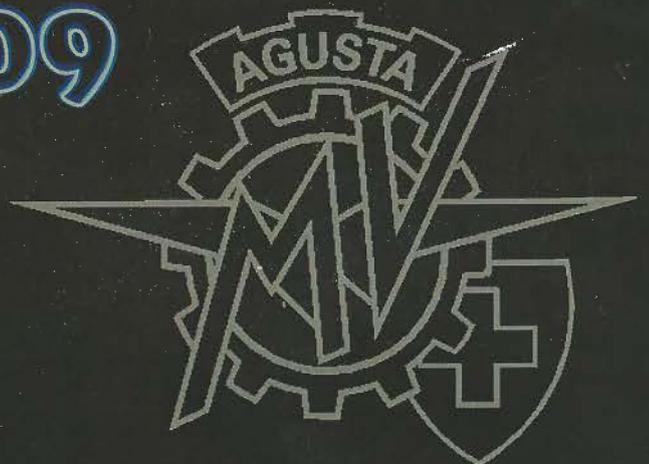




MV AGUSTA CLUB
SCHWEIZ
JAHRESBERICHT

2009





Vorwort des Präsidenten

Vorwort zum dritten.

Die Zeit verrinnt, schon wieder ist ein Jahr vorbei.

Viele Veranstaltungen und Treffen in der Schweiz und im nahen Ausland begleiteten uns auch in diesem Jahr. Das Clubleben boomt.

Dank der neuen MV- Generation nimmt der Mitgliederstand laufend zu.

Das jetzt ein junger MV' ler vielleicht auch noch Freude an alten Motorrädern bekommen könnte, ist jetzt sehr gut möglich.

Uns ältere Mitglieder, die bei der Clubgründung dabei waren, würde das natürlich sehr freuen. Denn vor einigen Jahren hatten wir die Befürchtung, dass unser Club langsam veraltet und zu einer Altersheimgruppe werden könnte.

In diesem Jahr war MV- mässig die Bekanntschaft mit Luigi Taveri für mich der Höhepunkt.

Ein Mensch, der mir mit seiner Bescheidenheit einen Gedanken zum Sinn oder Unsinn in unserem Dasein gab.

Freundschaft, Fairness, Ehrlichkeit und eine gewisse Dankbarkeit sollten wir wieder einmal als unsere Tugenden an die erste Stelle setzen. Es sollten unsere wichtigsten Eckpfeiler in unserem Leben sein.

In einer Zeit der allgemeinen Unsicherheit und Hilflosigkeit können wir die momentane Krise so besser verarbeiten.

An solchen Menschen wie Luigi Taveri müssen wir uns stärken, die den Glauben an das Gute immer noch nicht verloren haben.

Wenn man mit Luigi redet, dann spürt man diese Lebenskraft und Weisheit richtig.

Genug der Philosophie.

Zur dritten Auflage unseres Jahresjournals möchte ich mich besonders bei Andy Ruch für das riesen grosse Engagement recht herzlich Bedanken.

Jetzt wünsche ich allen beim wälzen dieses, immer noch dickeren MV- AUGSTA- Rückblick, viel Spass und gute Erinnerungen ans vergangene Jahr

Allen Mitgliedern und Familienangehörigen ein wunderschönes, unfallfreies 2010

Allen Gönner, die dieses Clubheft mit Inseraten oder Spenden unterstützen, hier nochmals ein grosses Dankeschön.

Im September 2009

Generalversammlung 2009 des MV Agusta Club Schweiz in Niederbipp

24. Januar 2009



Der nicht komplette Vorstand des MV Agusta Club Schweiz und der Deutsche VFV Meister Walter Öxler

Unser Vorstand ...



Präsident Niggi Horni,
ein guter Freund und immer Hilfsbereit. Ein Präsi zum Anfassen und manch mal mit grossen Träumen.



Vizepräsident Roland Moeschlin,
die graue Eminenz, auch ihn muss man manchmal einbremsen. Zu viele Ideen kosten Geld.



Kassier Herbert Bless,
dieser Mann schaut Niggi und Roland auf die Hände und verwaltet unser Geld.

Generalversammlung 2009

bei der 13.ten GV des MV Agusta Club Schweiz war der Saal bis auf den letzten Platz gefüllt. 51 Clubmitglieder und zahlreiche Partner/innen wurden im Saal des Gasthof zum Bären in Niederbipp von Präsident Niggi Horni herzlich begrüsst. Als besonderen Gast durfte er auch Roland Schneider begrüssen; Roland war der 1. Generalimporteur von MV Agusta in Deutschland, sowie Mitbegründer und erster Präsident des MV Agusta Club Deutschland. Seit er sich zur Ruhe gesetzt hat, lebt er eigentlich ganz beschaulich in Griechenland und weilt zur Zeit besuchshalber in der alten Heimat, da er Grossvaterfreuden entgegenseht.



Nach einem feinen Nachtessen eröffnete Niggi Horni die GV. Seine Ausführung bezüglich Mitgliederbestand, nämlich 122 Aktiv- und 4 Ehrenmitglieder, durfte im Laufe des Abends, dank zwei Neumitgliedern schon wieder nach oben korrigiert werden.

Alles in allem verbrachten wir einen unterhaltsamen, geselligen Abend.

E. Gafner



REINIGUNGEN AG BASEL

GLAS-UND GEBÄUDEREINIGUNG

SEIT 1969

EIDG. DIPL. GEBÄUDEREINIGER

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





Motorrad-, Roller- und Tuning-Messe
18.–21. Februar 2010 | Messe Zürich

SWISS-
MOTO

MV Agusta Club Schweiz an der Swiss Moto 2009



Niggi Horni und Walter Moeschlin am Stand der Swiss Moto

Swiss Moto 2009

Dies ist neuer SWISS-MOTO Besucherrekord. Über 63'000 Besucherinnen und Besucher aus der ganzen Schweiz und dem angrenzenden Ausland strömten an die Motorrad-, Roller- und Tuning-Messe. Alle sieben Hallen des Messezentrums waren belegt. Zu bestaunen waren auf 30.000 m² moderner Ausstellungsfläche die neuesten Modelle aller Hersteller, deren Anwesenheit die Bedeutung der Veranstaltung für den Schweizer Motorradmarkt untermauerte. So zeigten moderne Bekleidung für alle Einsatzbereiche und edles Zubehör zur individuellen Ausstattung der Maschine die aktuellen Trends aus dem In- und Ausland. So hat diese Topveranstaltung der Stadt Zürich einmal mehr ihre Bedeutung für die Schweiz und das angrenzende Ausland bewiesen. Aber auch hier zeigte sich die Weltwirtschaftslage von ihrer negativen Seite, vermissten wir doch einige Motorradhersteller, wie zum Beispiel Aprilia, oder aber auch den Reifenhersteller Dunlop, die für dieses mal die Messe ausfallen liessen.



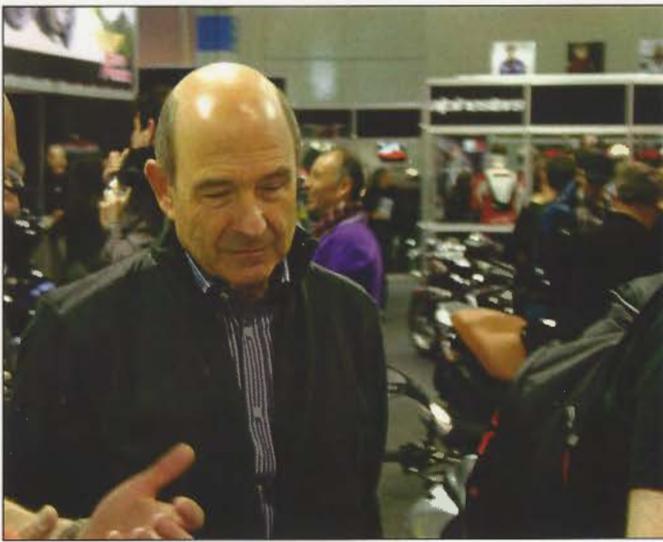
Nichts desto trotz wurde die Messe sehr rege besucht und wir durften an allen vier Tagen mit einem begeisterten Publikum die Zeit verbringen. An der diesjährigen Swiss Moto in Zürich erhielten wir die Gelegenheit, unseren Club auf

dem Stand von Cagiva Schweiz, zusammen mit dem MV Agusta Importeur zu präsentieren. Mehrere Clubmitglieder und Freunde unserer Marke stellten ihre „Schätzchen“ zur Verfügung. Die Resonanz übertraf unsere Erwartungen bei weitem. Zahlreiche Besucher bevölkerten unseren Stand; wir hatten viele Fragen zu beantworten und sahen immer wieder in leuchtende Augen. Manche wussten zu erzählen, wie das eben früher schön gewesen sei... Speziell freute uns auch, dass so viele Clubmitglieder uns ihre Aufwartung machten und ihre Freude daran hatten. Wir dürfen auch neue Clubmitglieder begrüßen, die ihr Herz an die Marke MV Agusta verloren haben. Nach diesen vier Tagen in Zürich konnten wir zwar müde, aber nicht minder zufrieden, eine positive Bilanz ziehen, erhielten wir doch viel Lob von Besuchern.
Andy

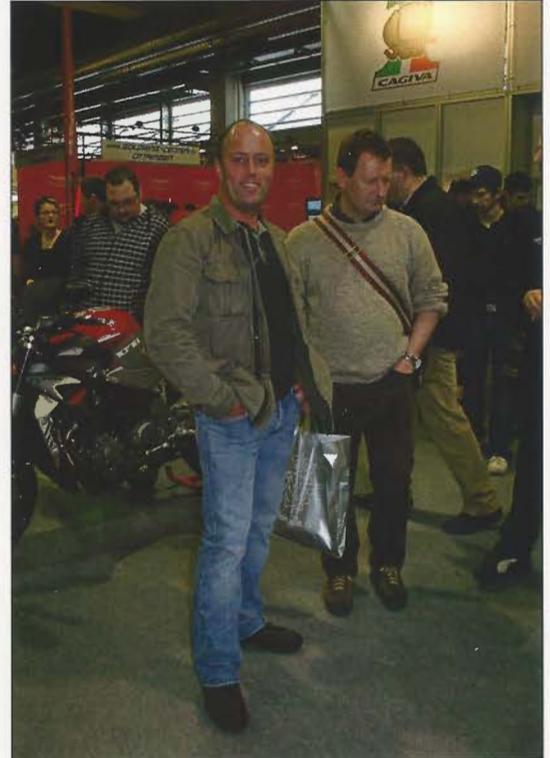




Besuch aus dem hohen Norden, ein Befreundeter Motorrad-Club gab uns die Ehre. Der Vorstand des Moto Club Lapuan Moto-Poppoo aus Finnland.



Nein Peter Sauber, da steht nicht BMW drauf.....
Ist aber viel schöner an zu schauen



Wer belügt hier wen?
Oder haben die 3 Herren Fachkundige Diskussionen?





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

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



Ihr Profi für eine fachgerechte Kontrolle des Rasenmähers:



Profitieren Sie von unseren Eintauschofferten!

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

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

Gerne stehen wir zu Ihrer Verfügung für nähere Informationen.



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



Für einen sorgenfreien Winter!

Die Schneefräsen von Honda offerieren maximalen Komfort und Leistungsbereitschaft. Die Produktpalette von Honda offeriert Ihnen 18 Modelle mit Arbeitsbreiten von 50 bis 110 cm und einer Leistungskapazität von 20 bis zu 195 Tonnen in der Stunde. Einige Modelle verfügen über einen Radantrieb, der über maximale Flexibilität beim Einsatz sorgt. Finden auch Sie die geeignete Maschine für ihr Grundstück. Die fortschrittlichen technischen Eigenschaften wie der Hydrostat-Antrieb, das Free-Lock System oder die Hybrid-Motorisierung sind das Ergebnis mehrjähriger Erfahrung als Marktleader im Schneefräsen Segment.



Laubbläser und Heckenscheren:

Weltpremiere

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

Profitieren Sie vom Vorteil eines 4-Takt-Motors.

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



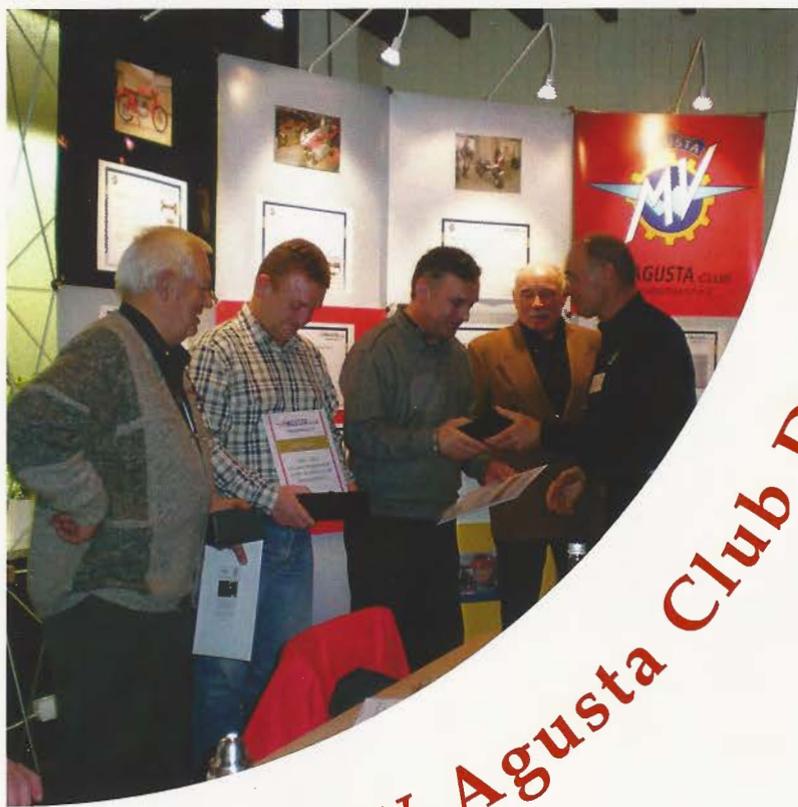
Eine mobile Steckdose? Ein Fall für Honda.

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



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





GV des MV Agusta Club Deutschland

Auf regennasser Strasse fuhren wir, Roland Moeschlin, Andy Ruch und ich an die GV nach Baden- Baden ins Gasthaus Blume. Karl Heinz Seher (Charly), Präsident vom Deutschen Club eröffnete die Versammlung. Ein Höhepunkt der Sitzung war die neue Satzung. Der Kassenwart (Martin Laqua), hat mit einem Professor des Rechts die Feinheiten und Tücken dieser



neuen Satzung ausführlich geklärt. Sämtliche Unklarheiten wurden beseitigt. Sie steht ausgearbeitet und gefestigt wie ein Fels in einer Brandung. Es ist eben die Deutsche

Besuch an der Generalversammlung des MV AGUSTA CLUB Deutschland

Gründlichkeit die sich bei diesem Formular wieder einmal mehr zeigt. Peter Losert referierte über die Rennaktivitäten, über das Fehlen der Mitglieder an den verschiedenen Fahrertrainingsmöglichkeiten und über das Missverhältnis der Mitglieder im Club (Alt und Jung) Auch erwähnte er noch einmal sein Steckenpferd, Jugend und Sport im Verein. Ich hätte es nicht für möglich gehalten als ich vor zwei Jahren von dieser Idee das erste Mal hörte, dass nach so kurzer Zeit doch schon 8 junge Motorradbegeisterte rekrutiert werden konnten. Bravo! Die Sitzung wurde nur schnell zur Nahrungsaufnahme unterbrochen und nachher zügig zu einem guten Ende geführt, denn der Heimweg für manches Mitglied ist nicht so kurz wie für uns Schweizer. Schön finde ich auch immer wieder an dieser Versammlung, Freunde und

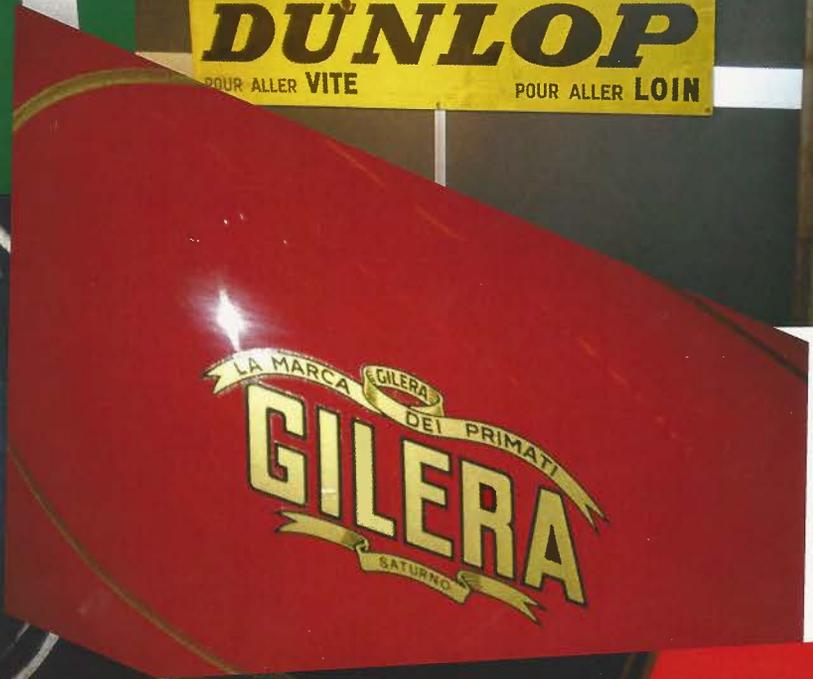


Bekannte zu sehen, die ich sonst das ganze Jahr nicht zu Gesicht bekomme. Zum Schluss muss ich noch einen Dank an das Servicepersonal aussprechen. Es war eine gute Sache.

Binningen, 30. März

Niggi Horni

**OLDTIMER
&
TEILE
MARKT
SCHWEIZ**



OMT Fribourg 2009

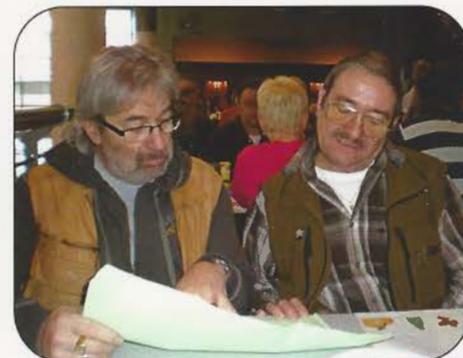


Ein paar Verwegene Oldtimer Enthusiasten begaben sich am Sonntag nach Fribourg für eine kurze Altstadtbesichtigung und einen etwas längeren Aufenthalt im Forum Fribourg. Roland und Walter Moeschlin, Pit Müller und ich konnten es nicht lassen und wollten mal wieder ein paar Benzingespräche führen und alte rostige Teile mit Restfett oder Ölsuren in den

unsere Marke am falschen Ort. Besser ist man bei Werkzeug oder Literatur aufgehoben, oder um eben halt mal einen „Schwatz“ zu halten. Wir jedenfalls haben es genossen und das Wetter war an diesem Wochenende eher für einen Ausflug in der Halle als auf dem Motorrad (zu kalt, zu nass... etc.).
Andy Ruch



Händen halten. Auch konnten wir einige Clubmitglieder ausfindig machen und mit ihnen angeregte Gespräche führen. Wie jedes Jahr war auch der IMCS vor Ort, um sich und ein paar schöne italienische Motorräder zu präsentieren. Der OMT ist trotz stetig zunehmenden Autos immer noch eine Reise wert. Schöne Clubstände und sauber herausgeputzte Autos und Motorräder konnte man bestaunen. Für eine gezielte Ersatzteilsuche ist man hier wohl für



Die Autoversicherung von Zurich – Leistungen die überzeugen.

Fordern Sie noch heute eine Offerte an.

Zurich Schweiz

Generalagentur Baselland

Hofackerstrasse 72a, 4132 Muttenz

Ihr Kundenberater: **Maurizio Belluoccio**

Telefon 061 377 78 70

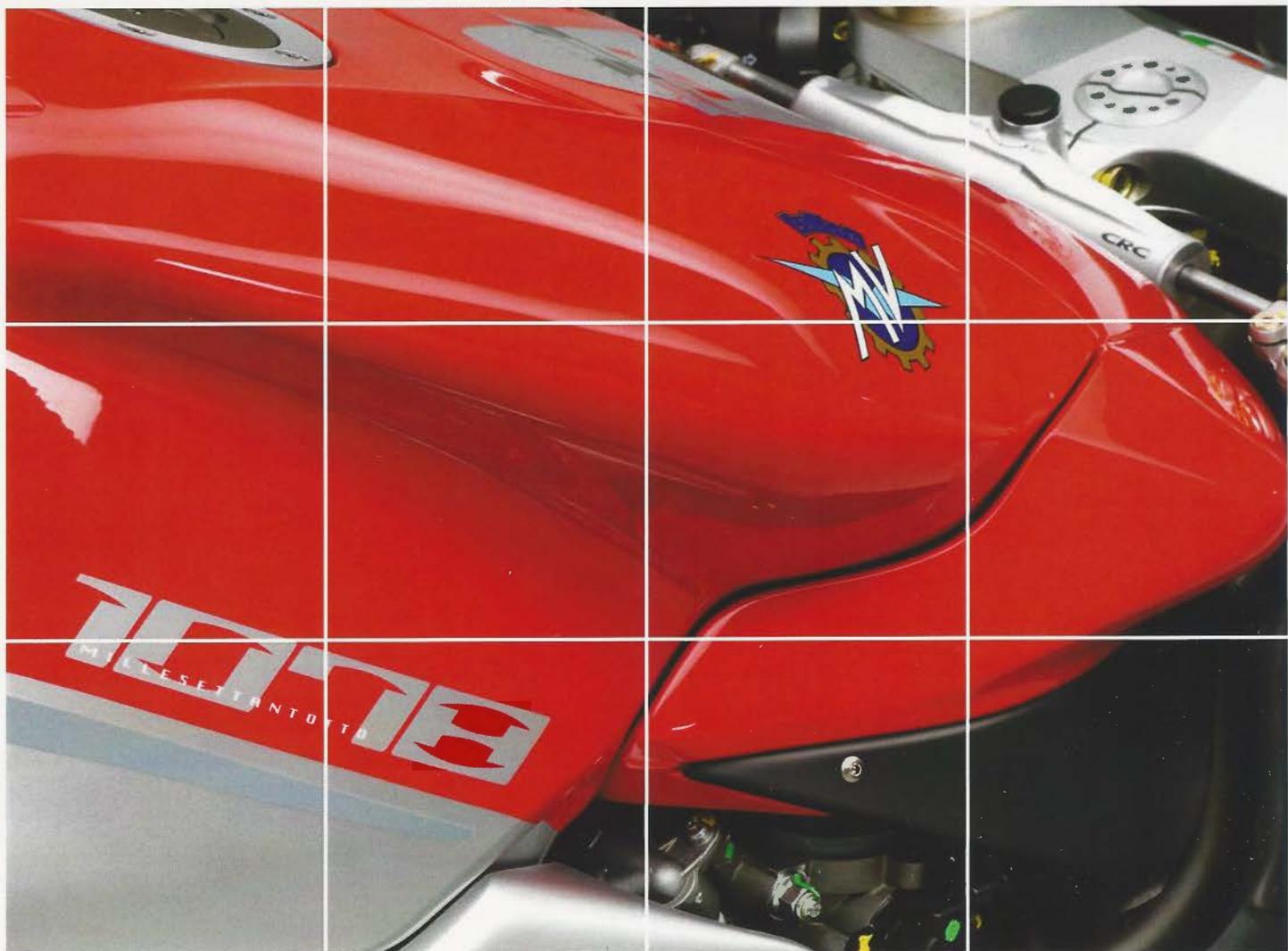
Fax 061 377 78 79

maurizio.belluoccio@Zurich.ch



Because change happenz[®]

MV AGUSTA BASEL



Unsere Kunden können ihr Fahrzeug in einer modernen, eleganten Atmosphäre betreuen lassen.

Schauen Sie doch bereits heute bei uns herein!

Wir nehmen uns gerne Zeit für Sie, sei es für einen Rundgang, sei es für eine Probefahrt oder zu einem Kaffee.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



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



Auto Götte AG



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





Was kuckst du.....? Günstig Preis, du Kaufe, komm schnell.

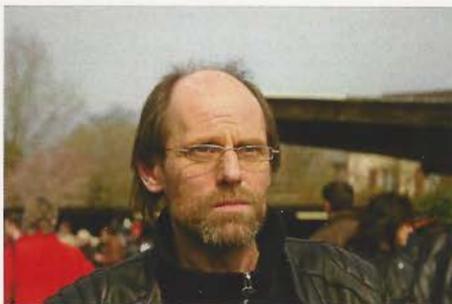
FAM Saline Pratteln 2009

"Weisses Gold" aus der Erde. Hast Du Dich auch schon gefragt, wie das Salz auf Deinen Teller kommt? Bei einem Besuch in der Saline Schweizerhalle erfährst Du, wie das tief unter der Erde liegende Salz durch die Auflösung in Wasser an die Oberfläche gefördert wird und wie mit Hilfe moderner Technik aus der gewonnenen Sole (Salzwasserlösung) reines Salz kristallisiert.

Seit 1837 fördert die Saline Schweizerhalle Salz für die verschiedenen Bedürfnisse der Menschen. Da Salz als Rohstoff in der Chemie eine wichtige Rolle spielt, siedelten sich in der Region Basel schon früh verschiedene Chemieunternehmen an. In der Saline Schweizerhalle kannst Du die Förderung des «weissen Goldes» von der Sole (Salzwasser) bis zum Salzkristall direkt vor Ort mitverfolgen.



Nun das ist nicht unser Ziel, wir wollten eigentlich dem FAM (Freunde Alter Motorräder) Stamm Basel einen Besuch abstatten und den neuen Standort für ihren Oldtimer- und Teilemarkt begutachten. Salz ist auch nicht das was wir an unseren Motorrädern wollen, sondern möglichst keines. Das Salz in der Suppe ist aber der Teilemarkt in der Saline Pratteln. Die ersten warmen Sonnenstrahlen begleiten uns an diesem Samstagmorgen und der Regen musste einem blauen Himmel weichen.



hmm...was kann ich noch brauchen.



