



Jahrbuch 2012

Impressum

MV CLUB SCHWEIZ
AGUSTA

Herausgeber

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

Ausgabe Nr. 6/2012

Gestaltungskonzept, Satz, Layout, Litho, Druck

gull, zünd & funke gmbh
agentur für gestaltung | kommunikation | internet | events
Walzmühlestrasse 51
CH-8500 Frauenfeld
Tel. +41 52 770 23 73
www.esfunkt.ch

Bildnachweis

Privat von MV AGUSTA Club Schweiz Mitgliedern:
Fries Roland, Schuler Ruedi, Ruch Andy, Bless Herbert,
Zaugg Max, Bähler Ruedi, Naldi Erwin, Denis & Jürgen Semar.
Besuch beim Frühlingserwachen 2012: www.laverdaclub.ch

Textnachweis

Bucher Urs, Naldi Erwin, Horni Niggi, Schuler Ruedi, Else-
ner Regine, Ruch Andy, Bless Herbert, Kissling Paul, Zaugg
Max, Denis & Jürgen Semar



Inhalt

16. Generalversammlung MV Agusta Club Schweiz	2
Rennlauf auf dem Nürburgring 2012	4
Besuch beim Frühlingserwachen 2012	6
11. Auto-Moto-Klassik-Messe Basel	10
Töffreise zur Arche Noah	14
Club Ausflug ans MV-Agusta-Treffen	20
Deutsches MV-Treffen in Eggenfelden	22
Ausflug nach St. Wendel	24
Südtirol/Dolomiten – allemal eine Töffreise wert	28
MV Agusta Swiss Racing Team an der 200 Miglia di Imola Revival 2012	34
MV Agusta Intercup	36
A Novegro la 56° Mostra scambio	50
Jahresrückblick Deutsche Motorrad-Meisterschaft 2012	52



16. Generalversammlung MV Agusta Club Schweiz



Präsident Niggi Horni hiess alle anwesenden Clubmitglieder, Ehepartner und Freunde willkommen. Ein besonderer Willkommensgruss galt den aus Deutschland angereisten Clubmitgliedern Walter Oexler, Georg Irrgang und Klaus Nahr.

Niggi Horni liess in seinem Präsidentenschaftsbericht das vergangene Clubjahr noch einmal Revue passieren und entschuldigte sich bei dieser Gelegenheit dafür, dass er 2011 bedingt durch seinen Hausbau nicht so viel Zeit für den Club aufbringen konnte, wie er dies eigentlich gerne gewollt hätte. Für das Jahr 2012 gelobte er aber Besserung. Vizepräsident Roland Möschlin ergänzte Niggi Horni's Bericht vom Treffen des MV Agusta Club Deutschland e.V. in St. Goar. Herbert Bless verlas seinen Kassabericht und konnte von einem finanziell positiven Jahr berichten. Revisor Ruedi Schuler bestätigte in seinem Prüfbericht dessen Richtigkeit und empfahl der GV die Décharge-Erteilung. Diese wurde von den anwesenden Mitgliedern einstimmig erteilt.

Seitens des Vorstandes gab es mit Edith Gafner (Sekretariat, Protokollfüh-

rerin), Charly Hodel (Beisitzer) und Andy Ruch (Webmaster) drei Demissionen. Als neue Vorstandsmitglieder wurden Jasmin Kissling (Sekretariat, Protokollführerin), Ruedi Schuler (Sportwart) und Ruedi Bähler (Webmaster) einstimmig gewählt. Die verbleibenden Vorstandsmitglieder Niggi Horni (Präsident), Roland Möschlin (Vizepräsident), Herbert Bless (Kassier) und Paul Kissling (Materialverwalter) wurden ebenfalls einstimmig wiedergewählt. Als 1. Revisorin wurde Gaby Horni und als 2. Revisor Jürg Kaiser von der GV einstimmig gewählt.

Erneut hat ein Mitglied unseres Clubs in der VFV-DHM Deutsche Historische Motorradmeisterschaft 2011 einen Podestplatz erreicht.

Max Zaugg erreichte den 2. Rang in der Klasse U.

Für diese Leistung wurde ihm vom Club eine Flasche Champagner überreicht.

