feurigen Temperament nicht genug bekommt, wechselt die Gänge in beide Richtungen blitzschnell und ohne Griff zum Kupplungshebel

mit dem Bliiber-Schaltassistenten. Früher nicht frei von Tadel, sind auch bei diesem Feature Unzulänglichkeiten behoben.

Elektronik greift bei Regen helfend ein

Leider galt das nicht für das Wetter in Varese. Zum grossen Teil schüttete es wie aus Eimern. Per Knopfdruck wechselt die Lusso in den Rainmode, welcher die Leistung auf 80 PS reduziert und die Drosselklappen sanfter betätigt. Gleichzeitig wacht die Traktionskontrolle auf defensivster Stufe 8 über Schlupf am Hinterrad. In Verbindung mit dem Bosch-ABS brennt da kaum etwas an, auch wenn die Schlupfregelung nicht immer schnell genug auf Reibwertsprünge reagiert. Im Fahrmodi «Touring» mit 90 PS und dezent gestimmter Drosselklappen- und Schlupfregelung läuft es ebenso entspannt. Bei Tempo 100 im Sechsten brummt der Triple relaxt mit 4500 Umdrehungen und souveränem Drehmoment. Da der Auspuff bei moderater Drehzahl erfreulich leise tönt, stört die mechanisch raue Klangkulisse des Triple, dessen Antihopping-Kupplung laut hinterm Gehäuse scheppert. Im Sportmodus bei höherem Drehzahlniveau überwiegen kerniger Dreiklang und das Fauchen der Airbox.

Ohne iPhone kein individualisiertes Fahrwerk

Veloce heisst übersetzt eilig – und der kompakte 800er wird spielerisch mit 192 Kilo (trocken) fertig. In den drei werkseitig konfigurierten Standardmodi (Rain, Touring, Sport) passen sich Motorcharakteristik, Traktionskontrolle sowie die Dämpfungscharakteristik des semiaktiven Fahrwerks automatisch an die namensgebende Programmwahl an. Wer eigene Lösungen anstrebt, findet im Custom-Modus reichlich Spielraum zur Individualisierung.

E-Gas, Motorbremse, Traktionskontrolle, Schaltautomat, Speed-Limiter sowie Druck- und Zugstufendämpfung der semiaktiven Fahrwerkskomponenten sind hier individuell frei einstellbar. Die Fahrwerkabstimmung jedoch nicht wie üblich über das Display des Motorrads, sondern nur mittels installierter App von Tablet-PC oder Smartphone. Derzeit ist diese App allerdings nur für Apple-Nutzer mit iOS-Betriebssystem erhältlich. Android- und Windows-Nutzer müssen sich bis auf unbestimmte Zeit gedulden oder einen Kumpel mit iPhone mit auf Tour nehmen. Warum MV Agusta ausschliesslich Apple-User bedient, ist ein Rätsel, hat Apple am internationalen Mobilmarkt einen Marktanteil von nur etwa 20% – in der Schweiz aber über 50%.

Auch beim Anpassen der Federvorspannung macht man es dem Lusso-Kunden unnötig schwer. Am Heck findet sich ein manuell bedienbarer Hydraulik-Einsteller. Zur Niveaueinstellung der Gabel ist jedoch Spezialwerkzeug nötig, welches nicht im Bordwerkzeug enthalten ist. MV verweist auf seine Händler, welche die Vorspannung der Gabelfedern mit Spezialwerkzeug übernehmen. Ob die Werkstatt auch sonntags für eine spontane Tour mit Sozius und Gepäck helfen wird? Lusso-Kunden sollten beim Kauf auf passendes Werkzeug bestehen!

Um von der semiaktiven Dämpferregelung einen aussagekräftigen Eindruck zu bekommen, war das Wetter zu verregnet und die Fahrzeit zu kurz. Spürbar waren unterschiedliche Setup-Varianten der Fahrmodi erst bei höheren Geschwindigkeiten. So gibt sich das Fahrwerk in den Modi Rain und Touring komfortbetont. In Sachen Ansprechverhalten gefällt die ZF-Sachs-Hardware aber durchaus auch im strafferen Sport-Modus, der am besten zur agilen Kurvenfeile mit Gepäckabteil passt. ■

Meine Meinung

MV AGUSTA TURISMO VELOCE LUSSO 800

In der Stadt	★★★★★
Auf grosser Tour	★★★★★
Sportlich fahren	★★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★★
Emotionen	★★★★★



Dieter Hamprecht

Echten Mehrwert der elektronischen Dämpfung gegenüber der Basis mit konventionellem Fahrwerk konnte ich nicht erkennen. Somit rechtfertigen Heizgriffe, Hauptständer und GPS-Logger den Aufpreis für die Lusso-Variante kaum. Das Wichtigste – Fahrspass, Emotionen ohne Ende und grossen Nutzwert, liefert bereits das Basismodell. Der Lusso-Zuschlag ist in eine Motorradreise besser investiert. Sport-Touristen sollten sich die Veloce unbedingt mal ansehen.

Alle Testerprofile unter www.motosport.ch/tester.html



Streetsurfing um Varese – und es hat auch aufgehört zu regnen.



Die Werkstatt für klassische Motorräder

Wir sind Ihr Spezialist für Motorräder aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, für Reparaturen, Restaurationen, Einzelanfertigungen sowie für Ersatzteile und Zubehör.



Vertrauen Sie auf die Gartenspezialisten von Honda



Ihr Händler für Beratung und gepflegten Service:

Fachgeschäft für
Motor-, Forst- und Gartengeräte
Beratung, Verkauf und Reparaturen

Regio Garten- und Forstgeräte GmbH

Werkstatt / Verkauf: St. Jakobs-Str. 13, 4132 Muttenz - Tel. 061 461 33 16



RS Moto Tours

Ruedi Schuler
Bahnhofplatz 18
6440 Brunnen
Tel. +41 79 446 65 36
schulerruedi@bluewin.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



Herzlichen Dank an unsere Freunde des MV Club Schweiz!



Unser Treffen war ein Erfolg !

Das Wetter passte.

Zudem durften unsere Gäste und wir Alle, uns an dem schön her gerichteten Stand von Euch erfreuen!