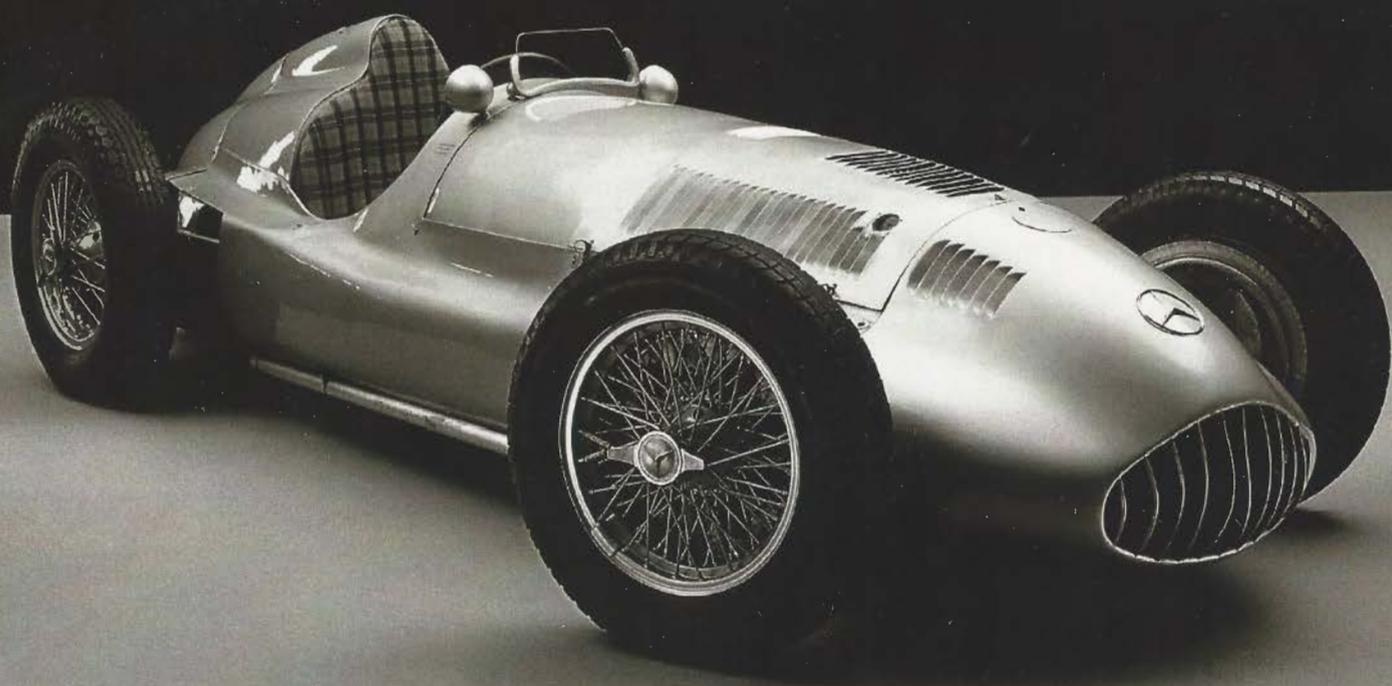
Wo sind die Mädels, ich will.....



tja, als Präsi hat man es schwer, seine....

Einige unserer Clubmitglieder waren auch vor Ort und nutzten die Sonnenstrahlen, um mit ihren Motorrädern nach Pratteln zu kommen. Wer Teile für eine MV sucht, der hat hier wohl kaum eine Chance, oder aber besonders Glück. Es macht aber immer wieder Spass, alte Bekannte, Freunde und Gleichgesinnte zu treffen, denn der Winter war dieses mal besonders lang und hart. Es wird Zeit das der Frühling kommt und wir wieder unserem Hobby frönen können.

Andy



Mercedes-Benz

Der Tradition verpflichtet.

Gottlieb Daimler verachtete Kompromisse. Für den Mitbegründer der heute weltweit stärksten Automarke galt: «Das Beste oder nichts.» Dieses Credo ist nicht nur bis heute einer der tragenden Eckpfeiler

der Tradition im Hause Mercedes-Benz. Es gilt auch für uns. Ganz im Sinn des automobilen Vordenkers arbeiten wir daran, Sie diese einzigartige Tradition spüren zu lassen. Tag für Tag.

Frühlingserwachen

Im vergangenen Jahr haben wir vom MV Agusta Club Schweiz dir lieber Ruedi Tanner gedroht das wir wieder kommen.



Und wir sind in diesem Jahr wieder gekommen und haben noch ein paar Freunde mehr mitgebracht. Traditionell organisiert Ruedi Tanner schon über viele Jahre das Laverda Frühlingserwachen, welches sich bereits zum Italoday weiterentwickelt hat und alle Italienischen Traditions- Marken bei sich in Arlesheim versammeln lässt. Auch dieses Jahr sah man viele gepflegte und verehrte Motorrad Marken aus dem Bella Italia.

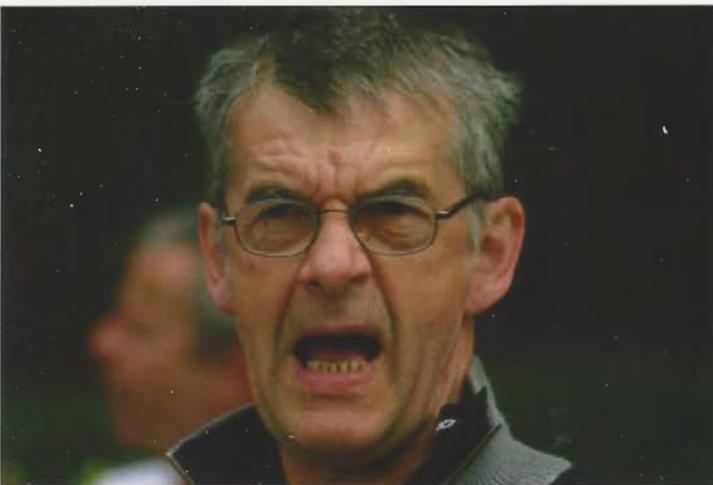




Verpflegungsstand....

Der Sauhaufen Italo Moto Club

Bimota Gespräche.....



Das muss ein Sauhaufen sein, der IMCS, wenn ihr Präsi so Schreien muss.



Wie immer wurde vom Grill die ganze Besucherschar verpflegt und verköstigt. Bei Kaffee und Kuchen wurden Benzingespräche und Tipps ausgetauscht. Auch die eine oder andere Geschichte erzählt oder einfach nur mit Freunden und Bekannten geplaudert. Ruedi wir drohen dir schon wieder und versprechen dir, dass wir im 2010 wieder zu dir nach Arlesheim kommen, weil du hast den Wettergott auf deiner Seite und bei dir ist immer etwas los.
Andy Ruch

Hier Spielt die Musik

Saisonstart am Nürburgring

Desaster und Jubel beim Saisonstart am Nürburgring. Das MV Agusta Swiss Racing Team hatte einen durchwachsenen Saisonauftakt. Bei wunderschönem Wetter durften wir die Rennstrecke in der Eifel mit all ihren Facetten erleben. Bereits am Samstag machte uns der Wettergott einen Strich durch die Rechnung und beängstigte uns mit einem Gewitterschauer der nässeren Art.

Helmut Krings organisierte für uns eine Boxe, die wir mit der Scuderia Shell teilten. Für das leibliche Wohl unserer Gäste und uns, zauberte Helmut mit seiner Küche und unter Mithilfe von Britta ein mehrgängiges Menu der Extraklasse. Sonntagmorgen 08.30 Uhr; erster Aufruf der Klassen J/U/T/L zum Pflichttraining an den Vorstart!

Das erste Dröhnen der Motoren in der frühen Morgenstunde weckte die Eifel aus ihrem Winterschlaf und der Tag erwachte zu einem schönen und trockenen Frühlingstag.

Die ersten Kilometer mit dem Rennmotorrad wurden auf einem etwas feuchten und nebligen Rennkurs zurückgelegt. Für das MV Agusta Swiss Racing Team lief im Pflichttraining eigentlich noch alles sehr gut. Bis auf eine Ausnahme, Christian Müller musste seine Aermacchi bereits nach wenigen Metern stehen lassen. Der Grund war nicht sofort ersichtlich, aber nach genauerer Untersuchung musste er eine Batterie als Ursache hinnehmen die kollabiert war.



Wo ist das Problem?



Start der Klasse U 350ccm Clubsport



Läuft sie, oder läuft sie nicht.....sie läuft.

19. Internationaler Kölner Kurs

NÜRBURGRING - 10. Mai 2009



Wertungslauf 1 Klasse U

Für Pit lief alles nach Plan, bis in die zweite Runde. Bei seiner Aermacchi brachen die Nocken des Fliehkraftreglers der Zündung. Max Zaugg, Erwin Naldi und Walter Öxler lieferten sich ein packendes Duell und wechselten die Positionen fast in jeder Kurve. Werner Gloor sah sich das ganze aus sicherer Distanz an und lernte von den alten Eifelhasen, die den Rundkurs schon sehr gut kennen.

Christian musste das Rennen in der dritten Runde aufgeben, die Schrauben am Kettenkranz brachen und er hatte keinen Vortrieb mehr. Helmut nahm sein erstes Rennen mit der neu aufgebauten MV Agusta vorsichtig unter die Räder, wusste er doch nicht wie das Fahrwerk reagierte, auch der Motor musste noch ein-gefahren werden. Ich selber hatte ein packendes Duell mit Uwe

Schneider (Yamaha) und Jürgen König (Ducati).

Jürgen konnte sich etwas absetzen, während Uwe mit seiner Yamaha sich immer wieder auf der Geraden zurückkämpfte. Im unteren Drehzahlbereich hatte Uwe Probleme mit der Gasannahme, was seine Yamaha in den langsamen Kurven zur Schikane machte und auf der Geraden zu einer Rakete. Max Zaugg gewann den ersten Wertungslauf vor Philipp Platte und Sabine Langenberger. Walter wurde 4.ter, Andy 11.ter, Erwin 13.ter Helmut 16.ter Werner 22.ter, die Familie Müller hatte einen Doppel-Ausfall zu verzeichnen.

Wertungslauf 2 Klasse U

Der Start hatte super geklappt, ich konnte mich direkt hinter der Spitze einreihen und lag drei Motorradlängen hinter Pit mit seiner Aermacchi an sechster Stelle. Pit kämpfte mit Thomas Schulze auf der Maico, Philipp Platte auf der Ducati und Jürgen Krull auch auf einer Ducati. Heiko Kemmet (Suzuki GT) und Robert Görbing (Aermacchi Metisse) waren meine Gegner und ich

konnte gut mithalten. Meine MV lief super und es machte richtig Spass mit den Zweien zu kämpfen. Die zweitakter Suzuki beschleunigte sehr schnell auf der Geraden, musste aber in der Bremszone wieder Federn lassen und so konnte ich die ersten drei Runden gut um diese Position



kämpfen. Ausgerechnet die neuen Bremsen machten mir dann aber einen Strich durch die Rechnung. Ende der Start-Zielgeraden, ich verzögerte etwas zahmer um den Heiko vor der Rechtskurve innen auszubremsten. Tja keine Bremswirkung, was für eine Schrecksekunde für mich und für Heiko der mir da fast noch in die Seite gefahren wäre als ich den ganz, ganz grossen Bogen nehmen musste. Den zweiten Lauf gewann Geisslinger (Yamaha) vor Krings Helmut (MV Agusta) und Kunz (Ducati). Erwin belegte den 5.ten Platz, Walter 7.ter, Max 14.ter, Werner 17.ter, Pit 19.ter und Christian wurde 23.ter. Andy Ruch





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

WA **WALTER AMMANN AG**

Autoersatzteile & Zubehör

Walter Ammann AG
 Frankfurt-Strasse 2
 4053 Basel
 Tel. 061 338 82 00
www.walter-ammann.ch

 Union der freien Fahrzeugteile Grossisten der Schweiz

<p>RSD Hauswartungen Gartenstrasse 41 4132 Muttenz</p>		<p>Tel. 079 313 82 27 rostocker@bluewin.ch</p>
<p>Wir sind eine kleine - aber feine - Reinigungsfirma.</p> <p>Wir empfehlen uns für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauswartungen / Rasenmähen / Winterdienst • Wohnungsreinigungen bei Zügelterminen • Reinigen von Teppichböden mit Sprühextraktion-Maschine <p>Zögern Sie nicht, uns bei Bedarf anzurufen oder uns ein e-mail zu senden.</p> <p>Wir garantieren einwandfreie Arbeit.</p> <p>Wir freuen uns auf jeden Auftrag. RSD Hauswartungen Robert Stocker-Dick mit aufgestelltem Team</p>		

Das Kino xenix zeigt;
EINE ANTHOLOGIE DES MOTORRADFILMS

VIER RÄDER SIND

ZWEI ZU VIEL

Der indische Film *Dhoom von 2004* inszeniert temporeich und in bestem Bollywood-Groove eine Serie von Raubüberfällen durch eine verwegene Motorrad-Gang auf **Hochleistungs-Vierzylinder-Suzukis**. Was die Maschinen betrifft, gibt der Streifen zwar nicht allzuviel her, doch die rasante Katz- und Mausjagd zwischen Jägern (Polizei) und Gejagten (Gang) ist allemal ein unterhaltsames Stück Film – zumal sich der Kriminalkommissar einen Motorradhändler und Tuningkenner von der Gegenseite angelt.



Girl on a Motorcycle

Quadrophenia

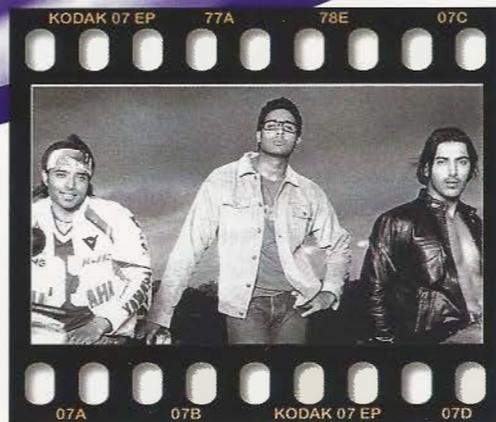
aus dem Jahr 1978, zeichnet ein authentisches Generationen-Porträt der britischen Jugend aus der Arbeiterklasse anhand zweier rivalisierender Lager: Das Markenzeichen der *Mods*, der „Geschniegelten“, sind Schlips und Schale, ihre Statusgeräte aufgemotzte **Vespas** und **Lambrettas** – und die *Mods* hassen die Lederkluft-Rocker auf ihren Motorrädern abgrundtief. Treffen die Verfeindeten aufeinander, endet das in bitterbösem, blutigen Streit. Im Mittelpunkt steht Jimmy, ein Mod. Wie hunderte andere Jugendliche – die einen auf ihren Rollern, die andern auf ihren **Britbikes** macht er sich auf zum grossen Fanal: eine gigantische Massenschlägerei in den Strassen von Brighton. Jimmy wird verhaftet, verliert seinen Job, seine Freundin – er

verkörpert einen Working-Class-Hero, der an den Mechanismen der Jugendkultur scheitert.

Der englische Film *Once a Jolly Swagman* (1948), spielt im London von 1937. Im Zentrum steht ein **Speedway-Rundkurs** auf dem sich der junge Bill Fox (Dirk Bogarde)

herumtreibt, fasziniert von den röhrenden **Einzyylinder-Japs**, die mit **Alkohol** betrieben wurden. Bill ergattert eine Trainingschance, erweist sich als talentiert und

holt sich gute Platzierungen, einen neuen Streckenrekord und kämpft sich hoch zum gefeierten Speedway-Star. Der ehemalige Arbeitersohn erklimmt die gesellschaftliche Leiter und lebt ein Luxusleben. Der Zweite Weltkrieg beendet seinen Traum von einer Karriere in Amerika. Das Working-Class-Drama gilt noch heute als einer der eindrucklichsten Streifen aus dem Milieu der Motorradrennen. Er überrascht mit Bildern, wie man sie in der damaligen Zeit technisch nicht für möglich hielt: Die Gesichter der Fahrer in Grossaufnahmen und Kameraeinstellungen auf Höhe des Renngeschehens, machen den vorwiegend Nachts spielenden Film zu einem göltigen, fesselnden Werk.



Dhoom (2004)
Bollywood-Groove



Quadrophenia (1978)
Generationen-Portät



Once a Jolly Swagman (1948)
gefeierter Speedway-Star Bill Fox

ÜBERSICHT NACH FILMTITELN
FEBRUAR 09

VER RÄDER SIND ZWEI ZU VIEL –
EINE ANTHOLOGIE DES MOTORRADFILMS

Die Wild One	5. 2. – 11. 2.	> 17.30
Kurzfilme I	5. 2. / 8. 2.	> 19.15
Die Leather Boys	5. 2. – 8. 2.	> 21.15
Easy Rider	6. 2. / 7. 2.	> 19.15
Die Losers	6. 2. / 7. 2.	> 23.30
No Limit	8. 2. / 15. 2.	> 14.30
Motorcycle Gang	9. 2. – 11. 2.	> 19.15
Die Damned	9. 2. – 11. 2.	> 21.00
Rocker	12. 2. – 18. 2.	> 17.15
Thoom	12. 2. – 15. 2.	> 19.00
Girl on a Motorcycle	12. 2. – 15. 2.	> 21.30
Psychomania	13. 2. / 14. 2.	> 23.30
Some People	16. 2. – 18. 2.	> 19.00
The Wild Angels	16. 2. – 18. 2.	> 21.00
Streets of Fire	19. 2. – 25. 2.	> 17.15
Kurzfilme II	19. 2. / 22. 2.	> 19.15
Quadrophenia	19. 2. / 22. 2.	> 21.00
	20. 2. / 21. 2.	> 21.30
Electra Glide in Blue	20. 2. / 21. 2.	> 19.15
Stone	20. 2. / 21. 2.	> 23.45
Once a Jolly Swagman	22. 2.	> 14.30
Hells Angels on Wheels	23. 2. – 25. 2.	> 19.15
San Domingo	23. 2. – 25. 2.	> 21.15
The Brown Bunny	26. 2. – 1. 3.	> 17.00
	2. 3. – 4. 3.	> 17.15
The World's Fastest Indian	26. 2. – 1. 3.	> 19.00
The Loveless	26. 2. – 1. 3.	> 21.30
I Bought a Vampire Motorcycle	27. 2. / 28. 2.	> 23.30
On Any Sunday	1. 3.	> 14.30
Eat the Peach	2. 3. – 4. 3.	> 19.15
L'agression	2. 3. – 4. 3.	> 21.00

DOKFILM

Der Pfad des Kriegers
8. 2. / 15. 2. / 22. 2. / 1. 3. > 12.0

JUGENDKINO

30 KMH – Das Roadmovie
11. 2. / 18. 2. / 25. 2. / 4. 3. > 14.0

Unter diesem sinnigen Titel zeigte das Spartenkino Xenix in Zürich eine Themenreihe mit drei Dutzend Filmen, in denen das Motorrad eine entscheidende Rolle spielt.

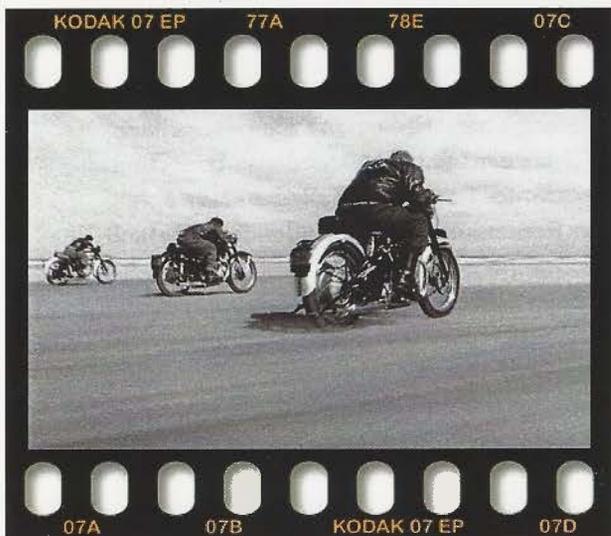
Es herrschte zwar nicht gerade einladendes Töffwetter, als im vergangenen Februar das Zürcher Kino Xenix seine Serie mit Filmen rund ums Motorrad eröffnete: Kalt wars und nur vereinzelt fuhren Film- oder Töfffans – oder beides in einem – mit dem Motorrad vor dem Kino vor. Dieses liegt auf dem Kanzlei-Areal mitten im Zürcher Kreis 4, dem Chreis Cheib – auch überregional als Rotlicht-Milieu bekannt.

Das Xenix überrascht immer wieder mit Trouvaillen aus der Filmkunst. Und so wurde diesmal das Motorrad aufs Podest gehievt: Während eines Monats zeigte das Kino rund 35 Raritäten aus 80 Jahren (von 1926 bis 2006), inklusive den erfolgreichen „*The World's Fastest Indian*“ (2005) mit dem wunderbaren Anthony Hopkins in der Hauptrolle.

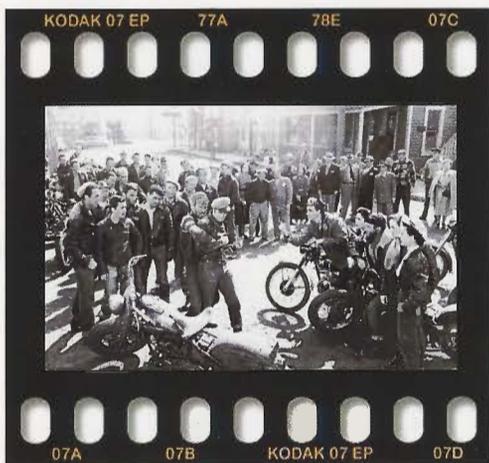
Roland und ich trafen immer wieder dieselben Gesichter – darunter auch meinen Bruder Reinhard mit Freundin: Als „alter“ Töffhase waren für ihn „Vier Räder sind zwei zuviel“ quasi Pflicht. Obwohl er sich mittlerweile nicht mehr mit Motorrädern herumschlägt, sondern sich auf Elektro-Velos und -Roller spezialisiert hat. Dennoch besitzt er einige Veteranen, u. a. eine Indian und eine Polizei-Guzzi. Jeweils in den Pausen und nach Film-Ende überraschte er uns immer wieder mit seinen technischen Details. Seine Kenntnisse habe ich im Kurzbeschrieb der folgenden Filme (nur eine Auswahl aller gezeigten) verwendet.

Eins vorweg: *Den Motorradfilm* gibt es nicht – im Gegensatz zum Western-, Kriminal-, Science fiction- Kriegs-, Abenteuer- oder Pornofilm. „Motorradfilme sind kein eigenes Genre“, schreibt Hans Schifferle, der Verfasser des Einführungstextes im Programmheft zur Filmreihe. Aber es gibt zahlreiche Streifen, die dem Motorrad als Kultobjekt, als symbolisierte Todessehnsucht oder als Sex-Maschine huldigen.

Girl on a Motorcycle ist ein einzigartiger Vertreter letztgenannter Sparte. Neben einer „**black madonna-Harley**“ und einer roten **750er Norton Atlas** spielen Marianne Faithfull und Alain Delon die Hauptrollen: Das Paar verkrallt sich in eine sadomasochistische Liebe – er lehrt sie auf seiner Norton Motorrad fahren und schenkt ihr die Harley, auf der sie zu jeder Tages- und Nachtzeit dem Geliebten entgegen brettert. Im Trip über Eros und Tod, getaucht in psychedelische Farben und Formen, nimmt der britisch-französische Film aus dem Jahr 1968 die damals aktuellen Kunstströmungen auf.



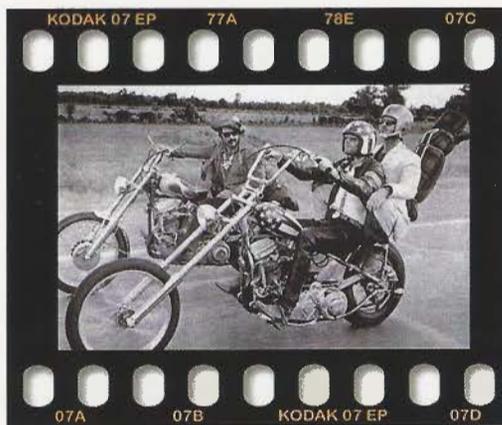
„The World's Fastest Indian“



The Wild One USA (1953)
Marlon Brando, Lee Marvin



The Leather Boys GB (1963/64)
Rita Tushingham, Colin Campbell



abenteuerlichen Motorradtrip bezeichnet der Filmhistoriker Sergio Fant als „eine Art futuristische Mensch-Maschine-Performance.“

Im dänischen Film *De naede faergen* (They Caught the Ferry) von 1948, bleibt einem Mann und einer Frau nur wenig Zeit um eine Fähre zu erreichen: Auf einer **Nimbus mit Vierzylinder-Reihenmotor** und charakteristischem **Rahmen aus Blech-Press-Teilen**, jagt das Paar mit über 100 km/h über eine Landstrasse, mit halbsbrecherischen Überhol- und Ausweichmanövern: Landschaft, Tempo, Gefahr – suggeriert der kurze Streifen. Reichs oder reichs nicht? Das Ende scheint offen. Schnitt. Auf einem Fluss (dessen Fähre das Paar erreichen will?) sitzt ein Mann in einem Ruderboot, in dem ein Sarg liegt – eine mit Symbolik geladene Szene: Sie erinnert an Arnold Böcklis Toteninsel mit dem kleinen Kahn davor.

Weltrekord, der deutsche Film von 1951, dokumentiert den Geschwindigkeitsrekord von Wilhelm Herz im selben Jahr: Auf seiner legendären **NSU-Kompressor-Maschine mit zigarrenförmiger Vollverkleidung** – ein Optimum an Aerodynamik – erreicht Herz sagenhafte 290 km/h. Vor immerhin fast 60 Jahren!

Die amerikanische, 1963 als tabulos geltende Motorradballade **Scorpio Rising**, huldigt jungen Männern, wie sie schrauben, wie sie sich stylen: Ein homoerotischer Ritt in die Biker-Welt aus Chrom, nackter Haut, Leder und Todessehnsucht.

Brando und die Booze Fighters

Holister, dieser Name einer kleinen kalifornischen Stadt, ist sagenumwoben in Biker-Kreisen. Am 4. Juli 1947 fand in dem Städtchen nämlich so etwas wie die Geburtsstunde des Outlaw-Bikers statt. Das Wochenende von Hollister, eigentlich als ganz normaler Biker-Treff geplant, wurde unter dem Einfluss einiger verwegener Clubs wie den Booze Fighters, die sich aus Weltkriegsveteranen und Industriearbeitern zusammensetzten, zur Walpurgisnacht der Macho-Biker. Dem wüsten Treiben auf den Strassen, das die Polizei nach zwei Tagen beendete, folgte bald die Mythenbildung. (Quelle Programmheft)

Sex - Maschine

Eine Besonderheit stellen Filme mit Motorrad fahrenden Amazonen dar. Die Perle in diesem zwischen Sexismus und Feminismus schwankenden Reigen, zu dem Al Adamsons Angel's Wild Woman, Chopper Chicks in Zombietown von Troma Entertainment und der robuste Butt Banged Cycle Sluts gehören, ist mit Sicherheit Herschell Gordon Lewis' grandioses Machwerk **She Devils on Wheels**, in dem eine weibliche Rockerbande namens Maneaters, angeführt von einer Motorcycle-Mama auf einer fetten Harley, nur wilden Sex mit Männern duldet, die romantische Liebe aber unter Strafe stellt. Natürlich gelten Motorräder als Metaphern für eine dunkle Erotik in Verbindung mit einer Sehnsucht nach dem Tod. **Bob Dylan** hat einmal sein Motorrad als "black madonna motorcycle two wheeled gypsy queen" bezeichnet. Girl on a Motorcycle heisst nun einer der schönsten und merkwürdigsten Motorradfilme überhaupt. (Quelle Programmheft)

Kurzfilme

Im Stummfilm (deutsch untergetitelt) **Mit dem Motorrad über den Wolken** von 1926, fahren junge Wiener, gutbetucht und technisch versiert, in die Dolomiten: Mit ihren **Matchless', Excelsiors, Broughs und Harley Davidsons** röhren sie durch Cortina d'Ampezzo, um schliesslich waghalsig auf schmalsten Militärfpfaden in schwindelnde Höhen zu „klettern“. Diesen

VIER RÄDER SIND ZWEI ZU VIEL

Hell for Leather, eine britisch-schweizerische Produktion von 1998, setzt dort an wo *Scorpio Rising* aufhört: Die ebenso abgefahrenen wie aufwendige Oper auf Rädern begleitet sieben Motorrad fahrende Teufel: vom Himmel ins London der Neunzigerjahre gespuckt, um singend Angst und Schrecken unter den Menschen zu verbreiten (zitiert aus dem Programmheft). Ein von schwuler Aesthetik geprägter Streifen.

Der britische *Tunnel of Love* von 1996, zeigt den temporeichen Flirt zwischen einem Rocker auf seiner **Norton-Commando** und einer Blondine mit **Cabrio**, der in einen erotische Traum mündet – meint man – oder etwa doch nicht?