Leider ist am 08. Dezember 2011 unser Ehrenmitglied Willi Sägesser im 94. Lebensjahr gestorben. Zu Ehren von Willi wurde eine Schweigeminute abgehalten.





Rennlauf auf dem Nürburgring 2012

Kurz und bündig

Samstag, 28. April 2012. Start zum Nürburgring, gut in der Zeit haben wir die Abnahme der Rennmotorräder durchgeführt.

Treffpunkt für alle in der Box 10. Helmut Krings, auch Schweizer MV-AGUSTA-Club Mitglied, hatte seine improvisierte Küche gut im Griff. Er kocht immer sagenhaft für alle Rennfahrer. Max Zaugg, Ruedi Schuler, Erwin Naldi und ich setzten uns gemütlich und sehr hungrig zu Tisch. Leider kamen sehr viel weniger hungrige Mäuler, als abgemacht. Wenn wir nicht schon wieder zu Hause wären, würden wir immer noch an den 50 Liter Suppe schlürfen. Es war wieder einmal ein wunderschönes Rennwochenende.

Urs Bucher



RITTER

seit 1983

Bedachungen - Zimmerei - Spenglerei

Die Spezialisten der Gebäudehülle

Matthias Ritter

Geissbrunnen 51

4457 Diegten

www.ritter-bedachung.ch

Telefon 061 971 57 23

Telefax 061 971 54 45

Natel 079 644 27 37

matthiasritter@bluewin.ch

VDW  **BL**
VERBAND DACH & WAND BASELSTADT

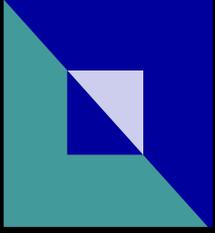


MITGLIED

GEBÄUDEHÜLLE SCHWEIZ
ENVELOPPE DES ÉDIFICES SUISSE
INVOLUCRO EDILIZIO SVIZZERA

VERBAND SCHWEIZER GEBÄUDEHÜLLEN-UNTERNEHMUNGEN

Printed by www.rdg.ch



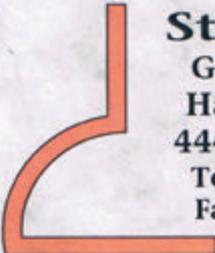
ROBICARS

R. Leupi

Service und Reparaturen
alle Marken

Hardmattstrasse 10
4133 Pratteln

Telefon: 061 692 62 62
Fax: 061 683 82 68
E-Mail: robicars@bluewin.ch



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



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

Besuch beim Frühlingserwachen 2012

Jetzt in der Kultwerkstätte in Eiken

Und immer, immer wieder geht die Sonne auf, jetzt halt in der Kultwerkstatt in Eiken. Zuerst: Auch von meiner Seite, (MV AGUSTA Club Schweiz) ein grosses Dankeschön an den Besitzer der Kultwerkstatt in Eiken, dass das Frühlingserwachen auch in diesem Frühjahr statt finden konnte. Immer wieder ist es für mich eine Freude, an so einem Tag eine Maschine aus dem Winterschlaf zu entführen.

Schon beim warten auf meinen Bruder und Jungen mit Enkelin als Sozia, blendete mich die intensive Ruedi-Tanner-Morgensonne. Einmal mehr genossen wir die Hin- und Heimfahrt in vollen Zügen.

Halt eben Frühlingserwachen:
Man sieht sich, hat Freude an den im-

mer wieder neuen alten Laverdas oder überhaupt einfach an schönen Italienerinnen. Ich denke wirklich, dass Motorräder weiblich sind. Denn nur so kann ich mir meine grosse Zuneigung für diese Maschinen erklären.

Auch dieses Mal, muss oder kann ich, aus vollem Herzen der Gruppe, die Ruedi unterstützt haben, meinen grossen Dank und ehrliches Kompliment aussprechen

Wie alle Jahre wurden die Italiener aus dem Berner ober- oder -hinterland zahlreich auf dem grossen Parkplatz ausgestellt. Bravo.

Auch in diesem Jahr, für alle Angereisten ein voller Erfolg.