Das OK des 27. IMCS Motorradtreffens



Oldtimer-Treffen BLEIENBACH

Sonntag, 27. März 2016
mit Sonderthema: «grosse Heckflossen»

Sonntag, 24 April 2016
mit Sonderthema: «Mini-Cooper»
mit live Musik

Sonntag, 29. Mai 2016
mit Sonderthema: «Ford Mustang»

Sonntag, 26. Juni 2016
mit Sonderthema: «Wohnwagen und Camping-Fahrzeuge»

Sonntag, 31. Juli 2016
mit Sonderthema: «Einachser und Traktoren»

Sonntag, 28. August 2016
mit Sonderthema: «MV-Agusta & Fiat 124 Spider»

Sonntag, 25. September 2016
mit Sonderthema: «Oldtimer zu verkaufen»
mit live Musik

Oldtimer Freunde aus der Luft und von der Strasse laden wir auf einen der schönsten Flugplätze der Schweiz, nach Bleienbach zum Treffen ein. Jahrgangaufteilung auf dem Platz, separate Fläche für Themenausstellung, grosse Festwirtschaft (10–16 Uhr). **Gratis-Teilnahme!**

Bitte organisiert Euch spontan in der Szene, damit wir auch Oldies für die Sonderthemen auf dem Platz haben.



Restaurant Flugplatz Bleienbach 's'Flügerli

www.fluegerli.ch



Quattrophoni's



Restaurant Flugplatz Bleienbach 's'Flügerli

...HIER treffen sich die Oldi-Fans das ganze Jahr!

www.fluegerli.ch



Die Koffer sind bei der Turismo Veloce optional und bauen mit 810 mm nicht breiter als der Lenker (900 mm)

Claudios **Vermächtnis**

MV Agusta wagt mit der Turismo Veloce den Sprung ins hart umkämpfte Segment der Tourensportler. Was kann das neueste Modell der italienischen Traditionsmarke der etablierten Konkurrenz entgegenhalten?

Text: Fabrizio Foadelli / Bilder: MV Agusta, Fotadelli



Prägnantes und charakteristisches Design beim LED-Rücklicht und grosszügig dimensionierte Haltegriffe für die Sozia schmücken das Heck.

Es ist ein mutiger Entscheid für eine kleine Firma wie MV Agusta, neue Wege zu gehen, um sich der etablierten Konkurrenz im Touringsegment zu stellen und mit der Turismo-Veloce-Baureihe ein komplett neues Bike dafür auf den Markt zu bringen. Bereits an der vorletzten Mailänder Motorradmesse wurde sie vorgestellt, doch dann war lange Ruhe um das ehrgeizige Projekt, bis nun nach anderthalb Jahren die Einladung zur Pressepräsentation mit Probefahrtoption an die Côte d'Azur in Südfrankreich folgte.

Drei statt vier Zylinder

Das ursprüngliche Konzept für ein sportliches Tourenbike basiert auf einer visionären Idee des 2011 verstorbenen MV Agusta-Chefs Claudio Castiglioni, der einen sportlichen Tourer auf Basis der Vierzylinder-Palette auf seiner geheimen Wunschliste hatte. Realisiert wurde das Projekt jedoch unterdessen mit einem Dreizylinder, als achte Version der 800er-Baureihe. «Wir hätten auch eine Vierzylinder-Granate mit 200 PS machen können», erzählt uns Giovanni Castiglioni, Sohn von Claudio Castiglioni und heute CEO von MV Agusta, «entschieden haben wir uns schliesslich jedoch für die modernere Dreizylinder-Plattform». Nicht ohne Stolz meint er: «Die Turismo Veloce ist das kühnste jemals von MV Agusta gebaute Motorrad. Es ist ein total neues Konzept für uns, und wir haben eine Herausforderung angenommen, die vielleicht noch schwieriger war, zumindest für uns, da wir uns auf der Rennstrecke zu Hause fühlen. Denn schliesslich bauen wir nicht einfach Motorräder, sondern wir schaffen Emotionen».

Elektronik und nochmals Elektronik

Das ist nicht übertrieben, denn der italienische Tourer schmeichelt bereits auf den ersten Metern dem Ego. Da ist nicht nur der Name Programm, schliesslich heisst Turismo auf Deutsch Reisen und Veloce meint schnell. Und schnell merkt man auch,

wie kompakt die Maschine mit 1460 mm Radstand gebaut ist und wie leichtfüssig sie sich dank lediglich 191 kg Trockengewicht anfühlt, schliesslich ist sie die Leichteste ihrer Klasse. Erstaunlich, im Vergleich zu anderen MVs ist auch die aufrechte, bequeme Sitzposition. Man muss sich nicht wie bei anderen Modellen der Marke auf das Bike einstellen und sich arrangieren, bei der Turismo Veloce passt auf Anhieb alles, und das Bike stellt sich quasi von selbst auf den Piloten ein. Umfangreich sind auch die Möglichkeiten, um sich das Motorrad auf die eigenen Präferenzen einzustellen. Da wären einmal die drei voreingestellten Mappings: «Rain», bei der die Leistung für ein besonders weiches Ansprechverhalten auf 80 PS beschränkt wird, «Touring» mit einer Leistungsausbeute von 90 PS für genüssliches, drehmomentoptimiertes Touren, und «Sport» mit der vollen Leistungsabgabe von 110 PS für möglichst schnelle und direkte Umsetzung der Gasgriffbefehle. Weiter steht mit «Custom» ein vierter Fahrmodus zur Verfügung, der es erlaubt, das MVICS (Motor and Vehicle Integrated Control System) der zweiten Generation umfassend auf seine persönlichen Bedürfnisse einzustellen. Hier kann der Fahrer verschiedene Parameter auswählen, um das bestmögliche Setup für die individuellen Wünsche zu finden. Einige der Parameter, die angepasst werden können, sind die Motordrehmomentkurve zusammen mit der Leistung in zwei Stufen, der Aktivierungspunkt des Drehzahlbegrenzers, ebenfalls in zwei Stufen (hart oder weich), das Ansprechen auf Befehle des Gasgriffs in drei Stufen sowie die Motorbremse und das Ansprechverhalten des Motors in zwei Stufen. Des Weiteren kann die Traktionskontrolle in acht Stufen programmiert werden.