Der deutsche Film *Motodrom* von 2006, ist eine Hommage ans **Steilwandfahren** und zementiert die Paare „Männer und Maschinen“, „Selbstdarstellung und Schaulust“, „Nervenkitzel und Todesgefahr“ – umgesetzt in schöne Schwarz-Weiss-Bilder, die vergangene Zeiten heraufbeschwören.

Der Reihe „Vier Räder sind zwei zu viel – eine Anthologie des Motorradfilms“ hätten wir gerne mehr Publikum gewünscht. Im Schnitt fanden zwanzig Nasen den Weg ins Kino. „Wo nur waren all die Töfffahrer- und -fahrerinnen geblieben?“ Warum nur liessen sie sich diese Leckerbissen entgehen? Sollten sie irgendwo gezeigt werden: hingehen, anschauen, geniessen!

Regine Elsener



Burt Munro (Antony Hopkins)
The World's Fastest Indian



The World's Fastest Indian

Der Motorrad-Freak Burt Munro (Antony Hopkins) hat es sich in den Kopf gesetzt, mit seiner **radikal abgespeckten und frisierten Indian** aus den Zwanzigerjahren an der legendären **“Speed Week”** auf dem Bonneville-Salzsee teilzunehmen und im Alter von über sechzig Jahren einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufzustellen. Obwohl beim kauzigen Neuseeländer Arteriosklerose diagnostiziert worden ist und ihm deshalb seine Aerztin das Motorradfahren verbieten will, nimmt Munro eine Hypothek auf Haus und Garten auf (verwildertes Grundstück mit bewohnbarer Werkstatt trifft es wohl besser), verdingt sich als Schiffskoch und finanziert sich so seine interkontinentale Reise von Invercargill nach Utah, während deren er die auf einem pragmatischen Anhänger festgezurzte Indian kaum aus den Augen lässt. Nach zahlreichen Missgeschicken und abenteuerlichen Begegnungen - etwa mit einem Transvestiten, einem schrägen Gebrauchtwagenhändler, einem Indianer, der ihm gemahlene Hundehoden gegen Prostataleiden empfiehlt, oder einer lebensfrohen Witwe - kommt er tatsächlich an seinem Ziel an, doch man will die Indian nicht homologieren, weil Munro die Anmeldeformalitäten nicht beachtet hat.

The World's Fastest Indian ist eine liebevolle Hommage an den Aussenseiter und legendären neuseeländischen Rekordmann Burt Munro.

Ein Feel-Good-Movie der etwas anderen Art.

(Quelle Programmheft)

MV Freunde am Bodensee - Classic Friedrichshafen

Treffpunkt war am Samstag 23.05.2009 um 11:00 Uhr bei der Messehalle bei Friedrichshafen. Bei strahlendem Wetter trafen sich ein paar Clubmitglieder aus verschiedenen Regionen auf dem Parkplatz West beim Messegelände. Niggi Horni und Raymond Borowsky kamen von Basel, Herbert Bless und Ruedi Schuler kamen mit der Fähre von Konstanz



nach Meersburg. Ab Meersburg war ein Stau bis nach Friedrichshafen, mit dem Töff „schlängelten“ wir uns zügig an der Blechlawine vorbei. Am Ziel angekommen, wussten wir den Grund, „alle wollten zum Bodensee - Classic nach Friedrichshafen“.



Motorrad abgestellt, Kleider an der Garderobe abgegeben und jetzt ein kühles...

Paul und Rosmarie Kissling stießen später auch zu uns. Sie sind mit dem „Renault Heck“, angereist, mit dem sie wunderbar zum Anlass passten.

Unsere Nachbarn, der MV Club Deutschland hatten einen wunderschönen Stand.

Sogar eine MV Agusta „prova“ target Design von der es nur zwei gibt war dabei. Wir wurden herzlich begrüßt und man offerierte uns Kaffee und Kuchen. Anschließend gingen wir durch die Messe Hallen, wo sich auch Jean Constantin und seine Freundin zu uns gesellten.

Was da auf die Beine gestellt worden war, war sensationell; alte Motorräder; Autos Flugzeuge... für jeden war etwas dabei, sogar ein großer Teilemarkt war vorhanden. Vor der Heimreise trafen wir uns noch mal beim MV Stand, bedankten uns bei Utz Raabe für die Gastfreundschaft und verabschiedeten uns voneinander.



Die Bodensee - Classic ist wirklich eine Reise wert!
Ruedi Schuler



Formel 1-, Motorrad-, DTM- und Oldtimer-Rennen – alles aus einer Hand:

Wir organisieren für Sie Eintrittskarten,
Hotelunterkunft, Flug- oder Busreisen!

Sind Sie Interessiert? Verlangen Sie unsere Detailangebote unter Telefon
061 465 40 30 oder unter sportreisen@acsbs.ch. Der neue Katalog
„Sportreisen + Highlights“ erscheint im Januar 2010!

ACS Sektion beider Basel

Ihr Partner wenn es um
Sportreisen geht!

Automobil Club der Schweiz, Sektion beider Basel
Hofackerstrasse 72, CH-4132 Muttenz
Tel. +41 61 465 40 30 – Fax +41 61 465 40 31
sportreisen@acsbs.ch

www.acsbs.ch



Oschersleben



Börde Grand-Prix

Oschersleben ist eine Reise wert. Die schwungvoll angelegte Motorsport-Arena wurde vor 11 Jahren eröffnet. Die Strecke misst 3,6 Kilometer und befindet sich in der Nähe von Magdeburg, ehemalige DDR. Der harte Kern des MV-Racing-Teams Schweiz, nämlich Walter Oexler, Erwin Naldi und Max Zaugg, nahmen die 750 Kilometer der Anreise unter die Räder und

THIS MONTH...

Anschließend schauten wir uns das 3-Stunden Rennen mit Le Mans-Start an, welches sehr spannend und natürlich von Ducati gewonnen wurde. Der Sonntag begrüßte uns wieder mit fantastisch blauem Himmel



Walter Öxler, Max Zaugg und Erwin Naldi mit MV



und purem Sonnenschein. Der zweite Renn-lauf wurde um 09.00 Uhr gestartet und war für uns drei ein toller Erfolg. Leider wurden aus Kostengründen keine Ranglisten ausgedruckt, so dass wir unsere Resultate aus dem Internet www.vfv.historik-motorrad.de entnehmen müssen. Nach dem Ende des Laufs packten wir unsere Sachen zusammen und machten uns auf den 8-stündigen Heimweg. Wieder haben wir ein tolles und erfolgreiches Wochenende erlebt.

Max Zaugg

erreichten das angestrebte Ziel problemlos, begleitet von abwechslungsweise heftigen Regengüssen und purem Sonnenschein. Erwartet wurden wir vom Shell-Team, das bereits seine Boxe eingerichtet hatte. Im schönen Motorsport-Hotel mit toller Aussicht auf die Piste bezogen wir unsere Zimmer. Am Samstag-Morgen fuhren wir bei herrlichem Sonnenschein und stahlblauem Himmel ein Pflicht- und Zeittraining. Der erste Rennlauf war am Nachmittag, welchen wir mit viel Spass absolvierten.

PM **Xeramic**[®] MOTORCYCLE CARE

PM **Xeramic**[®]
MOTORCYCLE CARE



DEVELOPED TO IMPROVE PERFORMANCE

PM **Xeramic**[®] AUTOMOTIVE

PM **Xeramic**[®]
AUTOMOTIVE



DEVELOPED TO IMPROVE PERFORMANCE



Das beigefügte Foto mit mir und meinem Motorrad wurde von Peter Gerber am 10. Juni 2009 anlässlich des Besuchs der Motorsportgruppe des Deutschen Bundestags (11. Juni 2009) im Bundeshaus aufgenommen. Das Foto hat bestimmt historischen Wert, da zum ersten Mal in der Geschichte des Bundeshauses ein Motorrad in der Eingangshalle stand.

Viele Grüsse
@ Nationalrat Walter Wobmann, MV Agusta Club Schweiz Mitglied

zur Info von Andy:
Am 11. Juni werden sich vor dem Parlamentsgebäude ungewohnte Szenen abspielen: Gegen zweihundert schwere Motorräder mit deutschen Kennzeichen werden vorfahren und die lederbekleideten Fahrerinnen und Fahrer anschliessend das Parlamentsgebäude betreten. Die Gruppe Motorsport in der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages besucht das schweizerische Parlament anlässlich ihrer Jubiläumstour zum 10-jährigen Bestehen. Seit 1999 besteht beim Deutschen Bundestag die Gruppe Motorsport. Die Gruppe hat über 280 Mitglieder aus dem Bundestag (Abgeordnete, Mitarbeiter), aus den Bundesministerien und dem politiknahen Umfeld.

Regelmässig werden so genannte internationale Freundschaftsfahrten durchgeführt, in diesem Jahr in die Schweiz.

Für den Besuch in der Schweiz haben sich rund 200 Personen angemeldet. Prominente Teilnehmer sind beispielsweise der ehemalige Verteidigungsminister Peter Struck, Hermann Otto Solms, Vizepräsident des Bundestages, Albert Dess, Mitglied des Europäischen Parlaments oder Hans-Joachim Stelzl, Direktor des Bundestages.

Die Gäste werden am 11. Juni um ca. 15.00 Uhr gruppenweise – von Langenthal herkommend – auf dem Bundesplatz eintreffen und anschliessend im Parlamentsgebäude die Gelegenheit erhalten, insbesondere mit Mitgliedern der Delegation für die Beziehung zum Deutschen Bundestag sowie der parlamentarischen Gruppe Sport zusammenzutreffen. Um ca. 17.00 Uhr wird die Gruppe Bern Richtung Grindelwald wieder verlassen.

Bern, 8. Juni 2009 Parlamentsdienste

MV AGUSTA COMPETENCE-CENTER

Ein motiviertes Team
das sich nicht nur mit

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

.....unsere Vision

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



MV AGUSTA



CAGIVA

Husqvarna

Kawasaki



www.blau-power-bikes.ch

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

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

Blau

Power

Bikes



Frühlingserwachen

Hallo MV Freunde

Anneau du Rhin Frühlingserwachen 01.05.2009
30.04.2009 Donnerstag Abend.
Die Motorräder und diverse Rennstrecken-Utensilien werden ins Auto und auf den Anhänger verladen. Natürlich kommt bald wieder die Frage auf (habe ich alles, was habe ich vergessen?)
Wo ist die Checkliste ?????????

Mit 20 Minuten Verspätung haben wir unseren Stammplatz im Fahrerlager doch noch beziehen können. Motorräder werden abgeladen, Zelte aufgestellt, die ersten Motoren



Anmeldung, Fahrerbesprechung und Lärmmessung



heulen schon auf. Alles erledigt, die Motorräder auf die Ständer gestellt,

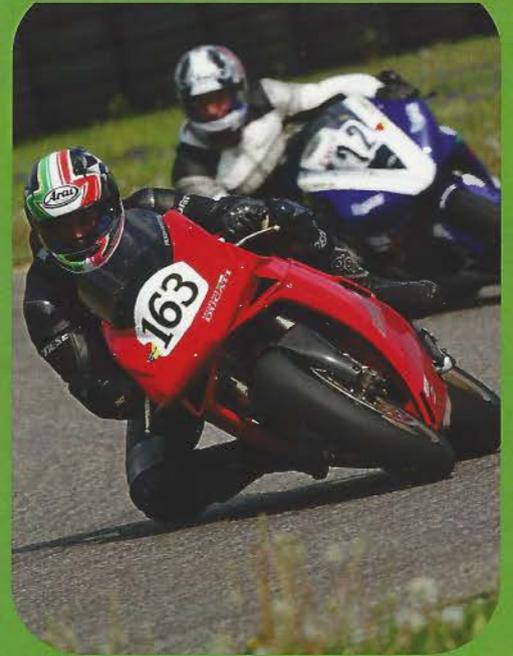


Stühle und Tisch aufgeklappt, Kanister bereitgestellt.

01.05.2009 07.00 Uhr Der Wecker rasselt, die Nervosität steigt. Duschen, anziehen letzte Kontrolle am Anhänger, kurz noch einen Kaffee und schon fährt Denis vor. Einige fachkundige Gespräche und gegenseitige Kontrollfragen (haben wir alles?) und schon geht's los über die Grenze ins Elsass. Kurz vor der Ausfahrt Endsheim sind wir stark in ein Gespräch verwickelt, sodass wir unsere Ausfahrt verpasst haben.



Ruedi on Track.....



Nun geht's zur Anmeldung. Entlang diversen Zelten, vorbei an den schönsten Motorrädern.

Wer zu spät kommt, muss halt eben anstehen. Anmeldung, Fahrerbesprechung und Lärmmessung sind vorbei, nun kanns losgehen.

09.00 Uhr Start der ersten Gruppe. Wir schauen noch kurz zu, dann aber selber Kombi anziehen, Motoren warmlaufen lassen und ab auf die Piste.

Nach den ersten 4 Turns am Morgen bei wunderbarem Wetter geht es zum Pizza-Wagen, um unsere bestellten Pizzen zu holen. Schon wieder geht's los: anziehen! 2 Mitglieder von unserem Club

haben den Weg nach Anneau du Rhin auch noch unter die Räder genommen. Pit Müller mit einer schönen alten Honda CB 250 und Andy Ruch mit einer MV Agusta Brutale. Andy und Pit schauten sich noch 2 unserer Läufe an und spazierten danach gemütlich durch's Fahrer-lager, wo sie noch den Besitzer einer MV-Agusta trafen, welche vormals dem Blau-Team aus Burgistein gehörte.. 16.00 Uhr alles hat ein Ende Zusammenpacken, aufladen und ab auf die Autobahn nach Hause. Zu Hause alles wieder an seinen Ort, damit wir das nächste mal nicht so lange suchen müssen.



Es war ein unvergessliches Erlebnis!
Griessli Ruedi

BRUTALE ON TOUR

MV Agusta ist mit der Brutale auf Europa-Tour und gastierte nach Palermo, Barcelona, Marseille, Paris, London und und und..., am Wochenende vom 23./24. Mai 2009 in Zürich, oder genauer auf der offenen Rennbahn in Zürich Oerlikon. Wer sich einschrieb konnte eine Brutale, oder auch mehrere probefahren. Es standen die Modelle 989 und 1078 zur Verfügung. Nach der Probefahrt war die Meinung des Kunden gefragt, welche man mittels ausfüllen des Fragebogens kundtun konnte.

Der Brutale on Tour Lastwagen bot eine eindrückliche Kulisse und die freundlichen Mitarbeiter von unserem Importeur Robi Käser und von MV Agusta Italien betreuten das interessierte Publikum bestens. Jedermann/-frau wurden für die



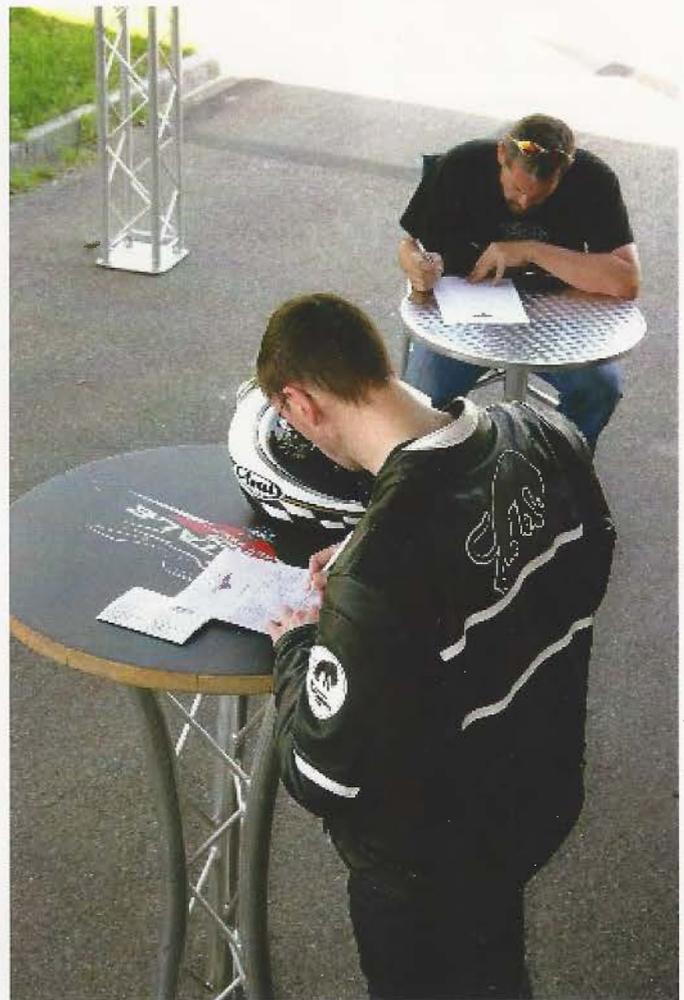
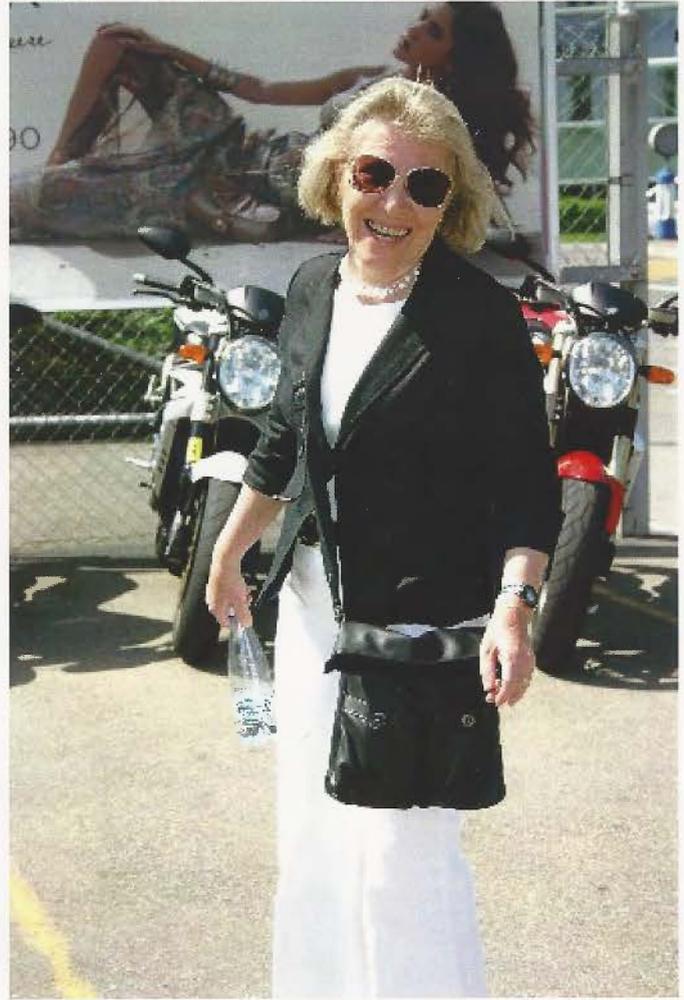
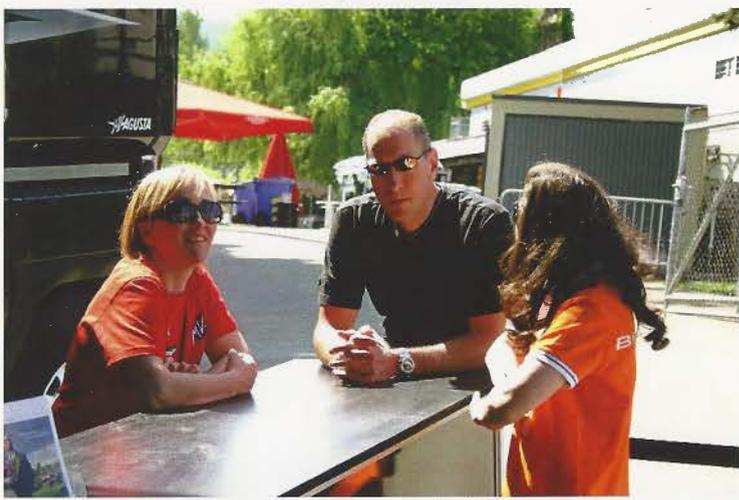
Sonne, bei über 30°. Ob's an der Hitze lag, oder am verlängerten Wochenende? Es gibt glücklicherweise einige ganz treue Seelen in unserem Club, auf welche wir bei fast jeder Veranstaltung zählen können. Ohne diese wäre es uns wohl ergangen wie bei den Gebrüder Grimm; "und wenn sie nicht gestorben sind, dann harren sie noch heute:"

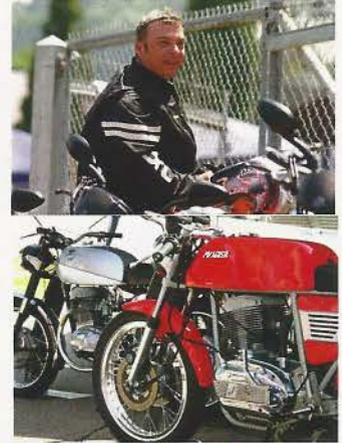
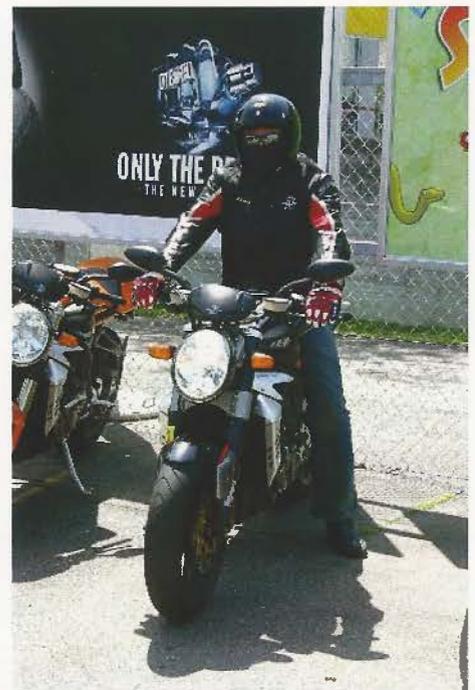
Edith Gafner



Probefahrt mit Motoairbags ausgerüstet, auch die Präsentation derselben war sehr überzeugend. Auf Einladung von Robi Käser waren wir auch mit unserem Club präsent und harreten darauf, dass unsere Club-mitglieder zu dieser Veranstaltung kommen. Wir harreten und harreten, an der









Rallye-Garage Müller GmbH



Rallye Garage Müller GmbH

Baselstasse 67

CH-4203 Grellingen

Tel.: 061 741 16 66

Fax: 061 741 24 66



NEW SUBARU FORESTER DIESEL



Oschersleben- Festival Italia



Aktuelles von der Rennstrecke: Zebras am Himmel über Oschersleben

REGEN IN DER BÖRDE



Mit wenig Staus sind wir am Mittwoch nach Oschersleben gefahren und waren so früh am Ziel, dass wir noch eine Stunde auf Einlass warten mussten. Pünktlich zum Zeltaufbau war dann auch schon der erste, gottseidank leichte Regenguss zur Stelle.

„Meine“ beiden Männer, Andy und Pit stellten zügig zuerst das grosse Hauszelt auf, damit ich meinen ungewohnten Kleinhaushalt einrichten konnte. Ungewohnt, weil ich doch normalerweise schon einige Rennfahrer mehr zu verpflegen

habe. Ein Partyzelt wurde zur Werkstatt und ein weiteres zur Garage für die Motorräder. So weit, so gut. Am Donnerstag hat es erst einmal geregnet, danach hat es geregnet und dann nach einer kurzen Pause hat es wiederum geregnet und gewindet. Andy und Pit beschlossen einige Turns auf der Rennstrecke auszulassen, denn es war bei so viel Regen und Wind schlicht und einfach zu gefährlich. Am Nachmittag kamen sie endlich doch noch zum fahren, wenn auch da nicht unter optimalen Verhältnissen.

In dieser Ausgabe:



Kurz nach ihrer Rückkehr wurde das erste Partyzelt Opfer des Windes, das zweite konnten wir noch knapp retten, indem wir es sofort abbauten. Inzwischen war die Armada vom IMCS in Oschersleben angekommen und stand uns mit Rat und Tat zur Seite. Das Hauszelt wurde an den Autos von Andy und von Urs Graf festgebunden und der Haushalt etwas komprimiert, damit die Werkstatt auch noch darin Platz fand. Für die Nacht haben wir dann nochmals Platz geschaffen, so dass neben dem Nachtlager für Pit, auch noch alle drei Motorräder im Trockenen waren. Ja welcher Mann hat schon drei Motorräder neben seinem Bett stehen? Pit fand jedenfalls, dass er zu beneiden sei. Am Freitag glich das Wetter einem Zebra; es kam in Streifen. Nach einem sonnigen Abschnitt, kam jeweils wieder einer mit Regen, dann wieder einer mit Sonne und so weiter und so fort. Das Dumme war nur, dass Andy und Pit jeweils im Regen auf die Rennstrecke mussten und kaum waren sie wieder im Fahrerlager, schien die Sonne.



„Ja, wo ist er denn?“ muss sich Pit gefragt haben, nachdem sich am Samstag bei seiner Aermacchi Aladoro der vierte Gang still und leise verabschiedet hatte, warum und wohin auch immer. Das Wetter endlich besser und nun das. Andy hingegen kämpfte gegen die Zeit. Die MV wollte einfach nicht so schnelle Runden drehen, wie im Jahr zuvor. Lag es an der neuen Auspuffanlage? Bohrmaschine her und ein paar Löcher gebohrt, um etwas mehr Luft durchzulassen. Der Besuch von Paul Stannek kam gerade richtig, um die beiden etwas aufzumuntern. Auch unsere Freunde vom IMCS kämpfen mit den Tücken der Objekte. Urs Graf hat sich bereits mit dem Besenwagenfahrer angefreundet und auch Daniel Blanchard machte dessen Bekanntschaft. Am Sonntagmorgen war es endlich da, das schöne, warme Wetter. Pit bestreift ein paar Runden des Warmups und war nun zuversichtlich, das Rennen auch ohne vierten Gang bestreiten zu können. Andy griff erneut zur Bohrmaschine und zu grösseren Düsen. Stephan Elisat kam mit einem Freund auf einen kurzen Besuch, worüber wir uns sehr freuten.

Auf den Zuschauerrängen verfolgten wir das Rennen der Vintage Bears, welches Daniel Blanchard souverän gewann.



DIABLO
ROSSO

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

**Pirelli Diablo Rosso.
Because passion should have no limits.**



PNEU
Service
hostettler ag
www.pneu-service.ch



Dann das Rennen der Italia Classic. Daniel Blanchard griff erneut erfolgreich ins Geschehen ein und fuhr in seiner Division den dritten Platz heraus. Urs Graf durfte gar einen Siegerpokal entgegennehmen, erklärte aber, er sei in einer falschen Klasse gewertet worden. Pit war mit fehlendem vierten Gang ohne Chance seinen zweiten Platz vom letzten Jahr zu egalisieren und wurde schliesslich sechster. Thomas Federli wurde fünfter und Andy, der zuvor den Neuseeländer Christopher

Bassett noch recht gut in Schach halten konnte, wurde durch die rote Ampel, welche einige Fahrer zu einer Boxen-durchfahrt zwang, zurück-geworfen und belegte am Ende Rang acht. Wolf Töns von Art Motor, klärte später das Ampel-Rätsel auf; nach dem Start der Italia Classic fuhr irgend so ein Nasenbär (grrrrrrrrrrrr) mit einem anderen Fahrzeug auf die Rennstrecke, was dann zu einer kurzen Rotphase führte.