Niggi Horni







REINIGUNGEN AG BASEL

GLAS-UND GEBÄUDEREINIGUNG

SEIT 1969

EIDG. DIPL. GEBÄUDEREINIGER

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





Brutale 1090RR

Es ist unmöglich, sie nicht wahrzunehmen, unmöglich, sich ihrer Faszination zu entziehen. In der Brutale 1090RR trifft Schönheit auf Aggression. Ihr geringes Gewicht, ihre anspruchsvolle Konstruktion mit extrem leichten Materialien und modernster Renntechnologie machen die Brutale 1090RR zum besten Sports Naked Bike aller Zeiten - auf der Straße und auf der Rennstrecke.

ZEIGEN SIE INDIVIDUALITÄT

MV AGUSTA Basel
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

11. Auto-Moto-Klassik-Messe Basel



Freitag, 04. Mai 2012

Wieder einmal trafen sich ein paar alte Haudegen um einen Stand aufzubauen, um 17.00 Uhr fingen wir an, waren aber um 16.00 Uhr schon an der Arbeit. Wie immer sind die gleichen Leute vom Club dabei und auch die Ausstellungs-Maschinen sind von Niggi, Erwin, Roland, Urs, Renato und Ruedi Schuler zur Verfügung gestellt worden. Ich bin für die Dekoration zuständig und auch immer dabei. Bei 140 Mitgliedern ist das schade!

Samstag, 05. Mai 2012

Erwin, Urs und ich hüten den Stand und schauen und fachsimpeln über alte und schöne Zeiten. Es kamen auch immer wieder Leute vorbei, die Freude hatten, an den wunderschönen Maschinen und wir bekamen viel Lob für die Pflege und Hege dieser. So ging die Zeit vorbei bis unsere Clubsekretärin Jasmin und der Vize Präsi Roland kamen und uns ablösten, sodass wir etwas essen gehen konnten. Um 16.00 Uhr gab es einen Apéro, gestiftet vom Ecurie Basilisk der seine Rallye Autos und Rennwagen ausgestellt hatte. So ging wieder ein

Samstag für den Club drauf und wir waren froh, dass wir nach Hause konnten.

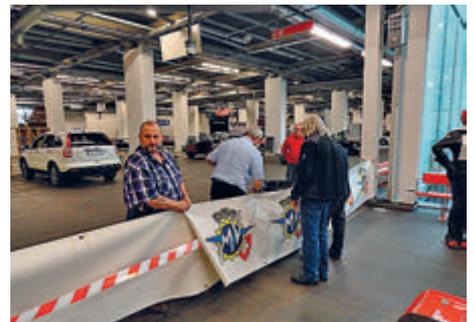
Sonntag, 06. Mai 2012

Am Sonntag ist die Elite am Stand mit Präsi, Vize und Erwin (der ja pensioniert ist und sich die Zeit vertreiben muss). Auch Ruedi ist aus Brunnen angereist, er hat seine Milano-Taranto Maschine schön präsentiert mit dem Originalkombi und dem Pokal, den er gewonnen hatte.

Wie Ruedi so ist, kommt er mit einem Motorrad an ein Treffen und geht mit zweien nach Hause, ich glaube er hat jetzt schon mehr Maschinen als Erwin! Auch am Sonntag waren viele Besucher an unseren Maschinen interessiert und haben auch viele Fragen gestellt. Als es um 16.30 Uhr geheissen hat man kann langsam abräumen, ging alles schnell und die Maschinen wurden wieder verladen. Um 17.30 Uhr hat man nur noch die zwei geilen Typen in der Halle rumlaufen sehen. So ging ein spannendes Club Wochenende vorbei.