Mappings korrigiert

Ich habe mich auf die Modi «Touring» und «Sport» beschränkt und fand mich sehr gut damit zurecht, wobei die Unterschiede beim ersten Eindruck nicht

MV Agusta Turismo Veloce **AM GAS**

Technische Daten

MV AGUSTA TURISMO VELOCE

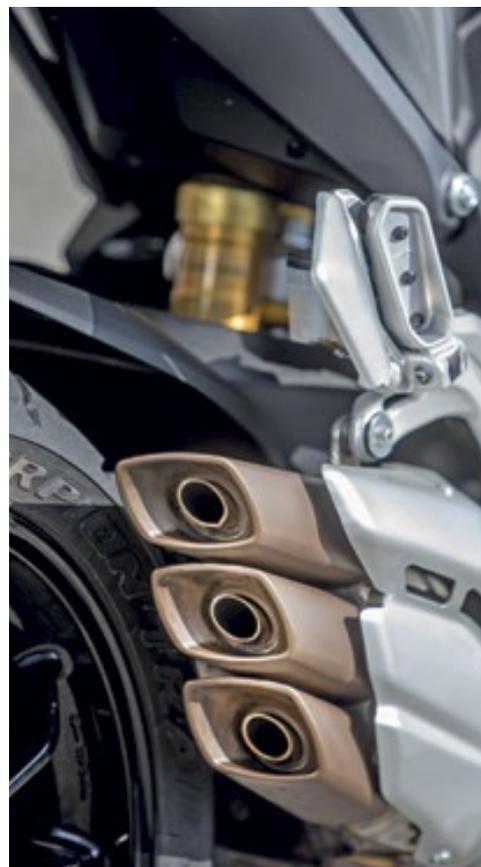
Antrieb: Flüssigkeitsgekühlter R3, DOHC, 4 Ventile, Bohrung x Hub 79 x 54,3 mm, 798 cm³, Verdichtung 12,2:1, elektronische Motorsteuerung für Benzineinspritzung und Zündung, Drosselklappen 50 mm, E-Starter, Mehrscheiben-Ölbakplung, 6 Gänge, Kette, 110 PS (81 kW) bei 10000/min, 83 Nm bei 8000/min.

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen, USD-Teleskopgabel 43 mm, Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar, Alu-Einarmschwinge, Umlenkhebel, 1 Federbein, Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar, Federwege 160/165 mm. Scheibenbremsen, vorne 2 x 320 mm, Vierkolbenzangen, hinten 220 mm, Zweikolbenzange. Aluminiumgussräder 3,5" und 6,0". Reifen vorne 120/70-17, hinten 190/55-17.

Fahrassistenten: 4 Fahrmodi, ausschaltbare 8-stufige Traktionskontrolle, ausschaltbares ABS, elektronischer Schaltautomat.

Abmessungen: Radstand 1424 mm, Lenkkopf 64°, Nachlauf 108 mm, Sitzhöhe 850 mm, Gewicht vollgetankt 208 kg, Tank 22 l.

Preis: ab CHF 15 690.-, excl. NK, lieferbar in Silber/Grau oder Rot/Silber.



Die Auspuffanlage ist mit einem 400-Zellen-Katalysator bestückt.



Als Antrieb dient ein knackiger Dreizylinder, und für die Stabilität des Chassis sorgt ein Gitterrohrrahmen.

allzuweit auseinanderliegen. Lobenswert ist, dass die in der Vergangenheit oft bemängelte, ruppige Gasannahme des Drive-by-Wire-Systems für die Drosselklappensteuerung praktisch inexistent ist. Hier hat MV auf die Kritik der letzten Jahre reagiert und die Mappings auf Vordermann gebracht. Diese Updates können übrigens auch für bereits ausgelieferte Modelle der Dreizylinder-Familie nachgerüstet werden. Ein weiteres elektronisches Helferlein findet sich in Form des Schaltautomaten, der unauffällig und präzise seinen Dienst verrichtet.

Ich will Spass, also gebe ich (Zwischen-)Gas
Zurück zu den Emotionen. Trotz all dem elektronischen Hightech an Bord lässt sich die Turismo Veloce auch konventionell pilotieren: Kurve anbremsen,

Kupplung ziehen und genüsslich eine Salve Zwischengas beim Einlegen des nächsttieferen Gangs geben, und diese Prozedur möglichst zwei-, dreimal hintereinander beim Anvisieren der nächsten Kurve zelebrieren, um den zornigen Lebensäusserungen des Triebwerks zu lauschen. Das Ganze funktioniert so göttlich und macht so viel Spass, dass man die ganze elektronische Spielerei fast als nebensächlich betrachten könnte.

Für Brems- und Ausweichmanöver aus höheren Geschwindigkeiten könnte die Turismo Veloce beinahe schon als perfektes Fahrschulmotorrad durchgehen, so einfach und problemlos bietet sie sich dem Fahrer im Alltag an, dass sie auch einem Fahranfänger bedenkenlos empfohlen werden kann. Zum Easy Going tragen auch das sauber abgestimmte Fahr-

Für sportliche Ausritte an die Mittelmeerküste ist die MV Agusta Turismo Veloce eine vorzügliche Wahl.



Meine Meinung

MV AGUSTA TURISMO VELOCE

In der Stadt	★★★★★
Auf grosser Tour	★★★★★
Sportlich fahren	★★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★★
Emotionen	★★★★★

Fabrizio Foidelli
ist vom schnellen Reisen angetan.



Ehrlich gesagt, hätte ich nicht gedacht, dass mich ein Sporttourer von MV Agusta derart begeistern würde, nachdem ich bereits 2014 den ersten Prototypen an der EICMA in Mailand in Augenschein nehmen durfte. Nun, nach der ersten Probefahrt bin ich positiv überrascht, was die Techniker um Giovanni Castiglioni auf die Räder gestellt haben. Ein herrlich gut funktionierendes und einfach zu fahrendes, wendiges Gerät, mit dem man auch lange Strecken in Angriff nehmen kann. Erfreulich, dass die exklusive, sportliche DNA der Marke bewahrt bleibt. Dass die Turismo Veloce gegenüber der Konkurrenz ein wenig teurer zu stehen kommt, verschmerzt der Connoisseur mit einem Lächeln.

werk und die effizienten Bremsen bei, die auf allen Strassenoberflächen einen soliden Eindruck hinterlassen. Falls man es jedoch mal krachen lassen möchte, ist die Turismo Veloce auch in dieser Hinsicht ein verlässlicher Partner. Obwohl der Motor zugunsten einer besseren Drehmomentkurve um rund 30 PS beschnitten wurde, fühlt er sich alles andere als träge an, denn er glänzt mit Kraft, Drehfreude, Vibrationsarmut und Kultiviertheit. Dennoch ist kein Drehmomentbüffel entstanden, der nur im höchsten Gang bewegt werden will. Wer mit der MV richtig eins werden will, sollte ruhig mal einen tieferen Gang wählen und das Getriebe nicht in den Tiefschlaf schicken, was insofern kein Problem ist, da die Schaltung leise und exakt funktioniert. Gewöhnungsbedürftig bleibt jedoch das grosse Display im Cockpit, das aufgrund der Informationsfülle überladen wirkt und bei direkter Sonneneinstrahlung schlecht ablesbar ist.