Nach der Siegerehrung hiess es schnell abbauen, denn zur Abwechslung war einmal Regen im Anmarsch. In Rekordzeit haben wir alles abgebaut, im Fiat verstaut und traten die Heimreise an.

Edith



Lieber Gott, mach das sie heute läuft....

S.B.K.
tefan larer runo äser

MOTOS GmbH

Rapperswilerstr. 41
CH-8620 Wetzikon

Tel. 044 932 66 55
Fax 044 972 16 55

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



Offizielle MV Agusta-, Suzuki- und Husqvarna-Vertretung

FLEXA

*für alle
Beschriftungen*

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

FLEXA-PLAC AG
4142 MÜNCHENSTEIN

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

**CARROSSERIE
W. STÜCKLIN**

Willy Stücklin

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



Sport Arena
Oschersleben



The Bikers` Classics

Spa-Francorchamps

Die Streckengeschichte

Die Idee am berühmten Kurort Spa eine Rennstrecken zu errichten wurde im Jahr 1920 geboren. Man wollte das Dreieck der Verbindungsstraßen zwischen Malmedy, Stavelot und Francorchamps nutzen. Die Vor-

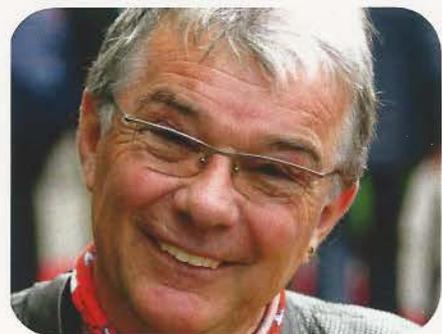
bereitungen wurden zwar im August 1921 abgeschlossen, allerdings konnte das erste Autorennen nicht stattfinden, weil sich nur ein einziger Teil-

nehmer angemeldet hatte. Schließlich wurde die Rennstrecke von Motorrädern eingeweiht, ehe 1922 tatsächlich erstmals Autos starteten. 1924 wurde zum ersten Mal das berühmte 24-Stunden-Rennen ausgetragen. Das erste bedeutende

Monoposto-Rennen folgte 1925 mit dem Großen Preis von Europa. Sieben Fahrzeuge nahmen daran teil. Es gewann Antonio Ascari auf Alfa Romeo. Wegen des Zweiten

Weltkrieges ruhte der Rennbetrieb sieben Jahre lang bis 1947. Im Jahr 1970 fand das letzte Rennen auf dem bis dato 14 Kilometer langen Kurs statt. Die Autos waren mittlerweile zu schnell für diese Strecke geworden, die

Fahrer weigerten sich, das Risiko einzugehen. 1979 wurde der aktuelle Kurs eröffnet. In Spa fanden bislang 38 der 50 Großen Preise von Belgien statt. Zehn Mal startete die Formel 1 in Zolder, zwei Mal auch in Nivelles.



Start frei zum Bikers' Classics in Spa-Francorchamps 2009

Für die einen sind es belgische Ortsnamen, für die anderen die schönsten Kurven der Welt: Stavelot, Blanchimont, Les Combes, Pouhon oder Malmedy und natürlich das Flüsschen Eau Rouge - sie alle leihen den Streckenteilen der vielleicht aufregendsten Rennstrecke der Welt ihre Namen.

Mit einer Länge von 6,976 Kilometern ist Spa-Franco-rchamps der längste Kurs im Rennkalender und gilt zudem als ausgesprochene Fahrerpiste, auf welcher sich im wahrsten Sinne des Wortes die Spreu vom Weizen trennt. Die Passage durch die Senke von "Eau Rouge" und dann steil bergauf Richtung "Kemmel" gehört zu den absoluten Klassikern, auch wenn sie mit der kleinen MV Agusta in der Regel problemlos "voll" geht.

Dasselbe gilt für die Linkskurve "Blanchimont", die bei pas-sender Abstimmung ohne Lufpen des Gasgriffes in das Vollgas-Stück bis zur Bus-Stop-Schikane einbezogen wird. Besonderheit beider Stellen: In "Eau Rouge" werden die Piloten mit bis zu 4g in den Sitz gepresst, in "Blanchimont" zerrn ähnlich hohe Fliehkräfte an den Nackenmuskeln.



Eine Fahrt auf der Ardennen-Achterbahn

Am Start geht es in Source eng zu. Als Charakteristikum der Berg- und Talbahn nahe der deutsch-belgischen Grenze kommt immer wieder das wechselhafte Wetter ins Spiel. Ähnlich wie am

Nürburgring sind Wochenenden ohne einen einzigen Regentropfen die Ausnahme, was dem Spannungsfaktor noch mehr Nahrung verschafft.

Die benannte La Source Haarnadel am Ende der kurzen Start- und Zielgeraden ist eine weitere Schlüsselstelle. Schließlich müssen sich hier die Piloten im wahrsten Sinne des Wortes Runde für Runde einfädeln.



Die berühmteste Kurve der Welt: Eau Rouge. Wer über den GP-Kurs in Spa-Francorchamps spricht, der erwähnt zwangsläufig die wohl berühmteste Kurve der Welt: die Eau Rouge. Und obwohl der Kurs aus sehr viel mehr Kurven besteht, die nicht minder herausfordernd sind, ist die Kurve des roten Wassers der Inbegriff der Ardennen-achterbahn. Nüchtern betrachtet handelt es sich bei dieser legendären und viel zitierten "Eau Rouge" allerdings nur um ein in einer Senke gelegenes "S", welches in eine nicht einsehbare Linksbiegung mündet.

Benannt wurde die Kurve nach einem in der Nähe gelegenen Bach, dessen Wasser sich aufgrund des roten Bodens leicht rötlich färbt. Auf diese rasen die Fahrer von der "La Source"-Haarnadel kommend mit Höchstgeschwindigkeit zu. Beim Einlenken wird das Motorrad tief in die Stoß-dämpfer gepresst, bevor es noch im ersten Kurvenabschnitt federleicht wird, da die Kurve um 15 Prozent ansteigt. Zu diesem Zeitpunkt können die Fahrer die Kuppe des Hügels noch nicht einsehen. Für sie sieht es so aus, als würden sie direkt in den Himmel hineinrasen.

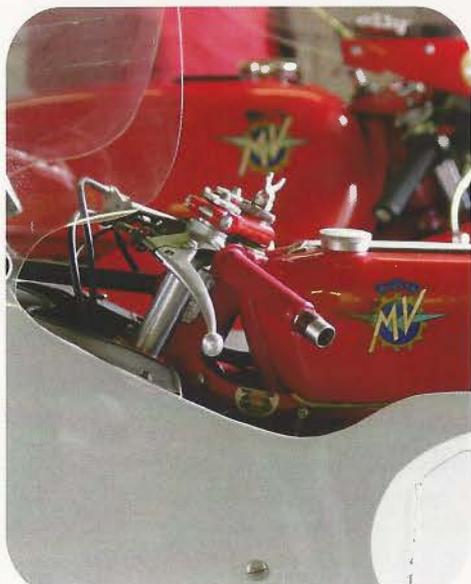
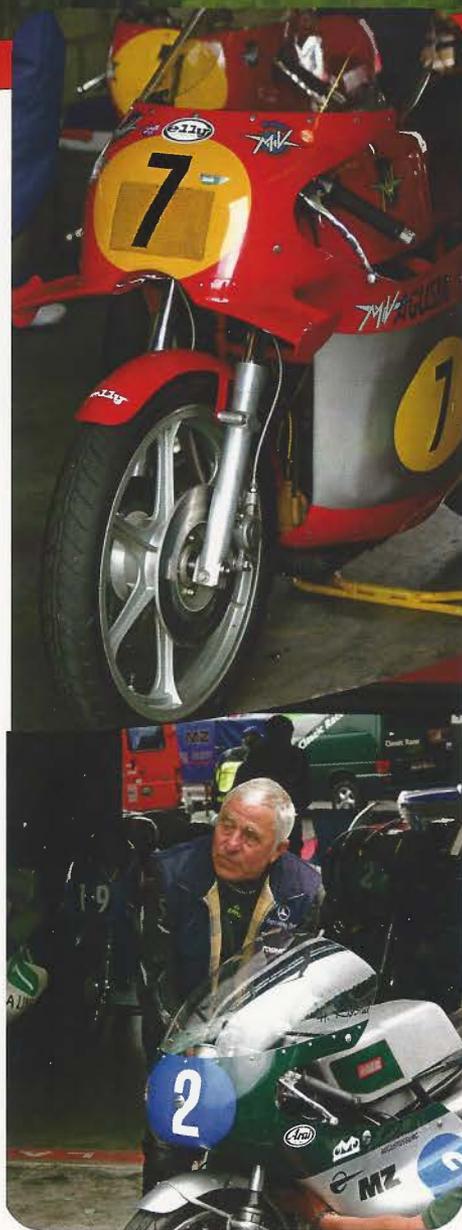
Doch anstatt in den meistens wolkenverhangenen belgischen Himmel über der Ardennenachterbahn abzuheben, biegt der Kurs an dieser Stelle urplötzlich nach rechts ab, bevor der Streckenverlauf wieder links herum auf die "Kemmel"-Gerade führt. Man sieht im Fernsehen gar nicht, wie steil die Anfahrt ist, hier merkt man erst, was für eine Achterbahnfahrt einem bevorsteht. Danach ist es als ob man versucht einen Berg zu besteigen. Man wartet einfach nur noch darauf wie eine Kanonenkugel aus der Kurve geschossen zu werden! Danach folgt die Les Commes, ein rechts/Links-Schwenker, wo man auch leicht von der Strecke fliegen kann. Weiter geht es in eine 180 Grad-Kehre Namens Rivage, wo die Motorräder stark runterbremsen müssen. Im folgenden Verlauf gibt es zwei "normale" 90 Grad Kurven kurz aufeinander, dann eine Zickzack-Kurve, die zur so genannten Stavelot, was auch eine fast 180 Grad-Kehre ist die aber meistens unterschätzt wird. Jetzt folgt eine Vollgas-Kurve, die Blanchimont, die sich aber am Ende gemein zuzieht und wo die Fahrer am Ende mit Vollgas herauskommen.

Nun kommt noch die berühmte Bus Stop-Schikane, wo es nur langsam

durchgeht, danach gibt es die Start/Zielgerade, wo es wieder mit Vollgas zur La Source geht.

Alles in Allem wird diese Strecke also von der Fahrern und Fans gerade wegen dieser Besonderheiten sehr geliebt.

Andy Ruch





Zwei aussergewöhnliche Weltmeister.....

und es sind zwei Weltmeister, die besondere Rennsportgeschichte schrieben.



Luigi Taveri

Als Luigi und Tilde Taveri im Juni dieses Jahres zu „The Bikers Classics“ nach Spa-Francor-champs kamen, so bedeutete dies auch eine neuerliche Rückkehr an den Ort, wo Luigi am 2. Juli 1961 den ersten seiner letztendlich 26 Grand-Prix-Siege auf Honda erzielte.

Giacomo Agostini



Es war 1974, als die Yamaha OW23 von Japan aus direkt nach Spa-Francor-champs geschickt wurde. Diese Maschine war eine wesentliche Weiterentwicklung der Vorgänger-Modelle OW19 bzw. OW20. Sie war entschieden leichter und kompakter als diese und sollte Giacomo Agostini in die Lage versetzen, MV Agusta endlich den WM-Titel auch der 500er-Klasse zu entreißen.



Die Crème de la Crème der Motorrad-Geschichte traf sich in Spa-Francorchamps

Auf du und du mit den grossen der Motorrad Geschichte. Die Liste der bekanntesten Rennfahrer der Welt liest sich wie ein aufregender Roman.

Namen wie: Luigi Taveri, Christian Sarron, Phil Read, Kork Ballington, Steve Baker, Giacomo Agostini, Charlie Williams, Richard Hubin, Ralph Bryans, Rod Gould, Charlie Williams, Dieter Braun, Stéphane Mertens, Jan de Vries, Henk van Kessel, Manuel Herreros, Ubaldo Elli, Bruno Kneubühler, Sammy Miller, Heinz Rosner, Rolf Blatter, Chas Mortimer, Reinhard Hiller, Svend Andersson, Roberto Gallina, Wil Hartog, Ralf Bohnhorst und Kent Williams sind nur ein paar wenige.

Luigi Taveri konnte am 2. Juli 1961 den ersten seiner letztendlich 26 Grand-Prix-Siege auf Honda hier in Spa Francorchamps erzielen.

Luigi Taveris Lebenswerk wurde in Spa-Francorchamps besonders gewürdigt. So wird es keine Ehrung „nur“ des Rennfahrers sein. Nein, da wird auch eine Persönlichkeit geehrt, die sich zeitlebens durch Eigenschaften wie Bescheidenheit, Solidität, Strebsamkeit, Kollegialität, hohes Fachwissen und Freundlichkeit zu jedermann ausgezeichnet hat.



Am 19. September 1929 wurde er in Horgen, einem Ort am Zürichsee in der Schweiz, geboren. Der Vater, Giovanni Taveri, war im Alter von 17 Jahren aus Rovato, einem Ort in der Lombardei nahe Brescia – Luigis Großeltern waren dort Bauern - nahezu mittellos in die Schweiz ausgewandert.



Bei schönstem Sommerwetter (33 Grad) wurde Cascina Costa zum Wallfahrtsort der MV Agusta Gemeinde. Der Moto Club Internazionale MV Agusta lud zu seinem 16° REVIVAL MV AGUSTA und zu seinem 10° RADUNO possessori MV AGUSTA sowie 5° RADUNO possessori moto MAGNI ein. Aus der ganzen Welt pilgerte die MV Agusta Gemeinde nach Cascina Costa, aus Japan, Frankreich, Deutschland, Holland, England, USA, Italien, England und der Schweiz. Aus unserem Club haben wir auch wenige Clubmitglieder angetroffen z.b. Erwin Naldi, Max und Ruth Zaugg sowie Jean Constantin. Wir, das waren Edith und ich, Andy. Auch hatte es viele bekannte Rennfahrer wie zum Beispiel Carlo Ubbiali, Giancarlo Libanori aus der damaligen Zeit, aber auch aus der aktuellen italienischen Superbike Meisterschaft. Zudem waren Arthuro Magni, Primo Felotti und Claudio Castilioni als örtliche Prominenz anzutreffen. Auch die bekannten MV Agusta Sammler

wie Elli, Castelli und Colombo brachten ihre 1, 2, 3, 4 und 6 Zylinder MV Agusta mit. Gilera war ein Teil der Veranstaltung und zeigte ebenfalls ihre schönen und gepflegten Rennmaschinen und Strassenmodelle im Einklang mit den MV's. Am Sonntagmorgen gab es einen Gedenkgottesdienst zum 20.ten Todestag des Conte Corrado Agusta. Auch Brutale on Tour war auf dem Platz, zeigte die neusten Modelle und stellte diese auch gleich für eine Probefahrt zur Verfügung. Leider waren einige Italiener mit der neuen Brutale überfordert und schmissen



diese auch gleich in den Graben. Armes Motorrad..... sniff. Auch bei der alljährlichen „Sfilata moto stradali e competizione“ gab es einen schlimmen Unfall, ein F4 Fahrer überbremste das Vorderrad und stürzte so unglücklich auf den Kopf, dass er für ein paar Minuten KO ging. Viele Gespräche und Kontakte wurden geknüpft, Freundschaften geschlossen und mit Wein, gutem Essen und nicht enden wollenden Benzingesprächen ein gemütliches Beisammensein gepflegt. Moto Club Internazionale MV Agusta Cascina Costa – Italy wir kommen wieder.

MILANO TARANTO

23^a

PARTENZA

Partenza
Mi-Ta 2009

Einige Clubmitglieder fuhren am Sonntagabend nach Hause, wir aber fuhren nach Mailand, besser gesagt nach Novegro Linate ins Idroscalo. Dort wurde um Mitternacht der Start zum 23.ten Milano-Taranto freigegeben. Da wir wussten, dass einige Clubmitglieder an der diesjährigen Veranstaltung mitfahren, wollten wir diese auch besuchen. Am Start waren Helmuth Krings mit seiner 250 Ducati, in Begleitung seiner Frau Britta, sowie seinem Mechaniker Jo ebenfalls auf einer Ducati und dessen Frau. Toni Danieli auf einer 250 T Suzuki, Jacques Graber mit der 6 Zylinder Honda und Damian Heller mit der CB 750 Honda. Dass Jacques und Damian mitfahren wussten wir nicht einmal, beim Betrachten der Motorräder viel mir eine rote Honda mit BL Schildern auf. Dieses Motorrad kam mir aber sehr bekannt vor und wir betrachteten es etwas länger und grübelten darüber, wem den diese jetzt gehöre. Plötzlich rief jemand aus dem Dunkeln heraus „bist du nicht der vom MV Agusta Club Schweiz?“, beim genauen Hinsehen haben wir dann Damian entdeckt. Beim Plaudern kam auch noch Jacques dazu und beide versprachen mir ein paar Bilder und einen Bericht über das Abenteuer, dass sie vorhaben für unseren Jahresbericht zu schreiben. Punkt 24.00 Uhr wurde gestartet, die ersten zwei waren Enkelin und Grossvater mit ihren 48ccm Motom gefolgt von weiteren Kleinmotorrädern. Plötzlich kam ein heftiger Wind auf und die ersten Regentropfen vielen vom Himmel. Weiter waren auch Kabinenroller und ein Threewheeler am Start, diese hatten aber wenigstens ein Dach über dem Kopf und Scheibenwischer, denn nun fing es heftiger an zu regnen. Binnen kurzer Zeit brach ein heftiges Gewitter über das Idroscalo herein und es war kein Regen mehr sondern sintflutartiger Niederschlag. Es machte keinen Sinn die Veranstaltung wie geplant weiter zu führen und der Veranstalter liess die Fahrer nach ihrem Gutbefinden fahren und wertete diese Etappe nach Breganze nicht. Einige Hardcore Biker nahmen trotz heftigem Gewitter die Strecke in Angriff und andere warteten auf Besserung. Unsere Clubmitglieder Helmut und Toni nahmen mit ca. einer Stunde Verspätung den Weg unter die Wasserskis. Jaques und Damian haben wir leider nicht mehr gesehen, wir wünschen ihnen trotzdem eine erlebnisreiche und schöne Fahrt durch Bella Italia und hoffen, dass alle wieder gesund nach Hause kommen. Andy Ruch



PS; Britta sendete uns eine SMS mit folgendem Bericht:
„Amphibien melden sich. Über Nach Schwimmhäute
gewachsen. Sonst alles OK. Liebe Grüsse“

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

Profitieren Sie vom erstklassigen Service und von attraktiven Preisen!



Superpunkte sammeln bei PNEU EGGER.

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

ISO 9001/14001
OHSAS 18001

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

**PNEU
EGGER** 
Fahren Sie ruhig weiter.

Trofeo Riri del Monte Generoso



gleich zwei Club-
Mitglieder auf dem
Podest

Zum 16. Mal nach der Wiederaufnahme fand dieses Bergrennen am Monte Generoso statt. Gestartet wurde in verschiedenen Klassen, nämlich: Strassenmotorräder und Seitenwagen-Gespanne aus der Zeit von 1915 bis 1978, Rennmotorräder und Seitenwagen-Gespanne aus der Zeit von 1948 bis 1972 in den Klassen 100, 125, 350, 500 und über 500 ccm. Im letzten Jahr musste das Rennen wegen des heftigen Regens und Schlamm auf der Piste abgesagt werden. Für dieses Jahr war die Wetterprognose sehr gut und wir konnten einem schönen Wochenende entgegensehen. Am Samstag trafen wir uns für die Fahrzeugabnahme und die Besichtigung der Strecke im Paddock in Mendrisio. Auch für Gespräche mit Freunden und Kollegen blieb genügend Zeit. Für den Abend organisierte der Veranstalter ein gemeinsames Nachtessen. Wer nicht dort essen wollte, verbrachte den Abend mit Freunden in einem der vielen Grotti's.

Der Sonntag begrüßte uns mit strahlend blauem Himmel und die Fahrt im Pulk zum Passerotto konnte unter die Räder genommen werden. Oben warteten bereits viele Zuschauer, die zuvor mit Bussen zum eigentlichen Start befördert worden waren.

Unter den Fahrern waren auch einige aus dem MV-Agusta-Racing Team dabei. Neben dem Startgelände hatte Robi Käser, Importeur MV-Agusta Paradiso TI, einen Stand zur Präsentation der neuen MV's aufgestellt.

Die kurvenreiche Strecke führte vom Grotto Passerotto ca 7 km mit einer Höhendifferenz von 410 m bis zur Mittelstation der Generoso-Bahn. Am Start waren wie jedes Jahr Fahrer aus verschiedenen Ländern. Viele Zuschauer säumten die ganze Strecke bis zum Ziel, um die Fahrer anzufeuern. Nach der ersten Ankunft im Ziel fuhren wir wieder im Pulk zum Start, es war Zeit für's Mittagessen. Am Nachmittag starteten wir nochmals in umgekehrter Reihenfolge.

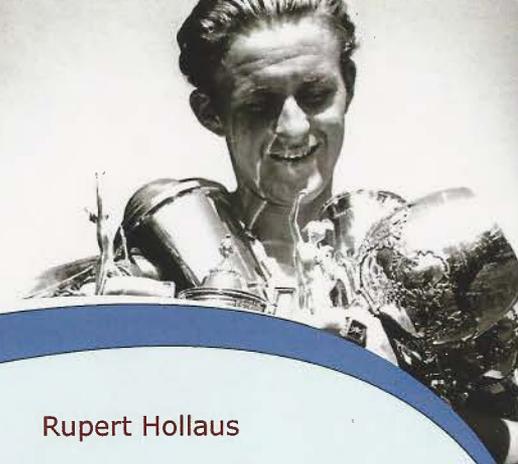
Nachdem wieder alle Fahrer beim Passerotto angekommen waren, konnte die Rangverkündigung vorgenommen werden. In der Klasse 350 ccm standen zwei aus dem MV-Agusta-Team auf dem Treppchen, nämlich Christian Mangold auf Platz 2, und Max Zaugg auf Platz 1.

Schliesslich machten sich alle Teilnehmer nach einem gelungenen Wochenende glücklich und zufrieden auf den Heimweg.

Ruth und Max Zaugg



SALZBURGRING



Rupert Hollaus

Das 6. Int. Rupert Hollaus Gedächtnisrennen auf dem Salzburgring.

In der Saison 1954 wurde Rupert Hollaus auf NSU als bisher einziger Österreicher Straßenweltmeister in einer Solo-Klasse. Ebenso gelang Hollaus als bisher einzigem Österreicher ein Sieg bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man, ebenfalls im Jahr 1954.

Rupert Hollaus erlitt am 11. September 1954 ein ähnliches Schicksal wie sechzehn Jahre später Jochen Rindt. Er verunglückte als bereits feststehender Weltmeister der 125-cm³-Klasse beim Training zum Großen Preis der Nationen im italienischen Monza tödlich. Am Samstag, dem 18. September, tragen ihn seine Teamkameraden Haas und H. P. Müller und seine österreichischen Sportfreunde Fritz Dirlt, Leo Fassl, Alex Mayer, Josef Kamper, Leopold Zöchling und Ernst Merinsky in seiner Heimat Traisen zu Grabe. Ganz Österreich trauert um sein jüngstes Sportidol, und NSU quitiert seine Ambitionen im Motorradrennsport mit dem offiziellen Rücktritt. Der Salzburgring mit einer Streckenlänge von 4.255 km und für ganz schnelle Fahrzeuge mit 12 Kurven (6 Rechts- und 6 Linkskurven).

Geraden: 4; längste Gerade 750m
(Start - Zielgerade) Steigung: max.
3,8% bei km 2,150

Gefälle: max. 1,8% bei km 3,550
Höhenunterschied: 25m.



Andy, Luigi Taveri + Pit



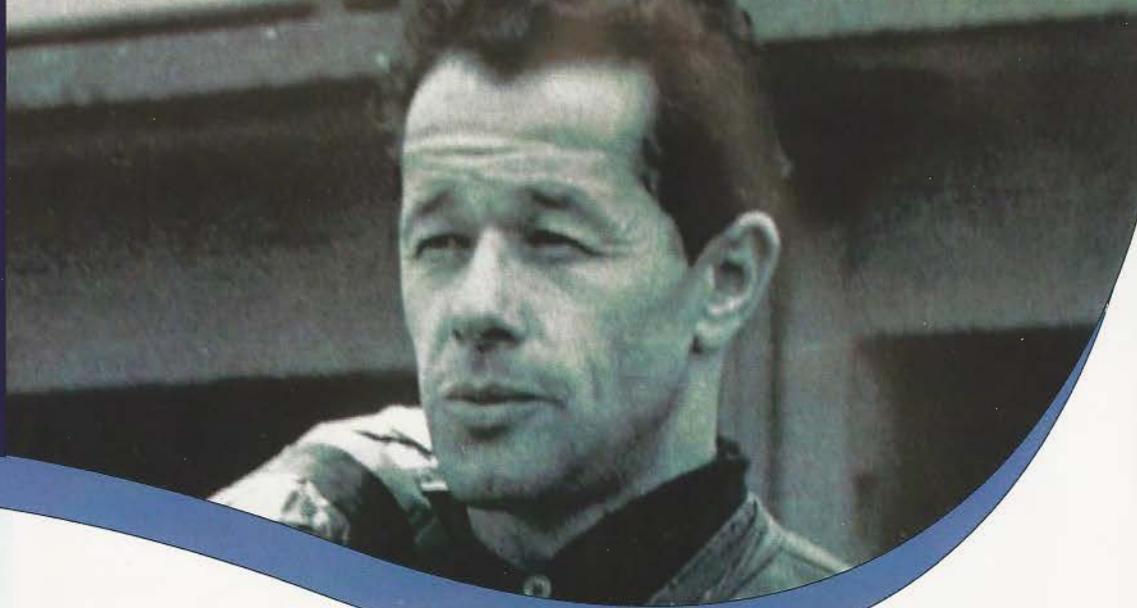
am Morgen danach....



Menani Girl (nix Playmates)



eine der wunderschönen Norton



wenn man es richtig macht...



Vorstart der 350ccm Klasse



Heinz Rosner



v.l.-r. Silvia + Christian Mangold
Nelli + Giuseppe Lucchinetti

Nach einer langen Anfahrt über München sind wir (Pit, Edith und ich) müde am Salzburgring angekommen. Idyllisch liegt die Strecke in einer Mulde von Wäldern und Hügel umgeben vor uns. Der eine oder andere Bauernhof hat freie Sicht auf die Rennstrecke und bot den Besuchern auch gleich Übernachtungs-möglichkeiten an. Schnell alles aufgebaut und eingerichtet um so schnell wie möglich an die technische Abnahme zu gehen. Die Abnahme fiel sehr locker aus und ging zügig voran.

Ein kleiner Rundgang durchs Fahrerlager; viele Schweizer konnte man antreffen, schliesslich wurde hier auch einer der besten Rennfahrer den die Schweiz je hatte geehrt. Luigi Taveri war mit Jim Redmann, Heinz Rosner und Peter Williams hier als Ehrengast eingeladen. Am Sonntag fuhren sie die Lap of Honour mit Norton Rennmaschinen aus ihrer Zeit. Aus unserem MV Agusta Club waren auch Mitglieder aktiv und als Zuschauer anwesend, so konnten wir Giuseppe Lucchinetti mit seiner Frau Nelly, Christian Mangold mit Sylvia und Werner Gloor mit Gattin als aktive Teilnehmer ausmachen und die Familie Stucki (Mauro und Judith) als Zuschauer.

Mitten in der Nacht vom Freitag auf den Samstag kam der grosse Regen und ein heftiger Sturm über den Salzburgring.