Verheissungsvolle Roadmap

Dass MV Agusta weiterhin am Gas bleiben wird, unterstrich Castiglioni, der bis 2018 19 neue Modelle bringen will. Das dürfte ganz im Sinne seines Vaters sein, der auch in Zukunft seine DNA als persönliches Vermächtnis in die Modellpalette einfliessen lassen dürfte.

Ab Anfang Mai wird die Turismo Veloce bei den Schweizer Händlern stehen, wobei ab Juli die Lusso Variante mit noch umfangreicherer Ausstattung das Angebot nach oben abrunden wird.

Die zum Verkaufsstart in einer Auflage von weltweit 200 Stück initiierte Edition One ist jedoch für die Schweiz bereits vergriffen. ■



MV Agusta CEO Giovanni Castiglioni ist in die Fussstapfen seines Vaters getreten und erweitert die Modellpalette laufend.



Die Frontverschaltung beinhaltet einen LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht im typisch achteckigen Design der Konzernschwester F3/F4.



gull zünd & funke ag

agentur für gestaltung · kommunikation · internet · events

esfunkt.ch

facebook.com/esfunkt



Garage Urs Graf



**Verkauf und Reparaturen
aller Marken seit 1982**



Bolligenstrasse 22
3326 Hub-Krauchthal

Tel. 034 411 24 21
Fax 034 411 00 33

Mir stigge und drugge für Sie!

*Design
Stickerei*
MMCS

Design Stickerei MMCS
Ulmenstrasse 40
4313 Möhlin AG
Tel. +41(0)61 303 12 03

Mail: info@mmcs.ch
Web: www.mmcs.ch



Fertige Strassmuster zum selber aufbügeln
in unserem Shop www.shop.mmcs.ch



NEU! Strass-Steinmuster NEU!



DAS ORIGINAL FÜR ALLE MOTORRADFAHRER

Sport

- Nationale FMS und Internationale FIM Rennlizenzen: Strassenrennen, Supermoto, Motocross, Trial, Enduro, Pocketbike, Snowcross, Vintage, Dragster, Track
- Organisation von Sportveranstaltungen mit Schweizermeisterschaft Status
- Förderung + Kurse für alle Rennfahrer
- Swiss Olympic – Elite Card (Motorradspport)
- Zolldokument «Carnet de passage»
- Hobby Fahrer sind mit Tageslizenzen willkommen

Tourismus

- Teilnahme an der Schweizermeisterschaft Tourenwettbewerb
- Teilnahme an Pässewettbewerb
- Internationale und Nationale Motorradtreffen
- Reduzierter Eintritt zu verschiedenen FMS-Sportveranstaltungen
- 120 Hotel und Restaurant Partner in der ganzen Schweiz

Verkehrssicherheit

- Sicherheitskampagne FMS – Bfu stayin' alive
- Sicherheit für Motorräder durch Unterfahrschutz bei Leitplanken

Verkehrspolitik;

- Aufhebung von überflüssigen Einschränkungen und Verboten
- Keine höheren Abgaben für Benzin, Vignetten, usw.
- Behinderung und Gebühren für Motorräder und Roller in den Städten
- Aufhebung des Bussenwahnsinns
- Zusammenarbeit mit Verkehrsverbänden und Behörden

Publikationen für Mitglieder

- Verbandszeitung MOTOnews (Sport – Tourismus – Informationen)
- Moto-Sport Newsletter deutsch

Vergütungen

- CHF 300.– max. für Pannenhilfe Schweiz und FL, gemäss Reglement
- CHF 500.– Wildschaden (Selbstbehalt Fr. 100.–)
- CHF 100.– Konsultation eines Rechtsanwalts bei Strassenverkehrs- oder Fahrzeugsproblemen
- CHF 50.– Kostenbeteiligung Fahrkurs bei den anerkannten Fahrschulen
- CHF 30.– Nothilfekurs des Schweiz. Samariterbundes
- Bei Tod infolge eines Verkehrsunfalls: CHF 1500.– Motorrad; CHF 1000.– Auto; CHF 1000.– Passagier

Versicherungen und Rabatte

- Rabatt bei CAP Rechtsschutzversicherung
- Rabatt bei Zürich-Versicherungen
- Vorteilhafte Haftpflicht-Versicherung für Veranstalter bei der Zürich-Versicherung
- Vorteilhafte Taggeldversicherung für lizenzierte Fahrer bei der Zürich-Versicherung
- Rabatt 15% bei der Helsana-Gruppe (Krankenkasse)
- Rabatt bei Migrol (Private Card) 3 Rappen
- Rabatt Hotel-Card (Halbtaxabo für Hotels)

Ausbildung

- Ausbildung zum Rennleiter
- Ausbildung zum Kontrollkommissär (technisch oder administrativ)
- Ausbildung Swiss Olympic für Sport und Verwaltung (z.B. Trainer)
- Professionelle Ausbildung für den Elitesportler

FEDERATION MOTOCYCLISTE SUISSE FÖDERATION DER MOTORRADFAHRER DER SCHWEIZ FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA SVIZZERA

Ich trete der FMS als Direkt- oder Clubmitglied definitiv bei.

Name: _____

Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Geburtsdatum: _____

Einzel-Direktmitglied (CHF 75.–/Jahr) (CHF 55.–/Jahr)

Paar-Direktmitglied (CHF 100.–/Jahr)

Im selben Haushalt (CHF 80.–/Jahr)

Familien-Direktmitglied (CHF 125.–/Jahr)

Im selben Haushalt (CHF 100.–/Jahr)

Junior-Direktmitglied (CHF 15.–/Jahr) bis 18 Jahre (CHF 10.–)

Clubmitglied: Beitrag FMS + Club-Beitrag

Datum, Unterschrift: _____

Bitte faxen oder senden an:

FMS Sekretariat

Zürcherstrasse 305

CH-8500 Frauenfeld

Fax + 41 52 723 05 55

fms@swissmoto.org

www.swissmoto.org





Cornu Master School

Ihre Motorradschule für Anfänger und zur Weiterbildung



Die Cornu Master School ist eine Schule zur Perfektionierung der Motorradbeherrschung, wobei mit professionellen Instruktoren gearbeitet wird. Sie ist in der Schweiz führend auf diesem Gebiet mit zahlreichen exklusiven Leistungen. Ins Leben gerufen wurde sie in 1993 von Jacques Cornu, Motorradweltmeister und mehrfachem Motorrad Grand Prix-Sieger.

Die Cornu Master School ist auch vom Schweizerischen Verkehrssicherheitsrat anerkannt, was bedeutet, dass sie Qualitätsstandards sowohl für die Kurse als auch für die dort tätigen Instruktor erfüllt. Unsere Kurse richten sich an jede(n) Motorradfahrer(in).