Die Rennleitung gab über die Lautsprecher eine Sturmwarnung heraus und wir hatten alle Mühe unsere Zelte zu befestigen und mussten mit den Elementen Wasser und Luft heftig kämpfen. Den ganzen Samstag regnete es und wir konnten nur noch ein paar Regenlieder singen wie z.B. Räge Räge Tröpfli, es Rägnet uf mis oder; Let it Rain.... , a-ha Crying in the Rain.... , Queen Of Rain..... , I'm singing in the rain..... , It's raining man *hallelujaaa its raining man...* , Purple Rain..... , Led Zeppelin - The Rain Song..... , I feel the Raindrops on my Hair..... , Am Tag als der Regen kam..... , Wann wirts mal wieder richtig Sommer...." , Sonne nicht gesehen , Sommerregen..... etc. und viele mehr.

Kurz gesagt; am Morge hett's g`seicht, am Mittag hett's grägnet und z`obe hett's g`schiff!!!

Auf Grund des Regens wurden alle Trainingsläufe für den Samstag abgesagt und es begann eine triste Zeit, die wir mit Freunden im Fahrerlager verbrachten bei Kaffe und Benzingsprächen.



Sonderausstellung mit Norton Rennmaschinen, Motorräder ab Jahrgang 1927.

Es wurden Exemplare und Raritäten vom Jahrgang 1927 bis 1992 gezeigt. Es wurde unter anderem die legendäre Rennmaschine mit Wankel-Motor ausgestellt. Das Fahrer-lager wurde immer enger und ganze Besucherscharen drängten sich hindurch. Die Tribünen füllten sich und es kam eine super Stimmung auf.



Pit im Kampf mit schnellen 2-Taktern



Giuseppe im Race-fieber..



ich gebe alles, habe aber zuwenig Leistung

Am Sonntagmorgen welche Überraschung, die Sonne scheint und der Himmel ist stahlblau. Ein guter Tag um Motorrad-rennen zu fahren. Der Veranstalter IGFC musste nun sein schon volles Programm an einem Tag unter-bringen, standen doch diverse Renn- und Sonderläufe auf dem Programm. Start mit dem Training für die Seitenwagen der Int. Gespannmeisterschaft, dann die historischen Gespanne gefolgt von den 250er, 350er, 500er und über 500er ccm. Auch Taxifahrten mit Ferraris fanden statt. Zudem der Norton Sonderlauf (Norton war das Zug-pferd dieser Ver-anstaltung), sowie der Auftakt zur Norton International Rallye 2009 mussten einen Platz in dieser Ver-anstaltung finden.

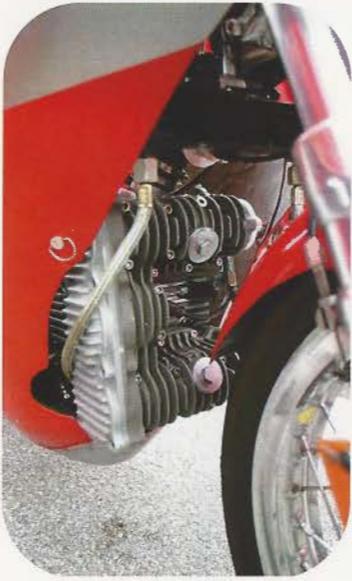


Start der 350ccm Klasse, etwas unkonventionell

Zum Rennlauf gibt es nicht viel zu erzählen, machte man doch nach einer Aufwärmrunde kein grosses Drama in der Startaufstellung, jeder stellte sich irgend wo hin und wartete auf den Start. Die Trainingszeiten wurden nicht berücksichtigt und so konnte auch der Langsamste in der ersten Reihe einen Platz finden.



Harter Fight zwischen Giuseppe (MV)....



stille Zuschauer



Der Salzburgring ist eine Hochgeschwindigkeits-Strecke und das bekamen viele kleinere Motorräder zu spüren. Bereits kurz nach der Nordstein Kehre ist man im fünften Gang und bei 8000 U/min, man muss das ganze zwei Kilometer lang halten bis zur Steilwand Fahrerlager Kurve.

Eine Tortur für unsere 350er Motorräder, immer die Hand auf der Kupplung halten um im Notfall schnell reagieren zu können. Das Rennen wurde durch Stürze und vielen Motorschäden geprägt, dauerte es doch eine halbe Stunde lang. Auch waren die Geschwindigkeitsunterschiede extrem, es wurde mit Motorrädern aus den 50er Jahren bis Baujahr 1984 im gleichen Feld gefahren was einen sehr hohen Leistungsunterschied ausmachte.

Andy Ruch



die schön eingebette Rennstrecke



auaaa!! das tut doch weh....Fahrer ok, Bike Schrott



.... und Christian (Norton)



Luigi Taveri bei der Sitzprobe auf einer Norton



City-Grand Prix



Im Laufe des Samstags wurden wir von Erwin mit seinem bequemen Bus abgeholt. Auch das Motorrad von Max hatte hinten mehr als genug Platz. Gemütlich ging's Richtung Böblingen. Erst einmal bezogen wir unsere Zimmer und deponierten unser Gepäck wohlweislich dort.

Dann machten wir uns auf die Suche nach dem Platz des Geschehens. Erwin fuhr geradewegs dahin. Dann staunten wir nicht schlecht, was alles los war an diesem Samstag, gleichzeitig waren nämlich fünf Tage SCHLEMMEN in Böblingen angesagt. Es reihte sich ein Stand an den anderen. Man konnte aus chinesischen, thailändischen, spanischen oder auch aus vielen heimischen Köstlichkeiten auswählen. Verhungern mussten wir also schon mal gar nicht.

Gegen Abend trudelten dann immer mehr Teilnehmer ein. Der Stand des MV-Clubs Deutschland wurde vorbereitet. Wir trafen viele bekannte Gesichter, darunter war auch unser Freund Hätte, der es sich nicht nehmen

liess, die Fahrt unter die Räder zu nehmen. Es war ein freudiges Begrüßen unter vielen erwartungsfrohen "Töfflern".

Am Sonntag Morgen, (zum Glück hatten wir den Bus am Abend am Ort gelassen und wanderten ca 15 Minuten zum Hotel,) machten wir uns dann auf den Weg zurück. Da waren schon sehr viele Helfer sehr fleissig am Werk. Die Strecke wurde abgesperrt, Strohballen an heiklen Orten deponiert und was das schönste war: Michi und ihre Crew hatten bereits die Kaffemaschine eingerichtet. Wir wurden verwöhnt mit Kuchen, Wurst und Getränken. Es fand eine Orientierung für die Fahrer statt mit Inhalt: Es ist kein Rennen, es ist eine Demonstrationsfahrt. Unsere MV-Männer starteten in der Gruppe 2, und bald konnte es losgehen. Die Fahrer konnten ca 15 Minuten auf einem 1,2 km langen Rundkurs durch diese schöne Stadt fahren. Alles ging gut, es kamen alle wohlbehalten und zufrieden zurück. Max und Erwin schenkten sich den Lauf am Nachmittag und gingen als Zuschauer auf die Strecke.

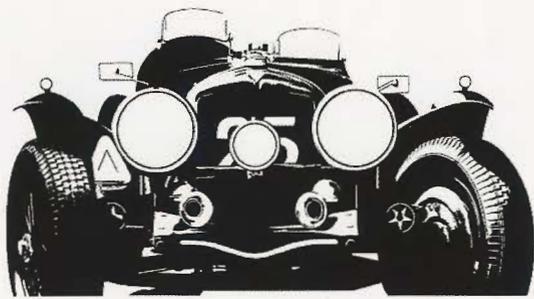


Böblingen

Da Max und ich Besuch von lieben Freunden aus Reutlingen erhielten und man auf dem Parkplatz kein einziges Wort wechseln konnte (Lärm oder Musik je nachdem) setzten wir zwei Frauen uns ab an einen schattigen Ort, wo wir ungestört plaudern konnten. Auch das muss sein und ist wichtig für das Wohlbefinden. Am späteren Nachmittag machten wir uns zufrieden auf den Heimweg ohne Stress und viel Verkehr und kamen wohlbehalten wieder zu Hause an. Es wäre fantastisch, wenn diese Veranstaltung in zwei Jahren wieder stattfinden könnte.

Ruth und Max Zaugg





PANTHEON
Classic Garage



PANTHEON BASEL

Forum für Oldtimer



PANTHEON *Restaurant*



Natürlich gehört auch ein Restaurant zum Pantheon dazu. In der speziellen Atmosphäre bietet das Restaurant Köstlichkeiten aus der mediterranen aber auch aus der traditionellen Schweizer Küche an. Auf der Speisekarte stehen unter anderem hausgemachte Pasta oder himmlischer Risotto, begleitet von einem zarten

und saftigen Stück Fleisch. Dazu bietet sich dem Gast Wein aus Italien, Frankreich, dem Tessin und aus dem heimischen Rebberg Muttenz. Das Restaurant bietet Platz für 120 Personen und bei schönem, warmem Wetter ist natürlich die Gartenwirtschaft geöffnet. Ein junges, aufgestelltes Team unter der Leitung von Toni Brüderli freut sich auf Ihren Besuch und verspricht einen angenehmen Aufenthalt.

Pantheon Restaurant
Telefon: +41 61 466 40 62
Fax: +41 61 466 40 63
E-Mail: restaurant@pantheonbasel.ch

Die Classic Garage bietet eine öffentliche Servicestelle für sämtliche Oldtimer. Alle mechanischen Arbeiten am Auto werden angeboten. Dazu gibt es eine hauseigene Sattlerei. Unterstützung erhält man auch bei der Ersatzteilsuche. Grundsätzlich ist für den Garagenbetrieb nichts unmöglich. Ist das alte Auto auch noch so ruiniert, die Verantwortlichen der Werkstatt machen es möglich, dass der Oldtimer wieder in seinem alten Glanz erstrahlt. Wer einen Oldtimer anbieten möchte, kann dies ebenfalls tun, der Handel über Kommission ist über das Pantheon möglich.

Pantheon Classic Garage AG
Telefon: +41 61 466 40 60
Fax: +41 61 466 40 61
E-Mail:
classic-garage@pantheonbasel.ch

Eventmöglichkeiten

Vermietung von Eventflächen
Telefon: +41 61 375 12 22
Fax: +41 61 375 12 23
E-Mail: pantheon@baselunited.ch
Basel United AG
St. Jakobs-Strasse 395
Postfach
4020 Basel

Pantheon Museum
Hofackerstrasse 72
4132 Muttenz
Mo.-Fr. 09.00 Uhr bis 17.30 Uhr
Sa. / So. 10.00 Uhr bis 16.30 Uhr
durchgehend geöffnet

Sonderausstellungen

www.pantheonbasel.ch



Jaguar-Sonderausstellung
16. August–
30. November 2009

Lancia-Sonderausstellung
4. Dezember–
5. April 2010



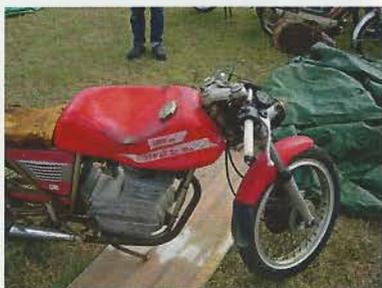


Imola Mostra Scambio

Imola 2009: die Rennstrecke ruft, das Motodrom vom Imola liegt mitten in der Stadt. Wo sonst die Formel 1 Jungs wie Massa und Co. Gas geben, waren an diesen Tagen alle Motorrad- und Autofans aus ganz Europa versammelt. Italiens größter Oldtimer-Markt, auf dem fast 5 km langen Rennkurs lagen Alt- und Neuteile sämtlicher Fabrikate herum. Wie jedes Jahr kamen auch MV Agusta freunde und -Händler an die Rennpiste um sich mit Ersatzteilen und Motorrädern für die Wintermonate einzudecken. Früh morgens steigt schon der Adrenalinspiegel auf der Jagd

nach dem Super-Schnäppchen und hält den ganzen Tag an. Aber vermutlich ist das übermäßige Konsumverhalten von vielen Engländern und Deutschen den Italienern zu Kopf gestiegen. Die wollten mittlerweile selbst für den größten Schrott noch 1000 Euro. Aber trotzdem können wir jedem nur empfehlen, sich diesen Monster-Markt mal selbst anzusehen. In einer Jahreszeit, wo bei uns die Pullover gerade noch warm halten, ist es in Imola leicht möglich, einen Sonnenbrand zu bekommen. Verglichen mit den Oldtimermärkten in der Schweiz, ist es in Imola wärmer, schöner und teurer.

Andy Ruch



DAIHATSU
Die perfekte Grösse.

MASCHINEN - FAHRZEUGE AG
Lützelstrasse 5
4242 L aufen
Te. 061 761 51 95



TERIOS

NEW

Switzerland's 4x4



SUBARU



EINLADUNG ZUR AUSSTELLUNG. DER NEUE LEGACY, DER NEUE OUTBACK.

MEHR LEISTUNG. MEHR PLATZ. MEHR SICHERHEIT. MEHR KOMFORT. MEHR FAHRVERGNÜGEN. MEHR UMWELTFREUNDLICHKEIT.
SCHON AB FR. 35'500.-.

Mehr denn je ist die Zeit reif für einen Subaru AWD. Lassen Sie sich vom neuen Legacy und vom neuen Outback begeistern. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Rallye Garage Müller

Ihr Subaru Händler im Baselland.

Baselstrasse 67
4203 Grellingen

Tel. 061 741 16 66
Fax. 061 741 24 66

**Der Allrad-Spezialist Subaru bringt die neuen
Legacy und Outback auf den Markt.**

IMCS Treffen Zäziwil

Club Ausfahrt



Am Sonntagmorgen fanden sich ein paar Clubmitglieder in Grellingen ein, um gemeinsam nach Burgdorf zu fahren. Pit Müller mit seiner Bimota KB1, Peter Thommen auf einer Brutale 910, Charly Hodel in Begleitung von Beatrice auf einer Brutale 1078 und ich mit meiner Tochter Jeanine auf einer Brutale 989. Gemütlich fuhren wir über den Passwang Richtung Balsthal, Niederbipp, Herzogenbuchsee, Wynigen nach Burgdorf ins MC D. Als ich Richtung Mac abbog dachte ich, es wären keine weiteren Club Mitglieder dort, die auf uns warten. Kein einziges Motorrad stand auf dem vorderen Parkplatz und Edith wartete ganz alleine im Gartenrestaurant auf uns. Doch welche Überraschung; hinter dem Mac, auf dem zweiten Parkplatz standen doch noch ein paar Motorräder. Im Restaurant warteten Erwin Naldi, Max Zaugg, Roberto Prontera und René

Kradolfer. Gemeinsam ging es nach Zäziwil ans Italo Moto Treffen vom IMCS. Jetzt kam auch die Sonne zum Vorschein und es wurde ein herrliches Treffen. Weitere Clubmitglieder fanden sich im Waldmätteli ein, so zum Beispiel; Vera und René Aufrance, Urs Graf und Roland Moeschlin. Der IMCS war heilfroh, dass noch ein paar Leute auftauchten, hatten sie doch am Samstag praktisch keine Besucher und das Treffen schien ein Flop zu werden. Tja wenn da nicht der treue MV Agusta Club wäre welcher somit denn Konkurs verhindert hat. Am Nachmittag machten wir noch eine kleine Motorrad Tour durch das Entlebuch und Emmental, wo sich nach und nach einzelne Mitglieder verabschiedeten und ihren Heimweg unter die Räder nahmen. Die kleine Gruppe vom Sonntagmorgen blieb bis an ihren Ausgangsort zusammen und man trennte sich erst wieder vor Pits Garage.

@ Andy Ruch



14. MV AGUSTA- und 30. AERMACCHI - TREFFEN IN BRUNNADERN 2009

Lieulich liegt das kleine 900 Seelen Dorf Brunnadern am Flüsschen Necker im grünen Toggenburg. Das hügelige, leicht bewaldete Hinterland kesselt das idyllische Dörfchen förmlich ein.

Die Stille wurde am 15. und 16. August 2009 mit infernalem Motorenlärm, nein, für unsere Ohren, mit Stradivariklängen durchbrochen.



MV's und Aermacchi- Maschinen donnerten das Tal hinauf. Bei wunderschönem Wetter feierten wir zusammen das 14. / 30. Jahrestreffen. Warum zusammen? Kann der MV AGUSTA Club Schweiz kein Treffen mehr ohne fremde Schützenhilfe auf die Beine stellen? Nein, der Grund ist ganz ein anderer. Harley- Davidson hat vor einigen Jahrzehnten Aermacchi mit einigen Doller aus der Patsche geholfen. Die andere Geschichte kennt ihr ja. Also mit der gleichen Spendenmutter glaube ich, können wir wirklich gemeinsam feiern.

Die Rampe beim kleinen Bahnhöfli (Mitten im Dorf Brunnadern) war manchmal fast zu eng, um alle Motorräder zu platzieren. Stolz war ich, als ich die verschiedenen Deutschen Nummernschilder betrachtete. Karlsruhe, Köln, Stuttgart und München.

Zum Glück haben wir noch einige Freunde aus dem nördlichen Kanton. Ein grosses Efeu- Kränzchen kann ich Ruth Zaugg winden. Sie hat 3x Umsteigen in Kauf genommen um zu uns nach Brunnadern ans grosse Treffen zu gelangen. Viele haben ihre alten und neuen MV's gesattelt und besuchten uns. Braaaaaavo. Für etliche Schweizer Mitglieder war es wahrscheinlich (verständlicher Weise) zu weit, zu heiss, zu trocken, falsches Datum, Geburtstagsfest von der Oma, Ausflug mit dem Auto ins Grüne, vielleicht kommt der grosse Regen doch noch, usw.



Der gemeinsame Ausflug zur Hultegg hat Hans Meier angeführt. Dort wurde wieder einmal in einer anderen Ecke der Schweiz verschiedene Modelle der Marke MV AGUSTA vorgestellt.

Für die Mitglieder die länger, oder sogar die Nacht im Dorf verbrachten, begann dann die abendliche Gemütlichkeit. Italienisch, Holländisch und natürlich Hochdeutsch waren die Diskussionsprache.

Am Sonntag, gemeinsames Frühstück, nochmals Besuch von etwa fünf MV-Fahrern aus Deutschland. Man glaubt es fast nicht, mit echten alten MV's, alle aus dem Süd-

deutschen Raum. Nach dem Glockenschlag, der die Mittagspause anzeigte, wurde wieder langsam geladen und gepackt.

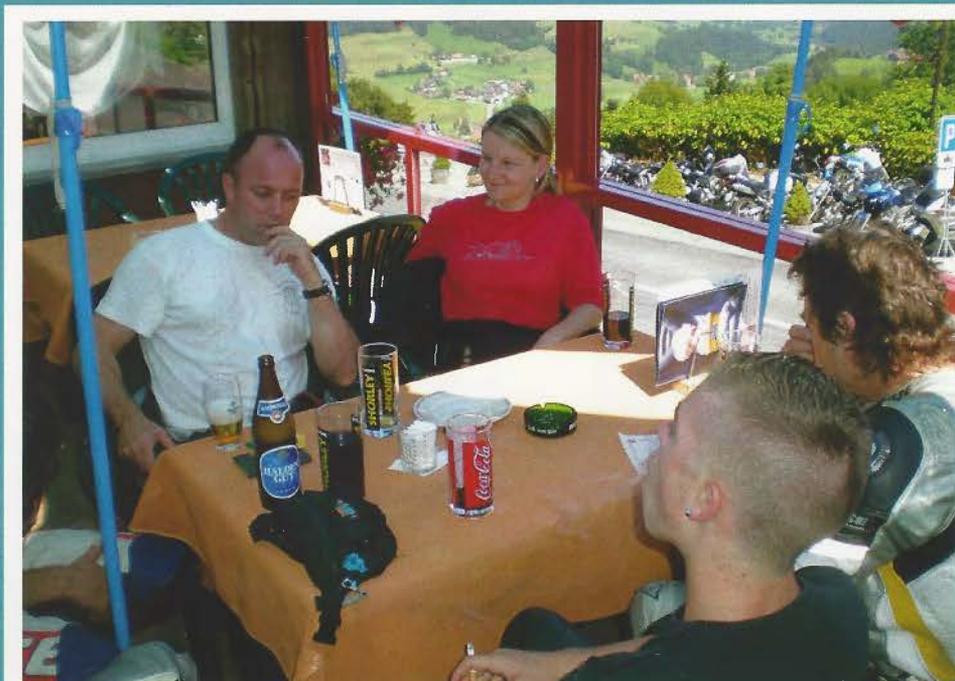
Ab jetzt herrscht wieder die absolute Toggenburger Stille und Ruhe über dem Dorf.

Niggi Horni

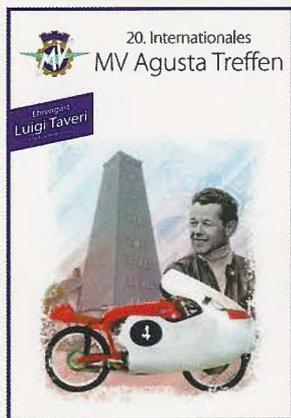






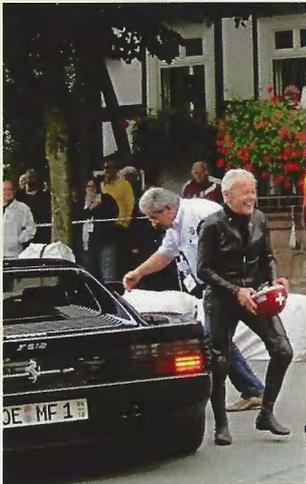


MV AGUSTA Club Deutschland



20. Internationales MV Agusta Treffen 2009

Wir besuchten das Deutsche Jahrestreffen vom MV AGUSTA Club Deutschland in Kirchhudem/ Oberhudem vom 04. bis 06. Sept. 2009



Wir trafen uns am Freitag beim deutschen Zoll um 06.00h.

Wir, sind Rosi/ Roland Möschlin, Ruedi/ Niggi Horni.

Wir spulden in einer guten Zeit die 500 km ab.

Wir waren die ersten, die sich auf dem Festareal in die Besucherliste eintrugen.

Wir hatten kalt.

Wir besichtigten dann die Adolfs- Burg mit dem wohl einzigartig in dieser Art auf dieser Welt in Stuck dargestelltem Hubertuswunder.

Wir sahen noch wie die anderen MV-ler von grossen Planwagen zum Rhein- Weser- Turm in Kirchhudem zur Begrüssungsrede und zum Abendessen geführt wurden.

Wir haben das gute und warme Nachtessen in einer noch wärmeren Stube genossen.

Wir waren jetzt schon mehr, Marietta/

Erwin, Ruth/ Max und Lisa mit Hätte.

Wir gingen dann zeitig zu Bett. (warme Bett)

Wir wollten am Samstag die gemeinsame Ausfahrt mit den MV's machen.

Wir haben das Wetter gesehen, die Temperatur gemessen.

Wir als Weicheier, Ruedi und Ich, haben beschlossen, dass die Fahrt mit dem Weicheierbus gefahren wird.

Wir konnten die Schönheiten im Kreis Olpe so viel besser geniessen.

Wir wurden bei den Sauerland- Pyramiden, Lennstadt auch ohne Lederanzug, sehr nett und fast fürstlich bedient. (Bier, Brot, Senf und Steak)

Wir fuhren anschliessend zu der unterirdischen Wunderwelt, der Tropfsteinhöhle Attendorm.

Wir freuten uns nach dem Nachmittag auf die Abendveranstaltung in der

Gemeinschaftshalle Oberhundem mit den obligatorischen Ehrengästen und dem Buffet.
Wir haben unseren Luigi Taveri als herzlichen, gütigen, selbstlosen und über alle Massen bescheidenen 3 fachen Weltmeister kennen gelernt.

Wir gingen nicht nüchtern zurück in unsere Unterkunft.

Wir erwachten, es war bereits wieder Sonntag- Morgen.

Wir genossen ein letztes Mal das Sauerländer Frühstück.

Wir gingen zurück in die Halle und luden schon einmal unsere Mofas.

Wir freuten uns am Spektakel der Demofahrten auf der Rundstrecke.

Wir staunten nicht schlecht über die Höhe der Versicherungssumme der einzigartige sechs Zylinder MV. € 3'600'000.00

Wir verabschiedeten uns bei unseren Deutschen Freunden, versprachen ein baldiges Wiedersehen.

@ Niggi Horni



Rennatmosphäre vergangener Tage liegt in der Luft!

Bei der Hockenheim Classics vom 26. bis 27. September 2009 gingen mehr als 450 historische Rennmotorräder und Seitenwagenspanne vergangener Tage an den Start. Liebhabern historischer Fahrzeuge wurde auf dem Hockenheim - Ring von den zahlreichen begeisterten Teilnehmern wieder einmal akrobatische Kurventechniken, spannende Rennen und eindrucksvolle Präsentationsläufe geboten. Die Läufe des Veteranen Fahrzeug Verbandes zählen dabei sogar zur Deutschen Historischen Motorradmeisterschaft 2009.

Wer erinnert sich nicht gerne an die 40er bis 70er Jahre, als die bekannten Motorrad- Marken wie BMW, Horrex, Kreidler, AJS, Gilera, Honda, MV Agusta, Norton und viele andere auf dem alten Hockenheimring ihre Runden drehten.



Wir vom MV AGUSTA Swiss Racing Team waren mit Unterstützung vom MV Agusta Club Schweiz in sehr grosser Anzahl vertreten. Mit am Start waren Christian Mangold mit seinen Söhnen Diego und Gil, Giuseppe Luccinetti, Werner Gloor, Max Zaugg, Christian Müller, Pit Müller, Giuseppe Naula, Walter Öxler, Helmut Krings, Ruedi Schuler, Melanie Ruch und Andy Ruch. Zur Unterstützung der MV Agusta Truppe fanden sich vom Deutschen MV Agusta Club noch Lothar Schmid und Hubert Cremer ein.

Auch durften wir viele Gäste vom MV Agusta Club Schweiz und Freunde in unserer Box begrüßen. René Kradolfer und Herbert Bless kamen als Rennmechaniker und Manager von Ruedi Schuler, der das erste Mal auf einer Rennstrecke und mit einer 350 MV Agusta Corsa unterwegs war. Des Weiteren durften wir Peter Zimmermann, Paul und Rosmarie Kissling, Gerhard Götte mit Familie sowie eine Delegation des Deutschen MV Agusta Clubs mit Utz und Michi Raabe, Peter Losert, Klaus Nahr, Martin Kott, Thomas Burkhard, Manfred Kunert, Andreas Mägdefrau, Norbert Holzer und Marion Wagner, sowie Günter Knuppertz mit Gemahlin Edelinde. Sollte ich irgendjemanden vergessen haben so tut es mir leid, aber

es waren in diesen drei Tagen so viele bei uns in der Box.

Der Samstag begann bereits mit dem Pflichttraining, Melanie kämpfte mit einer MV Agusta die nur bis 6000 U/min drehte um dann zu stottern. Es reichte aber für die 16. te Startreihe obwohl die Klassen F, T, L und R zusammen führen. Die Starterfelder waren riesengross und es tummelten sich bis zu 70 Fahrzeuge auf der Strecke.

In der Klasse U sah es nicht besser aus, 42 Fahrzeuge waren es nur in unserer Klasse und wir durften mit der Klasse K zusammen auf die Piste. Es lief eigentlich bei allen recht gut, nur Max musste seine MV in der Sachskurve mit Zündungsproblemen abstellen. Für dass Rennen konnte sich Pit in der dritten und Lothar in der fünften Startreihe qualifizieren. Unser Neueinsteiger Ruedi musste sich mit der letzten Reihe begnügen.