Ganz egal, ob Sie erst seit wenigen Monaten oder schon seit mehreren Jahren fahren.

Termine 2016: www.cornu-moto.ch

Wenn Barockengel fliegen

«Fahren ist in erster Linie Gefühlsache», haucht mir der Prospekt der MV Agusta Stradale 800 ins Ohr. Wenn das so ist, dann muss ich mich ja gar nicht dafür schämen, dass ich mich in ein Motorrad verknallt habe.

Text: Henrik Petro / Bilder: Fabrizio Foidelli, Petro

Mit seiner Geliebten durchbrennen wie einst Robin Hood mit Lady Marianne in den Wäldern von Sherwood: die Natur, die Stradale und ich.

Wer mich in Begleitung auf der Strasse sieht, mag den Eindruck erhalten, dass ich eine Schwäche für Japanerinnen habe. Dieser Eindruck ist nicht falsch. Ich schätze ihre Tugenden, für die sie bekannt sind: Zuverlässigkeit, Langlebigkeit, Unkompliziertheit. Sie sind stets gepflegt, gelegentlich sogar hübsch, aber zugleich pflegeleicht und bescheiden. Sie haben einen Sinn fürs Praktische und zicken nicht rum. Sie sind, ihrer kulturellen Herkunft entsprechend, stets bemüht, nicht zu enttäuschen, sondern glücklich zu machen. Und sie sind keine «Golddigger», das heisst, sie nehmen mich nicht aus. Eigentlich könnte man an dieser Stelle «Happy End» schreiben, und ich reite mit ihnen gemeinsam in den Sonnenuntergang.

Doch wie das eben so ist mit den Vernunftsehen: Statistisch gesehen halten sie zwar am längsten, und in jeder Hinsicht sind sie die beste Wahl. Aber sie sind unvollkommen, denn etwas fehlt. Was es ist, bleibt so lange unbemerkt, bis man jemandem begegnet, der einem dies durch seine blosser Erscheinung bewusst macht. Und genau das ist mir passiert, als ich bei TMR Factory in Remigen AG mein neues Date abholte: Ich habe mich in eine Italienerin verknallt.

Liebe auf den ersten Blick ist oberflächlich - na und? Natürlich ist sie bildschön. Ihr knappes, enges Designer-Kleid betont ihre atemberaubenden Kurven, die meinen Blutdruck steigen lassen. Ihre ausgewo-

gen Proportionen sind eine Wohltat für meine Augen. Sie hat Stil wie sonst keine; ihre von Meistern ihres Fachs entworfenen Details und Accessoires sind perfekt auf ihren Typ abgestimmt, auch wenn Kritiker meinen, ihr Auftritt sei zu verspielt, zu barock. Sie ist Jet-Setterin, ständig unterwegs, das verraten ihre schicken Kofferchen. Ihre Reisen dauern aber nur kurz, das verrät das geringe Packvolumen. Ein Helm passt da nicht rein, wohl aber Zahnbürste, Nachtcremes und Bikini, allenfalls ein Abendkleid und ein paar High Heels. Giessen darf es nicht, die Softbags wehren nur kurze Regenschauer ab. Liebe auch hier im Detail: Die leichtgängigen Reissverschlüsse sind mit dem MV-Logo geschmückt, wie auch der abgestepte Sitz. Aufse-



Werden die Koffer abgenommen, kommen weitere Rücklichter zum Vorschein, die automatisch aktiviert sind.



Blinker in den Handschützern integriert: Jedes Detail ist überlegt.

henerregend wie ein tief ausgeschnittener Rücken sind ihre Rück- und Bremslichter, die in die Koffer integriert sind. Das reduziert zwar den eh schon bescheidenen Stauraum, aber dafür sind einem neidvolle und anerkennende Blicke sicher. Nimmt man die Koffer ab, kommen am Heck der Maschine Duplikate der Brems- und Rücklichter zum Vorschein. Sie aktivieren sich automatisch, wenn die Koffer entfernt werden.

Meine Befürchtung, dass diese Italienerin wie viele ihrer Landsfrauen eingebildet sei, kapriziös, launisch, verwöhnt und sprunghaft, bestätigt sich nicht. Die Sitzposition ganz weit vorne am stark konturierten, für einen engen Knieschluss ausgeformten Tank und mit der sehr nahe und hoch liegenden Lenkerstange verleihen ihr Supermoto-Charakter. So kann ich ihr von Anbeginn unserer Romanze an ganz nah sein. Es ist beileibe nicht die bequemste aller Positionen, sie ist nichts für gemächliche Eins-Zwei-Drei-Walzer-Liebhaber, sondern fordert vielmehr zum Salsatanz auf. Meine gertenschlanke Schöne lässt sich geschmeidig am Arm führen, tanzt federleicht mit mir über alle Arten von Strassen, nie angestrengt, nie maulend oder schmolend, sondern immer fröhlich, sinnlich, leidenschaftlich und mutig. Und immer, wenn sie (resp. ihr Dreizylinder) anfängt zu singen, ist es um mich völlig geschehen.

Technische Daten

MV AGUSTA STRADALE 800

Antrieb: flüssigkeitsgekühlter R3, DOHC, 4 Ventile, Bohrung x Hub 79 x 54,3 mm, 798 cm³, Verdichtung 13,3:1, elektronische Motorsteuerung für Benzineinspritzung und Zündung, Drosselklappen 3 x 47 mm, E-Starter, Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, 6 Gänge, Kette, 115 PS (84,5 kW) bei 11 000/min, 79 Nm bei 9000/min.

Fahrwerk: Gitterrohrrahmen aus Stahl mit Alugussteilen verschraubt, USD-Teleskopgabel 43 mm, Alu-Einarmschwinge, Umlenkebel, 1 Federbein, Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar, Federwege 150/150 mm. Scheibenbremse, vorne 2 x 320 mm, Vierkolbenzangen, hinten 220 mm, Doppelkolbenzange. Alugussräder 3,5" und 5,5". Reifen vorne 120/70-17, hinten 180/55-17.

Fahrassistenten: 4 Motormodi (davon 1 frei programmierbar), achtstufige Traktionskontrolle, Schaltassistent, ABS mit Überschlussschutz

Abmessungen: Radstand 1460 mm, Lenkkopf 64,5°, Nachlauf 110 mm, Sitzhöhe 870 mm, Gewicht vollgetankt 181 kg, Tank 16 l.

Preis: ab CHF 13 800.- inkl. NK, lieferbar in Rot-Silber, Weiss-Anthrazit, Bronze-Weiss.

Ausgewogene Proportionen, sinnliche Kurven und verspielte Details. Die drei Auspuffrohre sind Markenzeichen der 800er-Tre-Pistoni.





Der abgesteppte, steile Sattel mit geprägtem MV-Logo zwingt den Fahrer, ganz nach vorne an den Tank zu rutschen.

Schönheit liegt in der Familie

Ganz unbekannt ist sie mir nicht: Ich hatte bereits Dates mit ihren Schwestern, die alle mit dem nur 52 kg schweren 798-cm³-Reihenmotor bestückt sind. Dieses Herz liefert temperamentvolle 115 PS (85 kW) bei 11 000/min und maximal 79 Nm bei 9000/min. Ob Brutale 800, F3 oder Rivale – sie verdrehen mir alle schon den Kopf. Der Motor

gegen verführt zu Temperamentsausbrüchen – von Motor und Fahrer. Ergänzt werden die drei Standard-Fahrmodi durch einen voll konfigurierbaren Custom-Mode, der u. a. Leistung, Härte der Gasannahme, Drehzahlbegrenzer, Motorbremse und Traktion steuert.

Die schöne Italienerin ist nämlich eine Wildkatze. Je gespannter man die Stradale fahren will, desto nervöser wird sie. Glücklicherweise ist sie hingegen, wenn man richtig am Gasgriff dreht. Der MV-Schaltassistent EAS 2.0 kann nach dem Hochschalten jetzt auch das Runterschalten ohne Kupplungseinsatz. Dass das Temperament nicht überbordert, dafür sorgt nebst ABS eine achtstufige Traktionskontrolle. Basis der Stradale ist der (neuentwickelte) Rahmen der Rivale. Zur Verbesserung der Traktion wurde die Einarmschwinge von 580 auf 607 mm verlängert.

Meine schöne Italienerin kann manches nicht: Sie ist kein Tourer, dafür reichen Gepäckvolumen, Komfort und Scheibe nicht aus; Cruisen ist gar nicht ihre Disziplin, dafür ist der Motor in tiefen Drehzahlen zu hibbelig. Aber nur ein verstohlener Blick auf sie, und ich will einfach nur mit ihr durchbrennen, irgendwo ein serotoningeschwängertes Wochenende mit ihr verbringen und nur von (Fahrtwind-)Luft und Liebe leben. Selbst wenn danach mein Herz gebrochen wird, so war es das wert...

zieht gleichmässig und hat mit steigender Drehzahl auch mehr Biss. Er faucht und röhrt und rasselt, bis bei 12000/min der Begrenzer den einschreitenden grossen Bruder spielt. Vier Fahrmodi stellt er zur Verfügung, fürs zivilisierte Cruisen reicht der Regenmodus allemal. Der sportlichste Modus hin-



Liebe zum Detail, Teil 17: die gravierten und lackierten Logos an den Kofferreissverschlüssen.



Bei Brutale, Rivale und Dragster sind die Endrohre rund, bei Stradale und Turismo Veloce sind sie viereckig.

Meine Meinung

MV AGUSTA STRADALE 800

In der Stadt	★★★★☆
Auf grosser Tour	★★★★☆
Sportlich fahren	★★★★☆
Zu zweit unterwegs	★★★★☆
Emotionen	★★★★☆

Henrik Petro
ist beim blossen Anblick schon al dente



Leichtbau plus ein kompakt bauender, ebenfalls leichter und hochpotenter Motor sowie ein ausgereiftes Ride-by-Wire – das sind die Zutaten zu einem veritablen Spassbike, das auch Normalos unbeschwertes Fahrvergnügen verspricht. Sieht die Fuhre dann auch noch so gut aus wie die Stradale 800, so steht der Liebeshochzeit nichts im Wege. Die Designer aus Varese bleiben Meister ihres Fachs. Das beweisen nicht nur die Orgelpfeifen des Endschalldämpfers, an denen man sich nicht sattsehen kann, und deren tief röhrender Sound auch hält, was die Optik verspricht. Erstaunlich gut kurvt es sich auch mit Sozia. Die MV bleibt dank günstigem Leergewicht sehr agil, die Leistungsreserven des Dreizylinders müssen nur wenig bemüht werden. Die Bremsanlage verzögert auch gut beladen einwandfrei. Abstriche gibt es beim Koffervolumen, sofern man mehrtägige Touren anstrebt. Aber für Tagesausflüge zu zweit reichen die schmucken Softbags alleweil; Picknick, Regenschutz und bequeme Schuhe/Jäckchen finden Platz. Noch lustvoller ist der Soloritt, der kaum Kompromisse abverlangt. Nur eins sollte man sich abgewöhnen: eifersüchtig zu werden, wenn ein anderer die Geliebte mit den Augen auffrisst. Das wird nämlich öfter passieren.

Alle Testerprofile unter
www.motosport.ch/tester.html



Die schicken Koffer mit den integrierten Rückleuchten ersetzen keine Tourenausrüstung.

Ein Hauch von Agostini

Impressionen der MV 350 S neu

Als die 350 S zum ersten Mal auf der IFMA 1974 präsentiert wurde, dachte wohl niemand im Ernst daran, dieses doch recht avantgardistisch angezogene Motorrad schon bald – wenn überhaupt – auf der Straße zu sehen. Das ist aber nun doch passiert, und darin ist schon ein gewisser neuer Wind in der Modellpolitik von MV zu erblicken, die sich doch bis vor kurzem mehr oder weniger darauf beschränkte, die etwas voluminöse, exklusive 750er zu verkaufen. (Sind Sie die einmal gefahren!? Da kommen Sie sich vor wie auf einem Ferrari Grand Turismo, so säuseln und singen die vielen Zahnräder, die zum Antrieb von zwei Nockenwellen für vier Zylinder in Bewegung gesetzt werden!) Bei der MV 350 S ist das anders. Da müssen sich gute „alte“ Stößel hinter einem nun eckig zurechtgestutzten Kühlrippenwald um die Betätigung der Ventile bemühen, und diese Stoßstangen tun dies mit dem ihnen eigenen Geräusch.