Zwischen dem Pflichttraining und dem ersten Wertungslauf am Nachmittag wurde heftig geschraubt und diskutiert. Die MV von Max machte aber keinen Mucks mehr und so musste er auf die Ersatzmaschine von Walter umsteigen.

nheim Classics



Hockenheim Classics

Start zum ersten Wertungslauf der Klasse F/L/T + R

Melanie legte einen Superstart hin und entledigte sich ihrer direkten Verfolger bereits in der ersten Kurve. Was die kleine MV an Leistung nicht hatte, machte Melanie mit ihrem Fahrstil wieder gut. Der Lohn der Mühe war am Schluss ein siebter Platz. Bravo! Was uns auffiel war, dass es an diesem Wochenende sehr viele Stürze und technische Defekte gab.

Start zum ersten Wertungslauf der Klassen U und K

Bereits in der Startaufstellung kam es zu Kuriositäten, scheinbar gibt es Fahrer die sich die Startaufstellung nicht

ansehen oder dann aber probieren ihre schlechten Plazierungen aus dem Pflichttraining mit Schummeln zu verbessern. Normalerweise stehen vier Motorräder in einer Reihe am Start, hier aber hatte es zum Teil bis zu sechs Motorräder. Einige wurden von den Streckenposten wieder zurück in ihre Startreihe beordert und bei den anderen

reichte die Zeit vor dem Start nicht mehr aus. Das Rennen war mit vielen Zweikämpfen und kleineren Scharmützeln behaftet, aber immer noch sehr gut und schnell. Unsere MV Truppe hat sich scheinbar zu fest auf Zweikämpfe eingelassen und versaut sich deshalb bessere Plazierungen, aber den Spass den wir hatten konnte uns keiner mehr nehmen. Pit und Christian hatten nicht soviel Spass, mussten sie doch ihre Aermacchis bereits nach wenigen Runden mit Technischem Defekt stehen lassen. Pit hatte einen Kurbelwellenbruch gegen Ende des ersten Laufes und Christian musste bereits nach einer Runde wegen Ventilschadens aufgeben.

Nach diesen Wertungsläufen gab es wieder viel zu schrauben und zu verbessern; bei Melanies MV wurde der Zylinderkopf noch mal nachgezogen und die Ventile eingestellt, sowie der Vergaser nochmals umgedüst. Bei Pepe wurde an den Vergasern geschraubt, und, und, und.....

Den Abend verbrachten wir wie immer gemütlich bei einem guten Abendessen und einem Glas Wein. Diverse Benzingespräche und einem Heidengaudi bis spät in die Nacht.



Max im zwei Kampf...



man kann es mal Aussen probieren...



Melanie wehrt sich



Walter gibt alles....auch wen die MV nicht so schnell wie die Ducati ist.

Achtung Fahrerlager, Achtung Fahrerlager, erster Aufruf der Klassen F, T und R..

Der zweite Wertungslauf stand bevor, hoffentlich läuft die kleine MV jetzt und dreht bis 8500 U/min. Der Start war ein voller Erfolg, gleich wieder zwei Reihen gutgemacht. Melanie war flott unterwegs und die MV lief dieses mal super. Doch, was ist denn nun los? Wo bleibt sie denn? Die Fahrer die sie beim Start überholt hat sind bereits in der Sachskurve vorbei und Melanie ist weit und breit nicht zu sehen. Doch da kommt sie ganz langsam und hält die Hand hoch. Hinter ihr nur noch das Pacecar mit Blinklicht. Als sie auf unserer Höhe in der Sachskurve war sahen wir was passiert war, der hintere Reifen

hat keine Luft mehr und sie muss das Rennen aufgeben. Schade, lief doch die MV das erste Mal an diesem Wochenende richtig gut. Hinten bei der Mercedes Tribüne muss sie eine riesengrosse Holzschraube (Holzschraube!?) eingefahren haben und die Luft war ganz schnell draussen.



da lief die Aermacchi noch von Pit



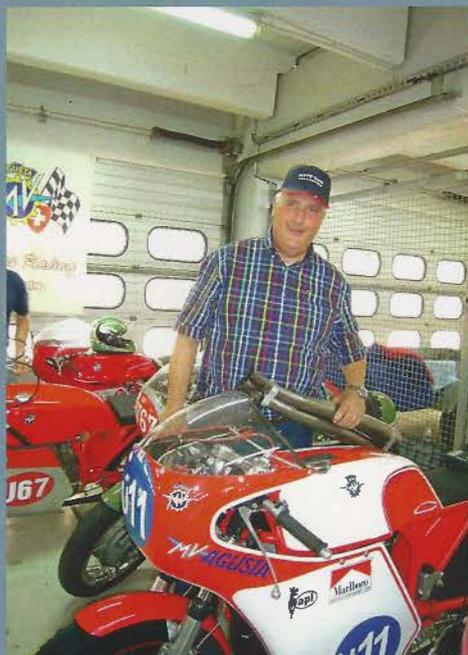
die Aermacchi von Werner Gloor lief bis zum schluss



Ruedi sammelt die ersten Rennstrecken erfahrungen



Giuseppe Naula in voller Fahrt



Bitte die Klassen U und K zum Vorstart

Dasselbe Theater ein anderes Stück, so oder

ähnlich kann man den Versuch zur zweiten Startaufstellung beschreiben. Wieder werden Fahrer in ihre Startreihen zurückgewiesen. Rechts von der Piste hat es kleine Tafeln wo die Startreihe drauf steht, nur Zahlen sollte man schon lesen können. Der zweite Start lief bei mir nicht so gut wie der vom ersten Lauf, ich wurde etwas von einem Fahrer behindert und musste vom Gas. Walter wurde in der Nordkurve auf und über die Kurps geschickt und musste den grossen Bogen machen. Das brachte uns direkt zusammen und wir fighteten Runde um Runde miteinander. Da in der Sachskurve ging er mir innen durch, dort in der Südkurve fuhr ich ihm vor. Das Gaudi war für uns beide gross. Reden wir hier nicht über Plazierungen, Spass, Spass und nochmals Spass.

Alle hatten ein tolles Wochenende und dies ist der Grund warum wir dies alles machen. Auch Edith möchte ich noch ein grosses Kompliment abgeben, was sie für uns und alle Gäste auf die Beine gestellt hat ist ein DANKESCHÖN wert. Ach ja, bevor ich es vergesse, Walter war ja noch in der Klasse W mit seiner Benelli am Start. Tja er wurde zweiter im Gesamtklassement. Herzliche Gratulation, wenigstens einer der nicht versagt hat..... *grins*.

Andy Ruch



schmutzige Witze oder wie?



die Konkurrenz muss Beobachtet werden



Vorstart der Klasse K und U, die Nervosität steigt



Giuseppe Luccinetti auf seiner Gilera



Helmut Krings zur einfahrt der Südkurve



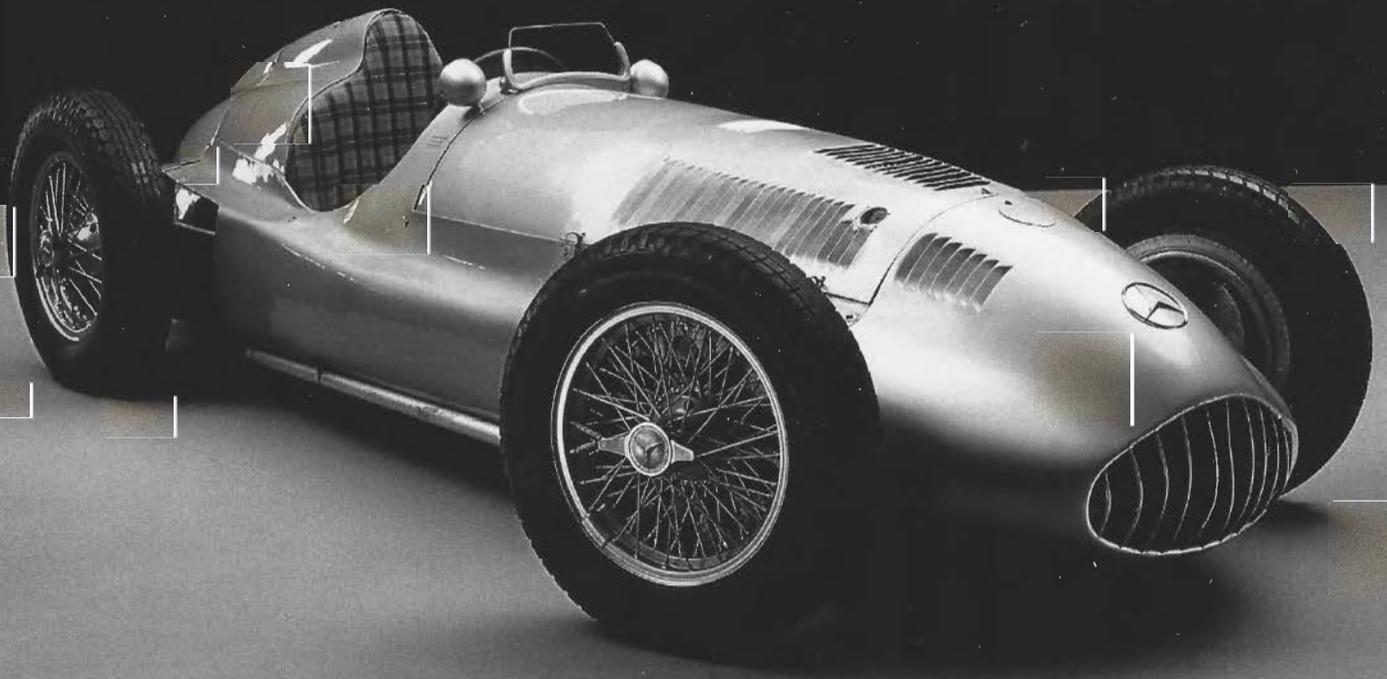
Lothar Schmid nimmt allen Speed mit



Christian Mangold auf seiner Norton



.....und tschüss, bis nächstes Jahr die Menani's



Mercedes-Benz

Der Tradition verpflichtet.

Gottlieb Daimler verachtete Kompromisse. Für den Mitbegründer der heute weltweit stärksten Automarke galt: «Das Beste oder nichts.» Dieses Credo ist nicht nur bis heute einer der tragenden Eckpfeiler

der Tradition im Hause Mercedes-Benz. Es gilt auch für uns. Ganz im Sinn des automobilen Vordenkers arbeiten wir daran, Sie diese einzigartige Tradition spüren zu lassen. Tag für Tag.

Zwei Tage mit der Brutale 1078



eine schöne, tolle Strecke war. In Davos angekommen ging es über die Flüelastrasse Richtung Flüelapass. Der Bündner Passübergang auf 2383 m zwischen Davos im Landwassertal und Susch im Unterengadin, ist 26 km lang. Da der Flüela nicht direkt über den Alpenkamm, sondern ins Quertal Engadin führt, besass er im Bündner Transitverkehr nie die Bedeutung von Septimer oder Splügen. In Susch hatte ich mich kurz verfahren und musste zurück Richtung Zernez, wollte ich doch über den Ofenpass (Pass dal Fuorn). Wer weiss, vielleicht bin ich jetzt doch ganz gebacken (grins*). Der Ofenpass (rätoroman. Pass dal Fuorn) ist ein Pass auf 2'149 m ü. M. im Schweizer Kanton Graubünden. Er führt von Zernez im Engadin ins Val Müstair und von dort ins Südtiroler Vinschgau. Die Römer legten hier zwar keine

1.ter Tag km 560

Kurzfristig beschloss ich eine Zweitagetour mit der MV Agusta Brutale zu machen. Nach kurzer Vorbereitung war klar, dass es nur eine nicht organisierte Tour sein kann. Der Start sollte bei Grisoni in Landquart sein und somit galt es zuerst die Autobahn zu stürmen, um so schnell wie möglich nach Landquart zu kommen. Von dort aus ging es Richtung Davos, was nicht wirklich



Santa Maria am Fusse des Umbrail



Hospiz Flüela auf 2389 m. ü. M.

Strasse an, doch führte ein Saumweg über den Pass, der die Verbindungen der Via Claudia Augusta mit den Bündner Pässen herstellte. Der Ofenpass hat seinen Namen von früheren Eisenschmelzen, die einst in Passnähe betrieben wurden und Erze aus umliegenden Bergwerken verarbeiteten. Unweit der heute noch genutzten Wege lassen sich deren Reste und Ruinen überall in der Landschaft feststellen, besonders die gemauerten Hochöfen sind überaus auffällig. Im Tal angekommen ging es in Santa Maria bereits wieder rechts hoch Richtung Umbrailpass. Welch Überraschung, die Strassen sind alle frisch geteert und neu ausgebaut, aber Hallo, nur die ersten paar Kilometer. Denn kaum auf der ersten Hochebene angekommen, verwandelt sich die Strasse in eine Schotterpiste, die bis zur oberen Brücke so bleibt, um sich dann wieder in eine geteerte Strasse zu verwandeln. Der Umbrailpass (italienisch Giogo di Santa Maria, rätoromanisch Pass dal Umbrail, früher nach der deutschen Bezeichnung von Bormio auch Wormser Joch genannt), ist ein Schweizer Gebirgspass. Er liegt auf einer Höhe von 2'503 m ü. M. und ist damit der höchste Strassenpass der Schweiz. Der Umbrail liegt unmittelbar an der Grenze zu Italien und verbindet das Val Müstair (Münstertal) bei Santa Maria, Kanton Graubünden mit dem Addatal bei Bormio. Die 13,4 km lange Strasse von Santa Maria auf den Umbrailpass wurde 1901 fertiggestellt. Sie passiert unmittelbar nach der Passhöhe die Grenze zu Italien und mündet anschliessend in die Südwest-Rampe



Ofenpass Hotel



Serpentinen des Umbrailpasses



48 Kehren liegen vor mir bis ins Tal nach Stilfs

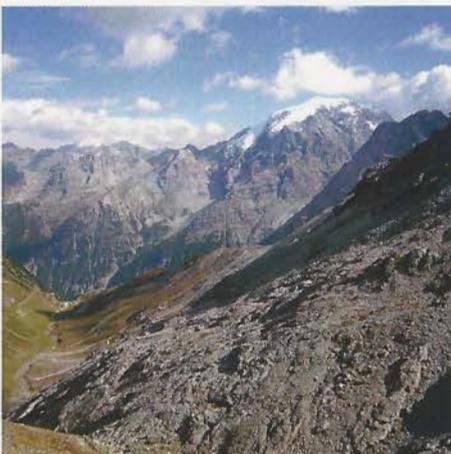


Grenzübergang auf dem Umbrail

der Strasse über das Stilfser Joch. Einst diente der Weg über den Umbrailpass als wichtiger Saumpfad im Warenverkehr Bormios mit dem Norden. Er war besonders für Venedig interessant, bildete er doch die direkte Fortsetzung der venezianischen Wege über den Gavia und Mortirolo in Richtung Norden. Auf der Passhöhe angekommen erblickt man bereits das eigentliche Ziel, das Stilfser Joch. Es dauert aber noch eine geraume Zeit bis zur Passhöhe am Stelvio, zuerst müssen noch ein paar Spitzkehren durchfahren werden. Die Stilfserjocher Passstraße ist mit 2757 Höhenmetern der höchste Strassenpass Italiens. Als Highlight der Straßenbaukunst wurde sie 1825 fertiggestellt und führt von der Ostseite her aus dem Trafoiertal über das Stilfserjoch nach Bormio oder in die Schweiz. Die Stilfserjoch-Straße zählt ohne Zweifel zu den beeindruckendsten Kunststrassen in den Alpen, hinsichtlich ihrer Scheitelpunkt-Höhe von 2757 m wurde sie über einhundert Jahre von keiner anderen Fahrstraße in Europa übertroffen. Auf einer Länge von 49 km und einer Steigung von 7 - 15% weist sie auf Südtiroler Seite 48 und auf Veltliner Seite 34 Kehren auf. Die Passhöhe erhielt als Erinnerung an den Besuch von Kaiser Ferdinand am 22.08.1838 den Namen Ferdinandshöhe. Hier befinden sich einige Geschäfte und Einkehrmöglichkeiten, und es herrscht reges Treiben. Hier gab es den ersten Verpflegungshalt. Alle die schon einmal mit uns in Italien auf dem Markt waren, wissen von was ich jetzt rede; salsiccia con krautli e cipolla con senape e Pane bianco. Nach dieser Stärkung war ich nun bereit die 48 Kehren ins Tal durch den Parco Nazionale dello Stelvio nach Spondigna zu fahren. Kurz vor Spondigna sah ich ein Haus auf der rechten Seite mit einem grossen Garten auf der linken Strassenseite, welches etwas komisch aussah. Ein Haus voller Totempfähle und Skeletten, bemalten Steinen und und und... Ein sogenanntes privates Freilichtmuseum eines nicht weniger komischen Vogels, der für das Fotografieren des Hauses und Gartens einen Euro verlangte. In Spondigna angekommen, hiess die Entscheidung links Richtung Reschenpass, oder rechts Richtung Merano. Ich entschloss mich Richtung Meran zu fahren, um auf die Strasse der Castelli zu kommen. Hier herrschen der Apfel und der Wein; über mehrere Kilometer, Apfelplantagen soweit das Auge reicht und eben ist Erntezeit. Der Geschmack der Äpfel liegt in der Luft und von überall her aus den Plantagen flitzen kleine Traktoren auf die Strasse, Vorsicht ist geboten. Viele Schlösser, Burgen und Ruinen säumen den Weg nach Meran. Von Meran geht es die SS38 nach Bozen, kurz vorher habe ich aber die SS38 verlassen und bin auf einer Nebenstrasse nach Caldaro gefahren. Am Fusse des Lago di Caldaro geht rechts eine kleine unscheinbare Strasse den Berg hoch. Das ist der Weg zum Mendelpass, von Touristen keine Spur, ein Skigebiet, das man den Sommer durch scheinbar vergessen hat. Der Mendelpass (1363 m ü. M.) ist seit alters her die Sprachgrenze zwischen dem deutschsprachigen und dem italienischsprachigen Tirol. Heute grenzen hier die autonomen Provinzen Trentino und Südtirol aneinander. Kurz nach der Passhöhe geht es rechts, Richtung Gampenjoch (Paso d. Palade), wieder Richtung Meran, oder links hinunter ins Tal des Lago di Santa Giustina. Ich beschloss links hinunter zu fahren. Diese Strasse führt über die SS42 zum Passo del Tonale, allerdings ist es bereits sehr spät und das Wetter verschlechtert sich dramatisch. Also heisst es jetzt ein Hotelzimmer zu finden, doch es ist Zwischensaison und somit sind die meisten Hotels geschlossen. Nach mehreren Kilometern fing es dann auch noch an zu regnen und es wurde immer dunkler. Muss ich wirklich doch noch über den Pass? Nein, kurz nach dem Abzweiger der nach Madonna di Campiglio führt, lag ausserhalb der Zivilisation ein Grosses Hotel. Viele LKWs und auch Pkws standen davor, reinspaziert und nach einem Zimmer erkundigt. Jawohl es sind noch Zimmer frei und das zu einem sagenhaften Preis. Abendessen im Italienischen Styl, es wird aufgetischt und es schmeckt bis der Bauch dich die halbe Nachtlang quält.



Tibet auf dem Stilfserjoch



Blick über den Parco Nazionale



Freilichtmuseum zu einem Euro



Rettung in der Not, das Hotel al Foss am Fusse des Passo del Tonale

2.ter Tag km 600



Meran-Bormio Marmorzwerg



Blick hinunter in das Candeltal



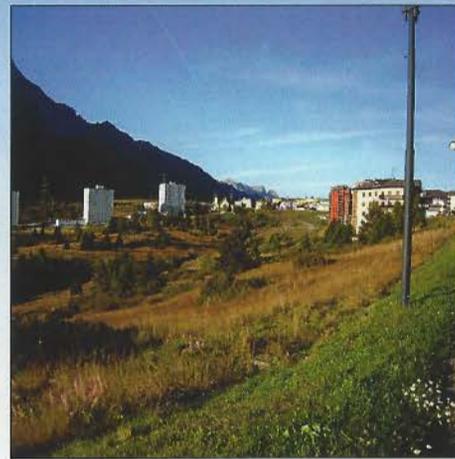
Passo della Mendola

Um acht Uhr früh geht es los, frisch ist die Luft um diese Zeit in den Bergen. Die Sonne streichelt bereits die schneebehangenen Bergspitzen und es wird ein sonniger Tag. Die Bergstrasse ist ein Gedicht aus Asphalt und Kurven, die sich den Berg hochwindet. Oben auf dem Pass dann die Ernüchterung, Retorten-Hochhäuser gepaart mit einigen tristen Hotelkomplexen. Der Tonalepass (it.: Passo del Tonale) ist ein 1.884 m hoher Alpenpass in Italien, etwa auf halber Luftlinie zwischen Trient und der Berninagruppe (Grenze zur Schweiz). Der Pass ist Teil einer West-Ost-Verbindung. In den Wirren der letzten Kriegstage des ersten Weltkrieges stießen italienische Truppen auch über den Tonalepass östlich in das Nonstal vor, schnitten österreichisch-ungarischen Truppen den Weg nach Norden ab und nahmen sie gefangen. Dies geschah in Folge der für Italien siegreichen Schlacht von Vittorio Veneto und dem Waffenstillstand von Villa Giusti. Auf dem Pass ist ein italienisches Kriegsdenkmal (Monumento Ossario), eine Kirche und das Albergo della Vittoria ("Gasthof zum Sieg"). Heute bildet der Pass die Grenze zwischen den italienischen Regionen Trentino-Südtirol im Osten und der dicht besiedelten Lombardei im Westen. Die Strasse hinunter nach Édolo ist wohl eine der schönsten Abfahrten die man mit dem Motorrad befahren kann. Das Malerische Städtchen ladet zum verweilen ein. Dieses Dorf mittelalterlichen Ursprungs steht an der Stelle, an der das Corteno-Tal, das zum Aprica-Pass führt, in das Valcamonica-Tal übergeht. In den vergangenen Jahrhunderten war die Lage Édolos wichtig für die Überwachung der Wege in das Veltlin und zum Tonale-Pass; 1420 wurde der Ort zur Grafschaft ernannt. Einige mittelalterliche Häuser entlang den Ufern des Oglio sind noch erhalten. Édolo ist heute ein touristisches und wirtschaftliches Zentrum des Hochtals. Von Édolo, das auf einer Höhe von 720m liegt, geht es rechts einen kleinen Pass hoch. Der flache Sattel des 1176 m hohen Passo dell'Aprica ist ein wichtiger und alter Übergang aus dem Veltlin ins Valcamonica. Unmittelbar östlich der doch recht niedrigen Passhöhe befindet sich die nach dem Pass benannte Ortschaft Aprica. Da das Veltlin immer im Schatten benachbarter Gebiete stand, war auch der Apricapass ein eher unwichtiger Pass. Seine Aufwertung erhielt er erst, als am Ende des Mittelalters Venedig auch zur kontinentalen Macht wurde und bis in dessen Vorfeld rückte. Die Abfahrt nach Tresenda im Tal des Valtellina ist auch sehr anspruchsvoll und schön. In dieser Region darf das Kulinarische auch nicht zu kurz kommen. Gibt es doch hier den bekannten Bresaola (genauer Bresaola della Valtellina). Bresaola ist die geschützte geographische Angabe für einen luftgetrockneten Rinderschinken aus Italien. Für diesen Schinken werden nicht wie typisch Stücke aus der Keule genommen, sondern Stücke aus dem Nacken verwendet. Es ist vom Geschmack milder und etwas zarter als das schweizerische Pendant Bündnerfleisch. Auch Kulturell hat dieser kleine Ort etwas zu bieten, aber an den Altertümern nagt der Zahn der Zeit, da nur wenig Geld für den Erhalt der Bauten und Fresken vorhanden ist. Der Torre Deli Beli Mirre überragt den Ort. Man hat von hier eine gute Aus- und Übersicht. Die Weiterfahrt nach Sondrio bis nach Civo am Flusse des Adda entlang, der sein Wasser aus dem Stifserjochgebiet und dem Lago di Cancano bezieht und bis hinunter in den Comersee geht, gestaltet sich schwierig. Sehr viel Verkehr und eine nicht enden wollende Gerade mit Überholverbot. Entlang des Comersee, die Römer nannten den See Lacus Larius. Prominente Personen wie George Clooney, Adriano Leite Ribeiro, Matthew Bellamy oder Brad Pitt besitzen ein Feriendomizil am See. Der Comer See dient immer wieder als Filmkulisse. Beispielsweise wurde hier für Star Wars: Episode II oder Casino Royale

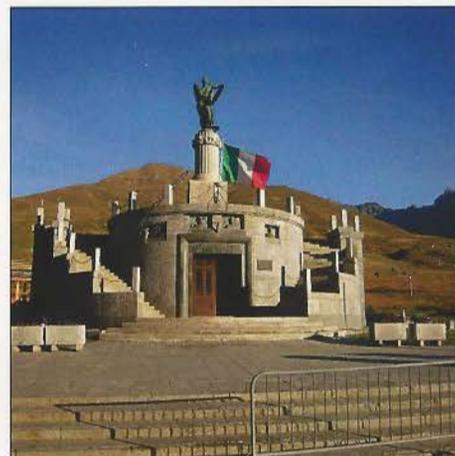


der Morgen erwacht, die ersten Sonnenstrahlen streicheln die Berge

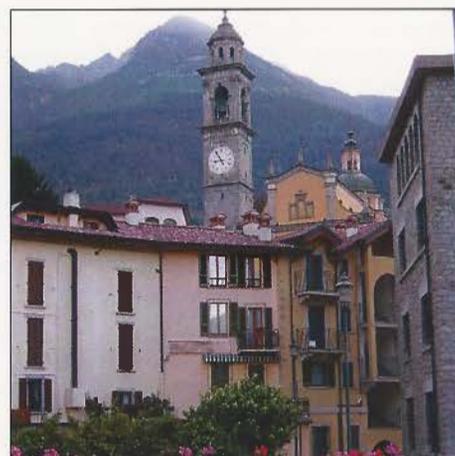
gedreht. Nach Menaggio fahre ich rechts den Berg hoch Richtung Lugano. Lugano-Paradiso, wo MV drauf steht da muss auch MV drin sein, ein kleiner Besuch bei Cagiva Motors Suisse SA und ein gemeinsames Mittagessen in einer Pizzeria bei Melide. Von dort aus geht es weiter zum Monte Ceneri, seine besondere Bedeutung für den Verkehr liegt darin, dass er die einzige innerschweizerische Verbindung zwischen dem nördlichen Kantonsteil, dem Sopraceneri, und dem südlichen Kantonsteil, dem Sottoceneri, bildet. Auch dies ist ein Pass, obwohl er gerade mal 554 m ü. M. liegt. In Cadenazzo geht es links Richtung Locarno, Ascona durch die Magadinoebene. In Ponte Brolla, links nach Intragna und das Centovalli im Visier. Das Centovalli ist ein Tessiner Tal. Es beginnt oberhalb von Locarno am Lago Maggiore bei Intragna und führt westwärts nach Camedo in der Gemeinde Borgnone an die schweizerisch-italienische Grenze. Auf Deutsch bedeutet der Name "100 Täler"; gemeint ist jedoch nur das Tal des Wildbachs Melezza und seine weit verzweigten Seitentäler, die eine Anzahl von 100 suggerieren mögen, indes nicht erreichen. Auf italienischer Seite heisst das Tal der Melezza, die in über 800 m Höhe entspringt, Valle Vigizzo. Diese engen Strassen haben es in sich, was sofort auffällt ist der schlechte Belag, hatte ich doch in Italien die besseren, ja fast schon Schnellstrassen-Beläge in den Pässen gehabt. Im Mittelalter verliefen hier zwei Maultierpfade durch das Centovalli. Dem ersten hoch über dem Tal links der Melezza von Intragna (339 m) bis zur italienischen Grenze bei Camedo (549 m), folgt heute zum Teil die kurvenreiche Gebirgsstrasse über einige Viadukte und stellenweise unter Felsüberhängen; sie ist auf einigen Abschnitten so schmal, dass zwei Fahrzeuge nicht aneinander vorbeifahren können. Der zweite Maultierpfad hingegen überquerte die Melezza gleich hinter Intragna auf der Ponte di Romano, folgte dem Wildbach auf dem Talboden und stieg erst später nach Borgnone, Camedo und über die Grenze nach Italien an. Parallel zur heutigen Strasse verläuft – streckenweise durch Felstunnel – die Trasse der Centovalli-Bahn. Diese trägt aus Schweizer Sicht auf ihrer gesamten Linie von Locarno bis Domodossola diesen Namen, obwohl mehr als die Hälfte ihrer Strecke nicht im Centovalli liegt. Auf der italienischen Seite, im Valle Vigizzo, wird dieser Ausdruck aber nicht für die gesamte Strecke verwendet. Vielmehr bezeichnen die Italiener ihren Streckenabschnitt ebenfalls nach der Talbezeichnung liebevoll mit "Vigezzina". Mitten im Centovalli liegt die Ortschaft Re, auch was mitten im Valle Vigizzo liegt die Ortschaft Re, den wir sind hier bereits auf Italienischem Boden. Dieser kleine Ort mit ca. 790 Einwohnern ist ein Wallfahrtsort und besitzt eine Wallfahrtskirche. Die Wallfahrtskirche Madonna del Sangue aus dem 16. Jahrhundert erinnert an das Wunder vom 29. April 1494: nach einem Steinwurf soll ein Madonnenbild 20 Tage lang blutige Tränen geweint haben. Hier von Re aus wird die Strasse wieder etwas breiter und besser als auf der Schweizerseite. Die Talfahrt führt mich bis hinunter nach Domodossola, von wo es rechts das Val d'Ossola hinauf Richtung Issele-Gondo geht. Der Simplonpass liegt nun vor mir, die Autobahn der Alpen. Sie verbindet in 2005 m ü. M. das Rhôneetal im Schweizer Kanton Wallis mit dem Val d'Ossola in der italienischen Provinz Verbano-Cusio-Ossola und dem Lago Maggiore. Die Passtrasse beginnt auf der Nordseite in Brig und führt auf den Simplonpass mit dem Hospiz. Auf der Südseite des Passes folgt das bereits südländisch wirkende Dorf Simplon und die Grenzgemeinde Gondo. Auf dem Pass gibt es zwei natürliche Seen, den Rotensee hinter dem Hospiz, sowie den Hopschelsee, der auf der anderen Talseite liegt. Der Pass bekam seine überregionale Bedeutung erst, nachdem Napoleon I. 1801–1805 eine befestigte Passtrasse hatte bauen lassen, um den Pass für seine Artillerie befahrbar zu machen. Seit dieser Zeit war der Simplon mit Postkutschen befahrbar. Heute ist es mein Weg um nach Brig zu kommen, und das auf dem schnellsten Weg.