Über dem Vorderrad aus Leichtmetall-Druckguß sitzt ein kleines „Kot-Flügel“ wie man es sonst nur an reinen Rennmaschinen findet. Hier beginnt also bereits der „Rennmaschinen-Look“. Die Ceriani-Telegabel führt hinauf zum Steuerkopf und dem, was aus der Sicht des Fahrers darauf sitzt, dem Cockpit! Vom Steuerkopf weg führt, vom Tank verdeckt, das zentrale Rahmenrohr pfeilgerade nach rückwärts, während unterhalb des Tanks – wieder ein kräftiges Zeichen des Blech- und Rohr-Künstlers – nach rechts und links ein Rohr bogenförmig so heraus geführt wird, daß es genau der Kontur des Tanks folgt und gegen die Knie-Eindellungen nach innen eingezogen wird. Diese obere „Rahmen-Veranda“ geht dann parallel, entlang der Sitzbank-Kanten, nach rückwärts bis zum „Entensteiß“! Nur die beiden Ansaugtrichter der Dell'Orto Vergaser vom Typ VHB 24 B ragen in den abgeschirmten Raum unter dem Sattel hinein. Das ist natürlich nur gerade gut genug dafür, daß keine Steine oder Putzfetzen mutwillig oder aus Vergeßlichkeit in die Ansaugtrichter gelangen können. Der Motor saugt nach wie vor ungefilterte Luft an.

Sitzposition a la „Rennsport“ – perfekt liegende Hebele

Das Starten wird, wenn der Motor kalt ist, eine kleine Gymnastikstunde. Zuerst dreht man den Startschlüssel nach rechts, bis man den elektromagnetischen Brennstoffhahn klickt hört, und dann müssen an den Vergasern die beiden Choke-Hebelchen aus Plastik nach oben geklappt werden. Das geht, da sie links am Vergaser sitzen, beim linken Vergaser noch bequem. Will man diesen Choke-Hebel aber beim rechten Vergaser aufklappen, muß man sich mit spitzen Fingern hindurchwinden. Es geht aber, und wenn das Wetter warm ist, springt der Motor auch mit nur einem Vergaser auf Startstellung nach einigem Treten an. Elektrostarter gibt es nicht. Da muß man eben gründlich kicken. Warmgefahren springt der Motor jedoch auf den ersten Tritt an. Die Lage der Stummellenker zwingen den

Fahrer ebenso in eine rennmäßige Position, wie die Lage der Fußrasten, die hinter der Schwingenlagerung montiert sind. Nach alt-englischer Machart liegt der Schalthebel rechts, mit dem ersten Gang vom Leerlauf hoch, und die Bremse links. Die Fußhebel liegen goldrichtig. Man ist dadurch auf der MV sofort zu Hause. Da auch das Hinterrad eine Scheibenbremse trägt, wirkt der Fußbremshebel über ein kurzes Gestänge direkt auf den Bremszylinder.

Der Motor ist besser als sein Ruf!

Der alte 350 ccm Motor, wenn auch vom Werk mit fröhlichem Optimismus mit 32 PS angegeben, zog wirklich nicht „die Wurst von der Stulle“. Diesmal machte der noch tauforsche neue Motor einen wesentlich kräftigeren Eindruck. Erstens zog er lochfrei aus der Leerlaufdrehzahl hoch und bekam schon bei etwa 4500 Touren zusehends Kraft. An Steigungen ist unter 4500 Touren nicht mehr drin, und der richtige Zeitpunkt, den nächst niedrigeren Gang einzulegen. Mit Ausnahme des ersten Ganges, der mit 1 : 2,87 gegenüber 1 : 0,94 im fünften Gang, recht klein ausgelegt ist, liegen die anderen Gänge sehr schön beieinander, und man hat auch mit der einfahrbedingten Grenze von 6500 U/min immer kräftigen Anschluß. Das mechanische Geräusch ist zwar nicht zu überhören, hält sich jedoch bis 6500 Touren, wenn das Ventilspiel nicht zu groß eingestellt ist, in tragbaren Grenzen. Es wird überdies auch stark vom Ansauggeräusch der ungehemmt in die Ansaugtrichter strömenden Luft überdeckt. Vom Auspuffgeräusch her war unser Exemplar durchaus erträglich und keineswegs unangenehm. Wenn der Motor zu stark rasselt, ist es an der Zeit, das Ventilspiel zu kontrollieren. Die max. Leistung des (eingefahrenen) Motors gibt das MV-Handbuch nun mit 35 PS bei 8500 Touren an. Die Höchstgeschwindigkeit mit 170 km/h. Das halte ich allerdings für italienisches „Motorrad-Latein“, würde mich aber gerne exakten Messungen beugen. Immerhin lief das uneingefahrene Exemplar willig und zügig bis zu der mir erlaubten 6500 Tourengrenze hinauf, die am Tacho knapp 130 km/h waren. Bei meinem Gewicht von 100 kg und flatterndem Barbour-Anzug eine Indikation dafür, daß es da mit einem leichten Fahrer in glattem Leder noch bequem weiter geht.

Erstklassiges Fahrwerk und ebensolche Bremsen

Setzt man sich mit der MV 350 S in Bewegung, ist man schon nach wenigen Minuten von der Leichtigkeit beeindruckt, mit der sich dieses Motorrad fahren läßt. Fast möchte ich den abgedroschenen Ausdruck „wie ein Fahrrad“ verwenden, der bei einem immerhin 160 kg schweren Motorrad nicht ganz

am Platz sein kann. Es ist nicht nur bei schneller Kurvenfahrt beeindruckend spurtreu sondern auch dann, wenn man in Schräglage über wellige Straßenpartien kommt. Als ich im Voralpengebiet eine längere geschotterte Baustelle passieren mußte, in die ich etwas zu schnell einfuhr, kam mir zunächst das Herz etwas hoch, das MV-Fahrgestell zeigte sich aber auch auf dieser grobgeschotterten Straße trotz Stummellenker und dazu unpassender Sitzposition als recht lammfromm und der Situation gewachsen. Der Federungskomfort ist für einen 100 kg schweren Mann durchaus passabel. Die Ceriani-Gabel vorne ist sogar um eine Spur zu weich und die Hinterhand etwas zu straff. Das muß man natürlich bei so einem Rad je nach Geschmack entsprechend abstimmen.

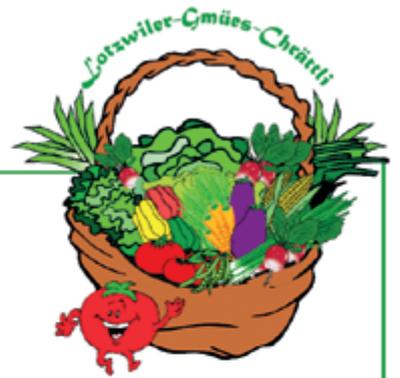
Gleichermaßen erstklassig wie das Fahrwerk sind auch die Bremsen. Am Vorderrad sind es zwei Scheiben mit 230 mm Durchmesser und hinten nur eine, gleich große, Scheibe. Man hat zunächst etwas Hemmungen, an den beiden Vorderradscheiben kräftig zu „ziehen“, denn ein Blick auf den nur mit einem 2,75 Zoll starken Vorderrad-Reifen warnt vor zu viel Bremskraft. Die ist aber offenkundig so gut dosiert, daß man bald zupackt und das Rad in den Griff bekommt.

Fazit: Die MV-Agusta 350 S ist ein völlig neues Motorrad

Es ist nicht nur das völlig andere, moderne bis avantgardistische Aussehen, das die MV 350 S als völlig neues Motorrad erscheinen läßt, sondern auch der stark überarbeitete Motor, der komplett neue Rahmen und nicht zuletzt natürlich die Leichtmetall-Druckgußräder mit der ausschließlichen Verwendung von Scheibenbremsen. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist nicht nur die Motorleistung gewachsen, sie wurde auch „fülliger“ und darum für den normalen Fahrgebrauch kräftiger. Die Fahrleistungen liegen jedoch nicht nur deshalb merklich höher, als sie mit dem alten Modell erzielbar waren, sondern vor allem durch die wesentlich verbesserten Fahr- und Spureigenschaften und das höhere Bremsvermögen. Man hat im Gegensatz zur alten 350 S nicht mehr das Gefühl, auf einem etwas zu schmalbrüstigen gerateten Bügelbrett zu sitzen, sondern auf einem voll ausgewachsenen Motorrad, das sich trotzdem leicht und unbeschwert fahren läßt. Ob ein echtes sportliches, wettbewerbs-taugliches Potential in der MV 350 S steckt, wage ich füglich zu bezweifeln. Sicher ist jedoch, daß damit ein in der Optik mindestens gleichwertiges Modell den großen MV 750er Modellen an die Seite gestellt wurde, das schon mit einem um mehr als die Hälfte niedrigeren Preis dem echten Motorrad-Fan den „Hauch von Agostini“ mit auf den Weg gibt. Ob das allein genügt, um den doch recht happigen Preis zu rechtfertigen, wird letztlich der Verkauf zeigen. Mit einem entsprechend stärkeren 500er Motor in gleichem Fahrwerk wäre der kommerzielle Erfolg wahrscheinlich garantiert.

Dr. Helmut Krackowizer

Mit der Region - Für die Region



Frutservice

Früchte-und Gemüse en gros

Ihr Spezialist für:

*Früchte und Gemüse aller Art!
Hiesige Saison-Gemüse täglich
frisch vom Pflanzplätz!*

*Direktverkauf
Lotzweiler-Gmies-Chrättli
Mo - Sa 9 - 12 Uhr*



Lagerhaus Bahnhofstr. 14 4932 Lotzwil - Tel. 062 923 07 77 - Fax 062 923 35 65

Yoga Schule Maya Naldi

Dipl. Yogalehrerin SYG/BDY

Es bestehen die unterschiedlichsten Meinungen was Yoga ist.
Ein Gesundheitssystem - gut für Stressabbau - eine Art Fitness.

Die Yogalehre jedoch führt weit über diese Gesundheits- und
Beweglichkeitsaspekte hinaus.

Gesundheit, Entspannen können, Elastizität und Beweglichkeit sind
tatsächlich Früchte der Yogapraxis und die persönlichen Ziele vieler
Yoga-Praktizierender.

Hasenrainstrasse 65 "im blauen Haus" CH-4102 Binningen Tel./Fax 061 461 55 75

Schmidholzstrasse 61 CH-4142 Münchenstein Tel./Fax 061 461 55 75

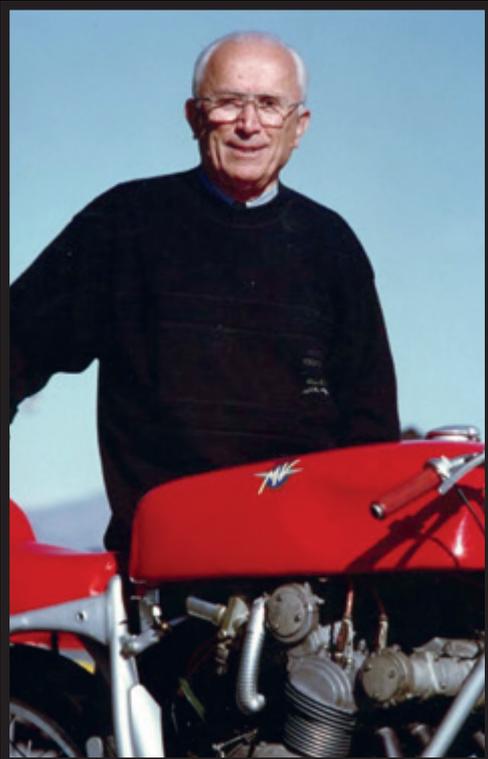
www.yogaschule-naldi.ch / info@yogaschule-naldi.ch



Traurig nehmen wir Abschied von Marietta Künzi. Sie ist am 25. Juli unmittelbar bevor Sie sich auf den Weg machen wollte zu unserem 20 jährigem Clubtreffen im Züricher Oberland nach einem Herzstillstand unerwartet verstorben.

Marietta war allzeit fröhlich und hilfsbereit und hat als Gründungsmitglied des MV Agusta Club Schweiz viel für unseren Club geleistet. Wir werden Sie vermissen und nie vergessen.

Den Angehörigen von Marietta Künzi entbieten wir unsere herzliche Anteilnahme.



Zum Tod von Arturo Magni (1925-2015)

Am 2. Dezember hat uns ein sehr guter Freund, Arturo Magni, im hohen Alter von 90 Jahren für immer verlassen. Darüber sind wir sehr betroffen und traurig. Er war eine herausragende Persönlichkeit und wichtiger Mitarbeiter und Rennleiter bei den MV-Works in den Jahren 1950 bis 1970. Unter seiner Mitarbeit konnte MV-Agusta 38 Weltmeistertitel feiern.

Gerne erinnern wir uns an viele schöne Treffen in Italien, an denen Arturo mit seinen beiden Söhnen Giovanni und Carlo dabei war.

Ganz besonders denken wir auch gerne an das letzte Treffen zum Gedenken von Claudio Castiglione in Schiranna/Varese, an dem wir im Garten von Giovanni Magni im Kreise der ganzen Familie Magni, ein wunderschönes Wochenende verbrachten. Niggi Horni, Erwin Naldi und ich erlebten am 4. Dezember eine unvergessliche Abschiedsfeier in der vollbesetzten Kirche von Samarate. Vor der Kirche standen 2 MV- Rennmaschinen, die nach der Trauerfeier gestartet wurden und Arturo mit einem letzten Gruss verabschiedeten. Wir werden Arturo Magni immer in unseren Gedanken in Ehren halten