Passo del Tonale mit Retorten Hotel



Monumento Ossario



Edolo, ein Paradies für Geniesser



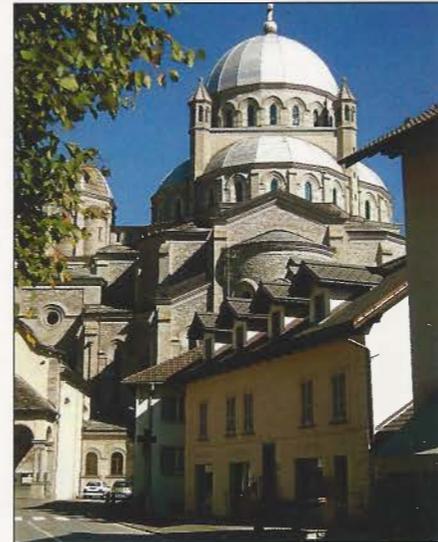
Der Comersee in seiner vollen Pracht



Simplonpasshöhe

In Brig geht es rechts das Gomsertal hinauf bis nach Gletsch. Vor mir liegt jetzt die Qual der Wahl, geht es geradeaus zum Furkapass, um dann in Andermatt den Weg über die Autobahn nach Basel zu nehmen oder doch links über den Grimselpass der mich ins Berner Oberland nach Meiringen–Thun führt. Ich entschloss mich für den Grimselpass. Die Grimselpassstrasse verläuft in gleichmässigen Serpentinaen steil bis zur Passhöhe an. Etwa in der Mitte hat man eine wunderbare Aussicht auf das Goms und den etwas höher gelegenen Furkapass und die Walliser Alpen. Im Rücken der Grimsel der um diese Jahreszeit sein Gesicht in Sekunden schnelle ändert. Stand ich doch vor ein paar Minuten noch in Gletsch und schaute die zwei Pässe von unten an, lagen beide noch in der Sonne, jetzt waren da nur noch eine Nebelwand und ein heftiger, kalter Wind. Als ich das Foto von der Serpentinaenstrasse und dem Furka machte legte ich meine Handschuhe auf den Tank der Brutale, aber der Wind fegte sie ganz schnell vom Tank und ich musste meinen Handschuhen hinterher rennen, um sie nicht irgendwo in einer Schlucht zu verlieren. Durch dichten Nebel näherte ich mich der Passhöhe, kaum die Hand vor Augen, geschweige den die Strasse richtig zu sehen. Diese Passtrasse wird von Motorradfahrern sowie Radfahrern oft benutzt, da sie das Berner Oberland schnell mit dem Wallis verbindet. Die Grimselpasshöhe liegt auf 2'165 m ü. M. auf der europäischen Wasserscheide zwischen Mittelmeer und Nordsee. Der Grimselpass wurde bereits im Altertum von römischen sowie keltischen Berggängern überquert, worauf zahlreiche Fundstücke hinweisen. Ich war aber sehr kurz angebunden auf der Passhöhe, schnell ein zwei Fotos und wieder runter ins Berner Oberland, in der Hoffnung es wäre wärmer. Unten in Meiringen angekommen war leider nichts mehr mit schönem Wetter und 20 Grad, die Idee noch einen Pass dazu zunehmen zerschlug sich von alleine. Das Ziel war nur noch so schnell wie möglich nach Hause, hatte der Hinterreifen doch bereits fast kein Profil mehr und die Nacht brach langsam über das Oberland herein. Auf direktem Weg über die Autobahn ging es nach Hause wo bereits ein heisses Bad auf mich wartete. Zwei Tage mit der Brutale durch die Bergwelt war ein Erlebnis für sich, toll war es und bestimmt werde ich das bald wieder einmal machen. Wenn dich dieser Bericht dazu ermutigt hat auch einmal so etwas zu machen, kann ich dir nur sagen: mach es, du wirst es nicht bereuen.

Andy Ruch



Wallfahrtskirche in Re



Furkapass im Sonnenschein



da oben ist der Grimselpass, oder so...



viel zu Kalt um länger zu bleiben.



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

Zürcherstrasse 305
 8500 Frauenfeld

Tel.: 052 723 05 56
 Fax: 052 723 05 55
 fms@swissmoto.org
 sport@swissmoto.org

www.swissmoto.org



Welcome to the Family

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

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

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

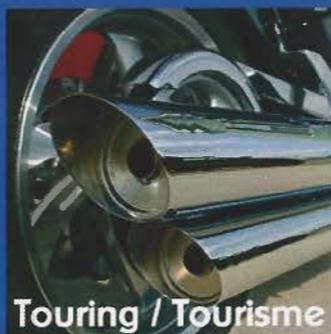
Der stärkste Verband für die Schweizer Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer!

La plus importante association de motocyclistes suisses!

La federazione più importante per motocicliste e motociclisti della Svizzera!



Sport



Touring / Tourisme



Garage Urs Graf



**Verkauf und Reparaturen
 aller Marken**



Bolligenstrasse 22
 3326 Hub-Krauchthal

Tel. 034 411 24 21
 Fax 034 411 00 33



Oktoberfest 2009

vom 02. bis 04. Oktober 2009

München am Nabel des Bieres:

Das einzige das ich wusste war, ich habe mich für den Besuch auf dem Oktoberfest angemeldet und sollte am Freitagmorgen um 08:15 im Badischen Bahnhof sein. Am Vorabend habe ich noch alles für München gepackt und bereitgestellt, da ich um halb fünf aufstehen wollte, also genügend Zeit für mein Zug um 06:15 ab Zürich Altstetten. Dem war leider nicht so und ich erwachte erst um zwanzig vor sechs und es wurde ein wenig stressig, aber mit vollem Einsatz und ohne Frühstück habe ich den Zug nach Basel doch noch erreicht und auch das richtige Drämmli zum Badischen Bahnhof gefunden.



Rolli und Rosi warteten schon in der Cafeteria und bei einem Kaffee erklärten Sie mir was uns am Wochenende erwarten wird. In der Zwischenzeit gesellten sich auch Niggi und Ruedi, Remo, René, Walti und Erna sowie Ruedi und Christine aus Brunnen zu uns. Pünktlich fuhr der Dieselzug über Schaffhausen, Friedrichshafen und den Bodensee entlang Richtung Ulm. Die dreistündige Fahrt war ein wenig holprig und eine Diesellok ist auch nicht gerade leise, aber schlimmer war eher dass es keinen Speisewagen oder sonst ein Verpflegungsmöglichkeit gab. In Ulm hatten wir einen kurzen Aufenthalt den wir ausgiebig für Bier und belegte Brötchen nutzten bevor uns die Reise weiter nach Dillingen, unser Endziel führte. Dort erwartete uns auch schon unsere deutschen Mitglieder Walter Öxler und Georg Irrgang, der mit seinem Auto aus Mönchengladbach angereist war, zur Begrüssung. Walter hatte einige Kollegen organisiert die uns mit Ihren Fahrzeugen vom Bahnhof in das Hotel Dillingerhof brachten, in dem wir uns sofort heimisch fühlten und ohne grosses federlesen die Zimmer bezogen.



Empfang am Bahnhof in Dillingen von Walter mit Spezis



Hotel Dillingerhof und eine Durstige Bande



Museum in Gundelfingen von Jürgen Mayr



Himmel der Bayern

Oktoberfest 2009

Nach einer kleinen Erfrischungspause führte uns Walter in ein kleines Museum in Gundelfingen. Diese Privatsammlung von Jürgen Mayr hatte es in sich, neben der umfangreichsten Sammlung von MAN-Ackerdiesel Traktoren, konnten wir viele Raritäten bewundern, einen Ferrari 1952 mit handgefertigter ALU Karosserie, einen 100 jährigen Hispano Suiza, ein Talbot 1927, Delage, Unic, Vermorel, Grégoire und andere französische Fahrzeuge deren Namen ich noch nie gehört habe. Lastwagen von Borgward, Holz-Laufrad aus dem Jahre 1850, Tandem mit Dorny Hilfsmotor, Motorräder, Blechschilder, einfach alles was ein Sammlerherz höher schlagen lässt, ein grosses Kompliment an Herr Mayr, der diese Schätze zusammengetragen hat und stolz beim Eingang stand um allfällige Fragen zu beantworteten. Um den mitgereisten Frauen etwas Abwechslung zu bieten, fuhren wir anschliessend nach Günzburg, einer beschaulichen Kleinstadt mit vielen Sehenswürdigkeiten und einer schönen, historischen Altstadt die zum Bummel einlud. Nach ausgiebigem Schaufensterkino und einer Kaffeepause fuhren wir zurück ins Hotel, dort war auf 19:30 einen Tisch für das Nachtessen reserviert. Während wir auf Walter Öxler warteten, der zuhause seine Frau Edeltraud abholte, flossen auch schon die ersten Bierchen und es wurde rege über das erlebt diskutiert. Als sich die beiden zu uns gesellten, war bayrische Gemütlichkeit angesagt und Roland und Rosi Möschlin überreichten Ihnen zum Dank drei grosse Geschenk Dosen mit Baslerlackerli. Bei einem exzellentem Essen mit Wein und Bier genossen wir einen geselligen Abend und plauderten bis die ersten müde ins Bett gingen, die Restlichen folgten ein zwei Bierchen später, denn am Samstagmorgen mussten wir früh aufstehen. Um sechs Uhr klingelte der Wecker und um sieben Uhr waren wir schon am frühstücken, ein reichhaltiges Buffet erwartete uns mit frischen Brötchen, Aufschnitt, Käse, Eier und Speck, einfach herrlich und erst der Kaffee so etwas habe ich in Deutschland nicht erwartet. Kurz besprachen wir noch was wir anziehen wollten, da wir nicht recht wussten wie das Wetter sein



wird, entschieden wir uns für warme Jacken und vielleicht noch einen Regenschutz. Kurz vor acht traf auch Walter mit seinen Freunden ein und zu unserem Erstaunen in Lederhosen wie es sich für echte Bayer gehört, er erklärte uns das heute nur Sonnenschein angesagt sei und wir nicht allzu viel Kleidungsstücke mitnehmen sollten, die könnten leicht verloren oder vergessen werden, schnell noch ein Kleiderwechsel und ab ging's zu Bahnhof. Mit dem Zug fuhren wir über Donauwörth, Augsburg nach München und je länger die Reise dauerte je mehr Passagiere stiegen zu und alle mit demselben Ziel, das Oktoberfest in München. Kurz vor halb elf erreichten wir die Theresienwiese und da standen wir nun auf dem grössten Volksfest der Welt, da reihten sich Zelt an Zelt und Stand an Stand einfach riesengross, unvorstellbar wenn man so etwas noch nie gesehen hat. Als erstes ging wir in die Ochsenbraterei dort war für uns ein Tisch reserviert und bei einem Teller Ochsenbraten und einer Mass, schauten wir dem feuchtfrohlichen treiben zu, da um diese Zeit das Zelt schon gut besucht war. Anschliessend machten wir einen Abstecher in das Käferzelt um bei Kaffee und Kuchen den weiteren Verlauf abzusprechen und die Eintrittsbänder für das Bräurosl zu verteilen, dort waren ab 16 Uhr wiederum Tische reserviert. Bis dahin hatten wir noch genügend Zeit

um einen ausgedehnten Bummel über die Wiesen zu machen und den vielen Bahnen mit den verrücktesten Loopings, die riesigen Bierzelte mit 8000-10000 Plätzen und dem fröhlichen Treiben zu zuschauen. Als wir uns alle wieder trafen, waren die meisten Bierzelte wegen Überfüllung geschlossen und vor den Eingängen warteten Menschentrauben auf Einlass, zum Glück hatten wir die Reservierungsbänder und wurden ohne Wartezeit eingelassen, die Stimmung



war ausgelassen und wir mussten uns durch die Menschen kämpfen um zu unseren Plätzen zu gelangen. Nach einer kleinen Stärkung mit einem halben Hendl, Brezen und Bier war es um uns geschehen und noch eine Mass später standen auch wir auf den Bänken und sangen und tanzten mit. Der Rest des Abends ist schnell erzählt, Jubel Trubel Heiterkeit war angesagt und je später es wurde je ausgelassener und fröhlicher wurde die Stimmung. Kurz vor neun Uhr fuhren die ersten zurück ins Hotel und auch wir folgten dann eine Stunde später, es war ja noch eine weite Reise mit umsteigen und einer Taxifahrt bis nach Dillingen, doch schon in München hatten wir mühe in den völlig überfüllten Zug einzusteigen.

Espresso Lavazza Matinée 2009

Die Verkörperung von Stil und Eleganz

Beschreibung

- Elegantes Gehäuse in Chromstahl poliert und vergoldet
- Platz sparend in exklusivem Design
- Start per Tastendruck
- Drei Dosiermengen und manueller Stopp
- Dampf- und Heisswasserdüse
- Integrierter Tassenwärmer
- Automatischer Kapselauswurf in Filterschublade
- Direkter Wasseranschluss mit Britafilter möglich
- Keine Zahlungssysteme möglich
- Mit Britafilter AquaAroma System*

Technische Daten

- Wassertank: 3,5 Liter
- Leistung: 950 Watt
- Stromversorgung: 230 Volt / 50 Hertz
- Gewicht: 12,6 kg
- Abmessungen: B 23,5 cm / T 31 cm / H 36 cm

* Der Einsatz eines Wasserfilters verbessert die Wasserqualität und verlängert die Lebensdauer des Gerätes.

Kaufpreis Maschine CHF 1'600.- (inkl. MwSt.)

Bei Kaufvariante 2 Jahre Garantie

Vorteile vom Abonnement:

Garantie gültig für die ganze Dauer des Abonnements

CHF 0.55 pro Kapsel auf alle Produkte in unserem Sortiment

Automatische Lieferung der gewünschten Produkte

ohne Abonnement **1600.-**

Mit Abonnement ab **300.-**

Wir weisen Sie auf die Allgemeinen Geschäftsbedingungen hin.



Mit Mikroprozessor

Änderungen vorbehalten

Sie können eine der folgenden Varianten wählen:

- ABO 1 Maschinenpreis CHF 1'290.00
6 x 200 Portionen à CHF 0.55/Portion
- ABO 2 Maschinenpreis CHF 950.00
12 x 200 Portionen à CHF 0.55/Portion
- ABO 3 Maschinenpreis CHF 700.00
18 x 200 Portionen à CHF 0.55/Portion
- ABO 4 Maschinenpreis CHF 500.00
24 x 200 Portionen à CHF 0.55/Portion
- ABO 5 Maschinenpreis CHF 300.00
30 x 200 Portionen à CHF 0.55/Portion

Wir begrüßen recht herzlich im Café Kaiserschmarrn

Motorrad Öxler

Walter Öxler

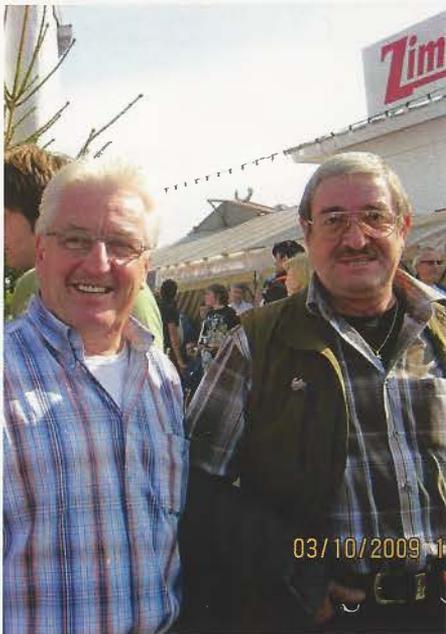
In Augsburg hatte wir dann einen Zwischenfall, nach meinem wissen gab es von hieraus keine Zugverbindung mehr und ich wartete am Taxistand, doch weit und breit sah ich niemand von uns, also rannte ich zurück und sah dass es doch noch einen Zug Richtung Donauwörth gab, also hoch auf das Perron und da wartete auch schon Walter ziemlich nervös auf dem Trittbrett auf mich. Im Zug erfuhr ich dann noch dass René einen kleinen Unfall hatte, der unglückliche war mit dem Fuss zwischen Perron und Trittbrett geraten wurde aber zum Glück nicht schwerwiegend verletzt, die restliche Heimreise verlief ohne Zwischenfälle so dass wir kurz nach zwölf müde aber zufrieden im Hotel ankamen. Am



Bahnhof wo wir uns mit dem obligaten Gruppenbild mit Schweizerfahne verabschiedeten, an dieser Stelle möchte ich mich nochmals ganz herzlich bei den beiden und Ihren Helfern für die Gastfreundschaft und das bestens organisierte Wochenende bedanken, es war super bei euch vielen Dank, Die Bahnfahrt nach Ulm war kurzweilig und wir hatten genügend Gesprächsstoff für die Reise, in Ulm angekommen wussten wir auch schon wo wir uns Verpflegen würden und vor allem konnten wir uns vorbereiten damit es nicht wieder eine Durststrecke bis nach Basel geben würde. Der Zug nach Friedrichshafen war schon überfüllt als wir zustiegen und wir mussten uns über mehrere Abteile verteilen damit alle einen Sitzplatz hatten, doch deshalb liessen wir uns die Stimmung nicht verderben und hatten einiges zu lachen, in Friedrichshafen mussten wir nochmals umsteigen und konnten uns wieder zusammen setzen, es war wie auf einem Laufsteg immer etwas los und wir amüsierten uns köstlich über die doch teilweise komischen Passagiere die in den „Schüttelzug“ aus- oder zustiegen. Um viertel nach neun erreichten wir Basel und der Abschied voneinander viel kurz aber herzlich aus, da für einige noch eine weite Heimfahrt bevorstand. Es war wirklich ein schönes Erlebnis am Oktoberfest und allen Organisatoren vielen Dank für das unvergessliche Wochenende.

Urs Fontana

enttäuscht, er hat sich dort eine grosszügige Werkstatt mit viel Platz für seine Motorräder eingerichtet, in Reihe und Glied standen da seine Rennmaschinen, eine Moto Guzzi V65, diverse MV Agusta, zwei Hondas, ein Horex Gespann und einiges mehr und wie er nicht ohne Stolz festhielt, alles betriebsbereit und fahrbar. In der Werkstatt stand einzig eine Honda die zurzeit zu einem Racer umgebaut wird und er erklärte uns ausführlich was noch alles daran zu machen ist. Aber wir hatten ja noch nicht alles gesehen denn auf dem Dachboden durften wir sein Ersatzteillager bewundern, alles sauber in Gestellen eingeordnet und beschriftet und da stehen auch noch einige Raritäten die nur darauf warten restauriert zu werden, nun respektiere ich seinen Wunsch nur schauen keine Fotos und nicht allzu viel erzählen welche Schätze sich dort noch befinden. Nachdem wir alles begutachtet hatten, zeigte Edeltraut den Frauen das Haus und wir Männer machten es uns im Gartenhaus gemütlich um bei einem Bier das Gesehene zu kommentieren und ein wenig zu fachsimpeln, die Zeit verging viel zu schnell und wir mussten langsam aufbrechen da um 15:26 der Zug Richtung Heimat fuhr. Walter und Edeltraut brachten uns noch zum



Sonntag war dann ausschlafen angesagt und nach einem ausgiebigem Brunch packten wir unsere sieben Sachen und wurden von Walter Öxler zu sich nachhause eingeladen um seine Schätze zu bewundern. Walter und Edeltraud wohnen zwei Dörfer von Dillingen entfernt in einem hübschen Einfamilienhaus mit viel Umschwung sowie einer grosse Garage und wir waren überzeugt, dass es da einiges zu bestaunen gab. Wir wurden nicht

Coiffeur
Damen und Herren

DIAGONAL

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



garage
r.kradolfer

Offizielle
MITSUBISHI Vertretung
CITROEN spez. Werkstatt

St. Jakobs-Str.38
4132 Muttenz
Tel. 061 461 73 61
Fax 061 461 83 57





Das Wahrzeichen des Fabrikgeländes von MV Agusta in Schiranna am Lago di Varese.



Das neue Heck der Brutale 1090, jetzt mit LED Leuchten



Das Cockpit ist schön anzuschauen, bei Sonne sieht man aber nichts.



Was vorher schon schön war, wurde noch schöner gemacht.



Schiranna Testfahren

Drei Wetter Taft, so könnte man das Wetter bezeichnen als Gerhard, Freddy und ich uns auf den Weg machten. In Basel war es bewölkt, in der Zentralschweiz regnete es und in Schiranna schien die Sonne und es ging ein heftiger Wind. Der erste Besuch im Werk von MV Agusta am Lago di Varese war für mich eine Sensation. Wie kann ein Motorradwerk nur so schön gelegen sein? Das MV-Werk liegt versteckt direkt am Ufer des Lago di Varese. Auf dem Firmenportal sieht man Cagiva und MV gleichberechtigt stehen, doch im Werk regiert MV. Ausser vielleicht durch den roten Anstrich durch nicht viel als Motorradwerk zu identifizieren, liegen die Werkshallen direkt an einem Lido bei Schiranna am Lago di Varese. Wenn sich das nicht auf das Betriebsklima auswirkt ... Aber was ist der Grund warum wir in die heiligen Hallen von MV Agusta gereist sind? Unser Clubmitglied Robi Käser, Importeur von MV Agusta und Cagiva in der Schweiz, hatte ein Händlermeeting einberufen, um die neue Brutale 990 und 1090

Probe zu fahren. Nachdem die Presse bereits vom italienischen Hersteller die ersten Bilder und Probefahrten bekamen, durften auch die Händler, die etwas näher beim Kunden sind in den Genuss kommen. Ihre Meinung zur neuen Brutale war gefragt, müssen doch diese ihre Eindrücke dem Kunden weitergeben. Aber zuerst gab es eine Stärkung in der Mensa des Werkes, schliesslich musste man bei Kräften sein um die neue Brutale zu bändigen. Anschliessend wurde uns eine Rennversion der Brutale vorgestellt, mit sehr viel Karbon und sonstigen Extras. Genau so sollte man eine Brutale haben, die Auspuffanlage, die Heckabdeckung, das Karbon (nur vom Feinsten), die Rasteranlage und und und..... so vieles für das Auge. Die Erklärungen des Mitarbeiters und die Übersetzungen von Robi versprochen viel, sehr viel, schliesslich sollen alle diese Prototypenteile bis zur EICMA bereits lieferbar sein. Die zusätzlichen 40 PS mehr Leistung aus einem speziellen Kit werden allerdings ein Traum bleiben denke ich. Wir werden anschliessend zur Audienz bei

Claudio Castiglioni (61) ins Sitzungszimmer gebeten. Bei Kaffee und Kuchen werden uns einige Daten und Merkmale der neuen Brutale erzählt. Das Betriebsklima ist scheinbar sehr gut, wie könnten sonst die zwei Herren, die uns etwas über das Entstehen der neuen Brutale erzählen, in der Anwesenheit von Claudio Castiglioni ihre Spässe machen. Jetzt aber raus, die Brutale warten bereits schön aufgereiht vor der Türe. Umziehen, Kombi und Helm schnappen und leicht nervös auf das Brummen der Motoren warten. Was für ein Ton hat die neue, ist es immer noch so kernig? Ist die Aufmerksamkeit des Betrachters erst einmal geweckt, gibt sich eine erstaunliche Vielzahl von Teilen als neu gestaltet zu erkennen. Vom leicht retuschierten Scheinwerfer bis zum Heck mit seinen integrierten Sozius-Haltegriffen. Als erstes fällt der geänderte Rahmen auf. Die zu beiden Seiten nach vorn laufenden Rohre sitzen höher als zuvor.



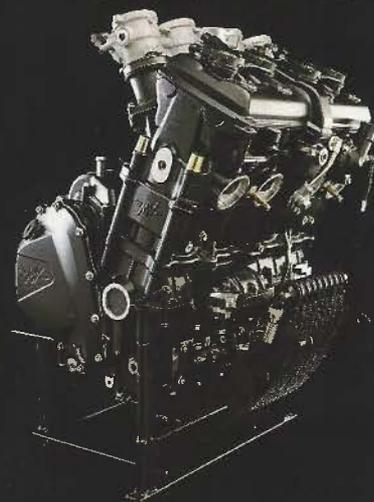
Zur Aufnahme des Motors am Zylinderkopf dienen jetzt zwei dreieckige Halterungen, während beim aktuellen Modell der untere Rohrzug selbst die Befestigungspunkte bildete. Auch die Rückspiegel mit ihren integrierten Blinkern fallen einem ins Auge. Die Brutale besitzt jetzt auch eine Traktionskontrolle. Nach einer kurzen Instruktion geht es jetzt auf die Strasse. Sechzehn MV Agusta Brutale 990 und 1090 begeben sich auf die Testfahrt, angeführt von einem Mitarbeiter des Werkes werden die Motoren und Fahrwerke von uns getestet. Der italienische Fahrstyle ist gewöhnungsbedürftig, war es doch eine der schnellsten Ausfahrten die ich in den letzten Tagen gemacht habe. Ausserorts mit über 185 km/h preschen wir über die Landstrasse, Überholen bei ausgezogener Sicherheitslinie und Gegenverkehr gehört dazu wie das tägliche Brot. Eine kurvige Schnellstrasse mit sehr vielen Bodenwellen fordert das Fahrwerk bis an seine Grenzen. Nicht alle konnten bei diesem Tempo dranbleiben und so musste der Scout ab und zu kurze Wartepausen einlegen, so dass alle den richtigen Abzweiger bei den vielen Kreiseln erwischten. Eine kleine, enge Passstrasse die es in sich hatte und die die Wendigkeit der Brutale aufzeigte, musste natürlich auch mitgenommen werden. Oben auf einem Parkplatz wurde eine kurze Pause eingelegt und die ersten Eindrücke konnten ausgetauscht werden. Hier wurden auch die Motorräder getauscht; schliesslich sollte jeder einmal eine 990 und eine 1090 fahren. Die Rückfahrt im Abendverkehr gestaltete sich genau so schnell wie die Hinfahrt, auch hier waren an diesem Tag die Verkehrsregeln nicht gültig. Zurück im Werk wurde nochmals alles begutachtet und von den Verantwortlichen wurden Fragebögen verteilt, um eine Beurteilung der Händler und deren Mechaniker zu erhalten. Die Begeisterung über die neue Brutale war mehrheitlich positiv, vielleicht das eine oder andere wie zum Beispiel die Lesbarkeit des Cockpits bei Sonneneinstrahlung, oder die neuen Rückspiegel die zwar besser als beim alten Modell sind, aber jetzt mit integrierten Blinkern ausgestattet wurden. Mir hat es gefallen, schliesslich darf man als normaler MV Fan nicht alle Tage in die heiligen Hallen von MV Agusta. Und eine Testfahrt mit den neuesten Modellen kann sich schliesslich auch nicht jeder in sein Tagebuch schreiben. Ich habe die Gunst der Stunde natürlich auch für den Club genutzt und noch ein paar zusätzliche Kontakte mit Werksmitarbeitern geknüpft. Wenn die Italiener alles einhalten was sie versprochen haben, bekommen wir noch die fehlenden Unterlagen für unsere Webseite. Von dem neuen Dreizylinder und gar einem Einzylinder erfahre ich nur, dass sie bereits existieren. Auch die neue F4 steht bereits für die EICMA bereit, zeigen wollte man sie mir aber nicht.

Andy



BRUTALE

BRUTALE 990R



CAGIVA MOTOR SUISSE SA

Riva Paradiso 26
CH-6900 Lugano-Paradiso
Tel. +41(0)91 985 11 70
Fax +41(0)91 985 11 79

BRUTALE

1090





Ein Motorradjahr

Mein Motorrad Jahr 2009 stand für mich ganz im Zeichen der Rennfahrerei. Meine erste ganze Saison. Sie hatte ihre Höhepunkte aber auch schmerzhaft Tiefen. Aber auf jeden Fall werde ich nächstes Jahr wieder Rennen fahren – ich kann's kaum erwarten.

Das erste Rennen war gleich ein richtiger Brocken. Ich habe mich zusammen mit einem Kollegen ins Starterfeld der Australian Superbike Rennen im Rahmen der World Super Bike auf Philip Island eingeschrieben. Leider ging kurzfristig sein Motorrad kaputt und dies liess mich dann ganz alleine. Die Atmosphäre war anfangs richtig beängstigend. Meine Mitkonkurrenten reisten im gesponsorten Sattel-schlepper, 10-Mann Crew und einer Ersatzmaschine an. Ich mit einem offenen Anhänger. Jedoch gibt es noch ganz andere die mit einem offenen Anhänger an Veranstaltungen anreisen. Zusätzlich musste ich ein bisschen Geld sparen um einen zusätzlichen Satz Slicks zu kaufen und wollte mir deshalb ein teures Hotel sparen. Ich campierte an der Strecke mit all den Fans. Dies war ein super Erlebnis, aber ein bisschen kalt. Da es sich bald herumsprach dass ich einer der Rennfahrer bin, war ich ein begehrter Gesprächspartner. Meine grösste Herausforderung war es mich zu qualifizieren, da man innerhalb der 115% des Schnellsten sein muss. Da die Jungs und die Meisterschaft hier unten zu den Schnellsten der Welt gehören sind die Schnellsten nur gerade etwas mehr als 1 Sekunde langsamer als die Jungs von den World Superbikes. Ich hab's geschafft, aber nur ganz knapp!



Dies bedeutete jedoch, dass ich ein legitimer Teilnehmer war und nicht nur aus Mitleid mitfahren durfte. Ich startete aus der zweitletzten Position vor 40,000 Zuschauer in die Rennen. Das erste vergeigte ich völlig, da ich viel zu viel Respekt hatte. Das Zweite Rennen liess ich dann aus da es 10 Minuten vor Rennbeginn aus Kübeln goss und ich keinen zweiten Satz Räder hatte und somit auch keine Zeit meine Regenreifen aufzuziehen. Das dritte Rennen war dann richtig geil. Wir wechselten mehrmals Positionen und lieferten uns einen richtigen Kampf um den letzten Platz, den ich dann auch um 5 Meter gewann (ich wurde Letzter). Wir wurden von der Spitze überrundet und trotzdem von den Fans gefeiert. Wir fühlten uns wie Sieger. Ein paar Monate später fing dann meine richtige Meisterschaft an – die Victorianischen Staatsmeisterschaften in der BEARS/Thunderbike Kategorie. In dieser Kategorie dürfen nur Motorräder über 600cc und ohne 4 Zylinder Reihenmotor starten;

also somit Singles, Twins, Tripples und V4 Motorräder. Diese Meisterschaft wird an 4 Wochenenden mit jeweils 3 Rennen ausgetragen. Zusätzlich gibt es noch andere Rennen bei denen ich dann mitfahren kann (z.B. 25 Rundenrennen am Ende des Wochenende). Am Freitag gibt es auch immer einen Tag Freies Training. Auf jeden Fall bekommt man immer genügend Zeit auf der Strecke um den Geschwindigkeits-rausch auszuleben. Die Rennen finden auf 3 verschiedenen Strecken statt: Winton, Broadford (2) und Philip Island. Das erste Wochenende lief äusserst gut. Nachdem ich im ersten Rennen zweiter wurde, gewann ich dann das zweite Rennen nach einer sehenswerten Aufholjagd. Das dritte Rennen würde abgesagt da im vorher-gehenden Rennen ein Seitenwagen sein Öl verlor. Ich wusste gar nicht das Seitenwagen 480 Liter Öl an Bord haben! Ich gewann die Runde und ein Gutschein für ein paar neue Töffstiefel. Die zweite Runde war in Winton, welches ungefähr 300km nördlich von Melbourne liegt. Ich nahm meine Familie mit und wir verlebten ein schönes verlängertes Wochenende. Nebst dem Töff hatte ich Räder, Velos und sonstige Sachen auf dem offenen Anhänger. Bilder wie man sie eigentlich nur aus bürgerkriegsversehrten Drittweltländer kennt wenn Familien mit ihren letzten Habseligkeiten halsüberkopf flüchten müssen. Nun, die Rennen waren spannend und mit vielen Überholmanövern. Zweimal gewann ich und einmal wurde ich Dritter, da ich in führender Position den Bremspunkt am Ende der Gerade verpasste, dann gerade aus und querfeldein die Botanik besichtigte

und dann irgendwie wieder zurück auf die Strecke fand. Ich gewann die Runde und einen kleinen Pokal. Von da an ging es Bach ab.

Philip Island war die Lokalität der dritten Runde mit einem relativ grossen Starterfeld und diversen Fahrern von anderen Staaten, wobei einer viel zu schnell war für mich. Im zweiten Qualifying kam ich mit über 200km/h aus Kurve 3 (Southern Loop) und sah 2 Gänse vor mir landen. Ich konnte noch ein bisschen abbremesen aber erwischte eines dieser blöden Dinger mit ungefähr 150km/h. Zum Glück konnte ich mich noch rechtzeitig hinter der Verschalung verstecken und somit brachen nur meine Verschalung, Halterungen und Airbox Kanäle und (noch) nicht meine Knochen. Ich war und bin richtig stolz wie ich das ganze wieder zusammenbauen konnte mit meinen sehr limitierten technischen Fähigkeiten.

Mein grösster Meisterschaftsrivale hatte im ersten Rennen die Nase vorn, da ich einen miserablen Start hatte (musste mich zuerst an meine neue Antihopping Kupplung gewöhnen). Danach brauchte ich fast eine Runde um ein paar Mitkonkurrenten zu überholen. Zu diesem Zeitpunkt waren jedoch die beiden ersten schon über alle Berge und ich wurde Dritter. Der Grund für mein zaghaftes überholen war, dass vor mir Einer war mit einer sehr raren Ducati 996 RS (World Superbike Version), die vor ungefähr 10 Jahren angeblich um die CHF 180,000.- gekostet hat. Da ich wirklich nicht für CHF 220K Ducati Schrott verantwortlich sein wollte, suchte ich eine Stelle wo ich völlig ohne Gefahren überholen konnte. Im zweiten Rennen hatte auch mein Meisterschaftsrivale Pech und rutschte mit dem Vorderrad aus und brach sich die Fussrasteranlage so unglücklich, dass sie vor Ort nicht repariert werden konnte. Die bedeutete, dass ich meine Führung in der



Dieses Foto habe ich aus einem Australischen Motorradmagazin, wo ein Leser an einem Rennstreckentag in Norditalien war und dann dies sah. Es regnete auf der Autostrada und die MV musste abgetrocknet werden.

Meisterschaft ausbauen konnte.

Zwei Wochen später kam wieder Broadford. In der Zwischenzeit erhielt ich meinen zweiten Satz Räder aus den USA und zog neue Slicks auf. Da ich den Unterschied zwischen der ursprünglichen und der neuen Rad/Pneu Kombination testen wollte, dachte ich dass ich noch eine Session mit den alten Slicks mache und dann wechsle. In Retrospektive eine falsche Entscheidung. Nachdem ich 5 Runden gemütlich einer Honda nachfuhr, verabschiedete sich urplötzlich mein Hinterrad für einen kurzen Moment und kam dann brutal wieder zurück – ein sogenannter Highsider. Dies resultierte in einen katapultartigen Abwurf meinerseits. Auauauaua-hätt-doch-sölle-die-neue-Pneu-druff-due-auaua, war mein erstes Wort. Ich hatte Mühe meinen Schmerz zu lokalisieren, da irgendwie alles weh tat. Nach einem kurzen medizinischen Test des lokalen Dr. Costa (muss ein Nebenjob des lokalen Metzgermeister sein) wurde ich aus der 'Rennstreckenklinik' entlassen. Ich habe dann sofort, unter Schmerzen, mit der Reparatur meiner geliebten Ducati angefangen. Anschliessend musste ich noch 2 Stunden nach Hause fahren. Am nächsten Tag liess ich dann

das erste Qualifying sausen und Bronwyn (meine Frau) fuhr mich dann auf die Strecke. Töffstiefel und Handschuhe anziehen war äusserst schmerzhaft und ich konnte kaum die Kupplung ziehen. Noch in der Boxengasse entschied ich mich auf das Samstagsrennen zu verzichten und wollte umkehren. Leider konnte ich weder die Kupplung ziehen noch den Töff halten. Ich fiel ganz langsam in der Boxengasse hin. In einer komfortable Seitenlage, mit 1098S auf mir, entschied ich dass mein Rennwochenende gelaufen ist, und die Meisterschaft verloren. So ist das halt – Teil des Spiels. Am Abend insistierte meine Frau, dass ich meine 'Prellungen' einem Arzt zeigen soll. Es stellte sich heraus, dass die Prellungen ein gebrochener Daumen, ein gebrochener Knöchel und ein gerissener Meniskus sind. Jetzt habe ich wenigstens genügend Zeit den Töff für die nächste Saison vorzubereiten.

Mischa Nugent



EICMA Milano 2009

Besuch an der EICMA Milano-Rho



Die Show in Paris wurde abgesagt - von den großen europäischen Motorradmessen bleibt 2009 nur die Eicma in Mailand übrig. Vom 10. bis 15. November will die angeschlagene Branche dort die Neuheiten für 2010 zeigen. Zwei große Japaner bleiben allerdings zu Hause.

Die Bereitschaft der Hersteller und Händler, sich einen fulminanten Messeauftritt zu gönnen, tendiert gegen Null. Denn die Kosten sind immens: ein einwöchiger Mega-Stand verschlingt einen sechs- bis siebenstelligen Euro-Betrag. Viele Hersteller in den USA, aus Italien und Japan können sich solche Summen schlichtweg nicht mehr leisten, da die Verkäufe teilweise um bis zu 50 % eingebrochen sind. Die Branche geht durch ein tiefes Tal der Tränen; Marken wie Buell und Produktionsstandorte werden zur Zeit kurzerhand dicht gemacht, die Belegschaft ist auf Kurzarbeit. Die Zahl der Aussteller ist deshalb schmerzlich geschrumpft und mit Yamaha und Honda fehlen gleich zwei der vier großen japanischen Motorradbauer in Mailand.



Heimspiel für MV Agusta, Ducati, Moto Guzzi und Co. Sie lieben das Schaulaufen auf dem Mailänder Catwalk: eine halbe Million Besucher werden auf der diesjährigen Motorrad-Messe Eicma erwartet. Ducati schickt die heißesten Models ins Rennen, aber auch MV Agusta ist für eine Überraschung mit ihrer neuen F4 und Brutale 990, 1090 gut. Seit dem Wochenende wird die Mailänder Innenstadt festlich illuminiert und man mag das als Vorboten werten.



F4 1000 R Kampfansage an die Konkurrenz und soweit zu erkennen ist, dürfte auch das Design Kritiker der Überarbeitung milde stimmen.



Brutale 1090R Modell 2010. Ein Traum von einem Motorrad das mir persönlich am besten zusagt.



Giacomo Agostini am Stand von MV Agusta. Einer von vielen Gästen und Promis die man zeigen muss, um bei der Italienischen Presse gut anzukommen.



Leute aufgepasst; die Chinesen und Koreaner kommen. Noch nie war ich an der EICMA, von daher kann ich nicht mit Bestimmtheit sagen, dass das noch normal war. Fakt ist, dass es sehr viele kleine Anbieter aus dem Fernen Osten hatte, die grossen aber wie z.B. Yamaha und Honda an der dies jährigen Messe nicht anwesend waren (die Krise macht auch vor diesen nicht halt). Die Mailänder Messe ist von ihrer Grösse und Architektur her etwas vom schönsten was ich bis jetzt gesehen habe und hinterliess einen bleibenden Eindruck auf mich.

Bekleidung, Zubehör, technische Artikel, Motorräder und langbeinige Hostessen liessen dem Auge keine Ruhe und zwang unsere Beine dem Wirrwarr der Gänge unaufhörlich zu folgen. In der Longe trafen wir Agostini, Read und Tamburini so wie Castiglioni und Friends. Die High Society war auch an anderen Ständen vertreten und überall wurden Sie präsentiert und gefeiert. Gegen Abend sind wir dann müde, aber um viele Eindrücken reicher in die kalte Schweiz zurückgekehrt.

Andy Ruch

Kurz entschlossen fahren Edith und ich nach Mailand an die EICMA. Am Passetag soll es sein, schliesslich wollen wir auch zu den ersten gehören die, die neue F4 sehen und bestaunen dürfen. Bereits vor einem Monat durfte ich schliesslich auch die neuen Brutale 990 und 1090 im Werk sehen und auch Probe fahren.

Eine, wenn nicht die Kernkomponente im MV-Modellprogramm, war seit jüngerer Vergangenheit stets die vielseitig bewunderte Tamburini Kreation MV Agusta F4. Über die Jahre hat sich an dem Design nichts geändert, was auch dem Image der F4 zugute kam. Während andere alle 2-3 Jahre den Look & Feel der aktuellen Mode anpassten, widersetzte sich die MV Agusta F4 hartnäckig. Zur Saison 2010 kommt nun die erste größere Überarbeitung, welche der Laie tatsächlich erkennen kann.

Die runderneuerte neue Version bleibt der ursprünglichen Linie treu, macht die Maschine aber kantiger und damit auch aggressiver.



Mit einer 998ccm-Maschine stellen sich die Italiener in einer Klasse mit den Fireblades, YZF-RC1sen und ZX-10Rs auf. Zwei Bilder machen bereits jetzt deutlich wo die Designer angesetzt haben: die markanten 4-Endrohre sind nun eckig und an der Front leuchtet der Scheinwerfer mit Bi-Xenon Technik. Gut 80% an dem Modell sollen dabei neu oder überarbeitet worden sein. Kann dabei noch die F4 herauskommen, wie Sie fast jeder



Motorradfahrer kennt? Zumindest hält eine Tatsache gegen das ewig Gestrige: allein von der tollen Optik lässt sich auf Dauer auch nicht gut Kasse machen. Für ein angeschlagenes Unternehmen bleibt somit nur der konsequente Weg nach oben. Ob sich dies in Verkaufszahlen für die neue F4 bemerkbar macht zeigt sich 2010. Presseleute hatte es viele, mehr aber waren Händler und Privatpersonen an der Messe anzutreffen. So auch einige Club-Mitglieder wie z.B. Ruedi Horni, Roland Moeschlin, Fabrizio Foadelli etc. Club-Mitglieder und Händler wie z.B. Freddy und Gerhard Götte, Charly Hodel, Edy Petraglio, Markus Allenspach und natürlich Roberto Käser. Auch Deutsche MV Agusta Club Mitglieder konnten wir an der Messe ausmachen.



ARTE IN

CAGIVA MOTOR SUISSE SA

Riva Paradiso 26

CH-6900 Lugano-Paradiso

Tel. +41(0)91 985 11 70

Fax +41(0)91 985 11 79



LA SUPERSPORTIVA PIÙ

MOVIMENTO.



BELLA DEL MONDO

F4

Mostra Scambio Novogro

di auto, moto e cicli d'epoca 13 - 15 novembre 2009



Am 14./15. November wurde wieder zum mittlerweile gewachsenen Teilemarkt nach Novogro gerufen. Edith, Pit und ich waren wie immer dabei. Dieser Markt, direkt am Flughafen von Mailand, findet mittlerweile zweimal jährlich statt. Der größte Teil befindet sich auf einem Freigelände und nur exklusive Aussteller können sich in einer großen Halle ausbreiten. Das riesige Angebot reicht von kleinen 98 ccm Gileras, über Crosser bis hin zu originalen Rennmaschinen von Aermacchi, Yamaha TZ, usw.

Mehr und mehr sind mittlerweile auch Classicer aus Japan zu fairen Preisen zu finden. Mit ein wenig Glück und vor allem Ausdauer findet wohl jeder ein Ersatzteil, welches normalerweise nicht mehr zu bekommen ist. Extreme Preisverhandlungen machen den ganzen Spaß noch interessanter. Wer für die alten MV's nach Italien fährt wird es mittlerweile sehr schwer haben, etwas zu finden. Die neuen MV's F4 und Brutale haben den Ersatzteilemarkt übernommen und man findet zu sehr günstigen Preisen enorm viele Teile. Pit hat etwa dasselbe Problem mit seiner Aermacchi, dennoch hatte er das unbeschreibliche Glück, eine Kurbelwelle für ein Butterbrot zu bekommen. Ich durfte nur die Bestellisten meiner Club-Kameraden abarbeiten und konnte wenigstens ihre Wünsche erfüllen. Auch haben wir noch Erwin Naldi, Roberto Prontera, Helmut Krings und Toni Danieli angetroffen. Walter Öxler hatte sich uns

angeschlossen und durfte auch das eine oder andere Schnäppchen für sich verbuchen. Viele Schweizer aus der Szene wurden gesichtet, aber auch vom Deutschen MV Club sah man das eine oder andere bekannte Gesicht.





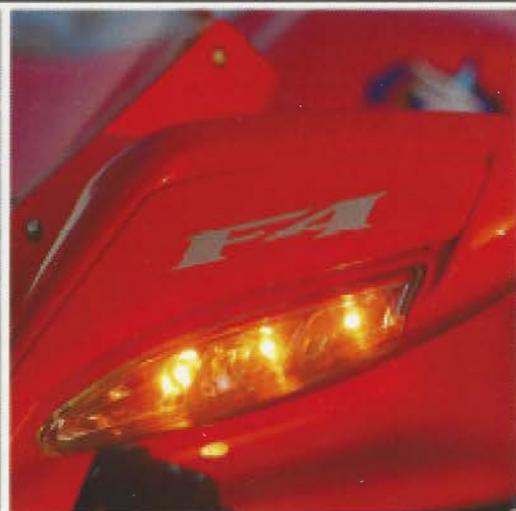
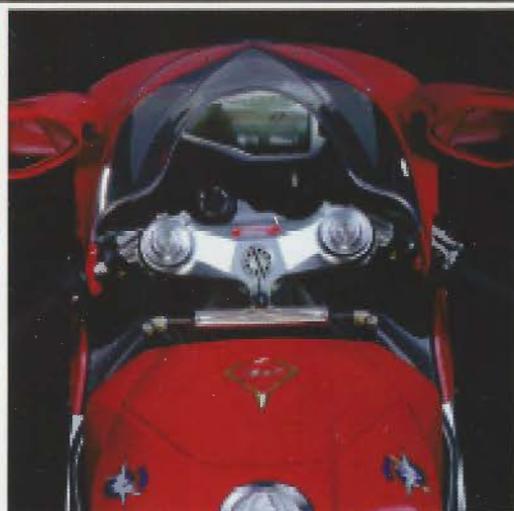
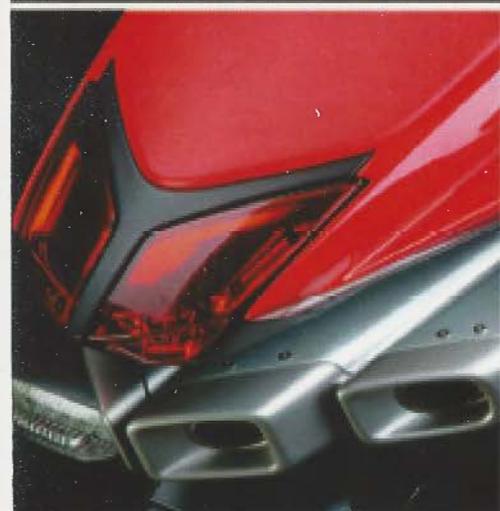
Am Sonntagmorgen machten wir noch einen letzten, kurzen Besuch auf dem Gelände, um dann nach Mailand an die EICMA zu fahren. Ein schwieriges Unterfangen war es, überhaupt einen Parkplatz zu bekommen. Nach mehrmaligem umrunden des Messegeländes, haben wir weit weg von der Eicma unsere Fahrzeuge parkiert und einen längeren Fussmarsch zur Messe gemacht. Edith und ich waren am Dienstag schon dort, aber Pit und Walter waren noch nie an der Eicma und diese Gelegenheit haben wir wargenommen. Beim Eingang war alles noch ziemlich locker, aber in den Hallen herrschte Hochbetrieb und ein Gedränge, so dass es nicht wirklich Spass machte. So gab es einen kurz Besuch und wir schauten uns die neuen MV Modelle, Moto Guzzi, Ducati, BMW und ein paar Zubehörstände an und verliessen die Messe nach ca. 3 Std. schon wieder.

Andy Ruch



Hitsch Monsch
Ganda, CH - 7203 Landquart

Telefon: 081 322 66 15
Fax: 081 322 72 88



Grisoni Racing Home

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

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

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

Mit Grisoni auf Spanien Tour

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

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

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

Feeling Rennstrecke mit Grisoni

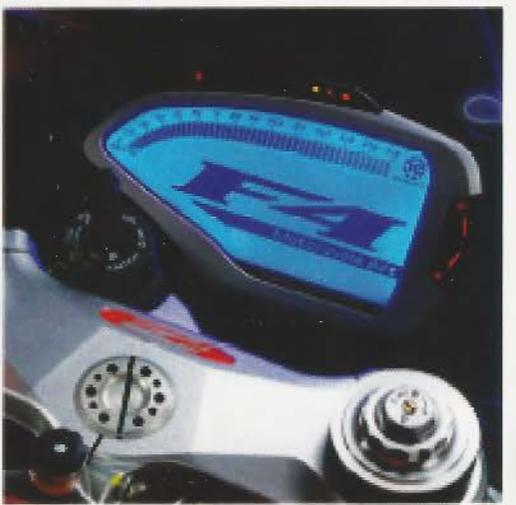
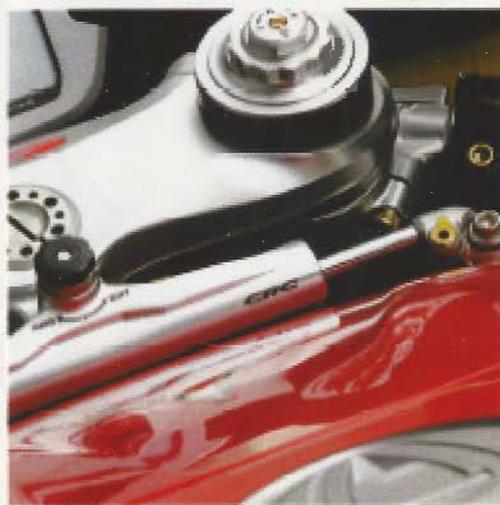
Fühl dich wie Valentino Rossi und erlebe das Feeling Rennstrecke!

Wer möchte kann 2010 im Rahmen einer tollen Rennserie mit uns das Feeling Rennstrecke live erleben! 2010 führt uns und Euch auf hoch interessante Rennstrecken, wo an fünf Wochenenden herzhafte Gefechte und um attraktive Preise gefightet werden kann.

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

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

Info's: www.grisoni-racing.ch



MV AGUSTA

Intercup 2010

MV AGUSTA Intercup 2010

eine Rennserie für Männer und Speedfans

Bei MV Agusta nimmt alles seinen Anfang im Rennsport. Wer möchte, kann 2010 im Rahmen einer tollen Rennserie mit uns dorthin zurückkehren:

zum MV Agusta Intercup 2010, einem Cup für alle MV Agusta Fahrer. Erlebe deine MV in einer neuen, einzigartigen Atmosphäre mit Gleichgesinnten ohne Tempolimit und Radarfallen. Egal ob Racer oder Anfänger, Spass am Motorradfahren steht ganz zuoberst geschrieben.



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



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

Deine Brutale oder F4 auf der Rennstrecke

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

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

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

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

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



Impressum:

Herausgeber

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

Ausgabe Nr. 3/2009

Konzept, Layout & Satz

Andy Ruch

Bildnachweis

Privat von MV AGUSTA Club Schweiz Mitgliedern
Edith Gafner, Ruth & Max Zaugg, Andy Ruch, Schueler Ruedi, Walter Wobmann,
Ruedi Horni, Roland Moeschlin, Micha Nugent, Fabrizio Foidelli, Programm Heft Kino Xenix.

Textnachweis

Edith Gafner, Ruth & Max Zaugg, Andy Ruch, Niggi Horni, Ruedi Horni, Schueler Ruedi,
Walter Wobmann, Regine Elsener, Urs Fontana, Programm Heft Kino Xenix.

Technische Unterstützung

Felix Zahnd, Marc Petitjean

Drucktechnik

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

© MV AGUSTA CLUB SCHWEIZ 2009