Also bis zum nächsten Mal
Der Materialverwalter Paul

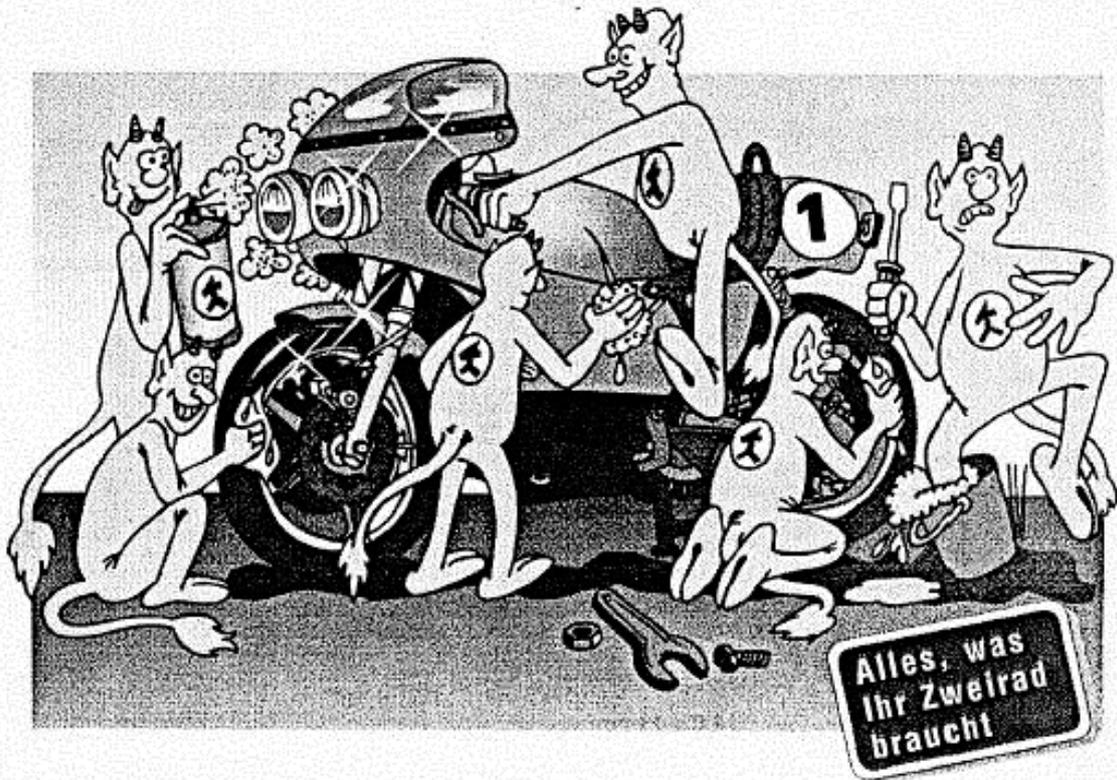






*Tina Dürrenberger
wünscht dem
MV Augusta Club
Schweiz alles Gute!*

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



RB
YACHTING



RB
YACHTING

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

Güterstrasse 74
CH-4133 Pratteln

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

Güterstrasse 74
CH-4133 Pratteln

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

Töffreise zur Arche Noah

Der weite Osten lockte wieder – dieses Mal zog es uns jedoch in den östlichsten Zipfel der Türkei: zum Berg Ararat, wo angeblich Noahs Arche gestrandet sein soll. Es war ein weiter Weg voller Überraschungen. Wir bekamen den Vorgeschmack eines schönen, heissen Sommers in Bosnien, wir erlebten regengetränkte Fahrten durch das Balkangebirge Bulgariens, feuchte Kälte im Nordosten der Türkei und schliesslich die Sommerhitze auf unserem Rückweg.



Letzte Zigi in Hönegg vor der Abfahrt



Auch diese Reise unternahmen wir mit der alten 350er Condor, nachdem wir bei Dominik Giger die nötigen Ersatzteile erstanden hatten. Die MVs blieben gut versorgt zuhause. Natürlich gab und gibt es Momente, da hätten auch wir gerne mit unseren roten Maschinen brilliert – etwa an den Töfftreffen in der Türkei und in Serbien... Die Condor kommt optisch daher wie das Aschenbrödel im Märchen und die MVs sind Prinzessinnen – allerdings auch mit den entsprechenden Macken... ihnen können wir solche Trips wie nach Weissrussland, in die Ukraine, auf die Krim oder eben in die Osttürkei nicht zumuten.

Wir starteten bei leidlich gutem Wetter Anfang Mai in Zürich und fuhren über den Flüela- und Ofenpass ins Südtirol.

Auf der Flüela-Passhöhe ein strahlend blauer Himmel, es lagen noch zwei Meter Schnee. Durch die imposante Bergwelt der Dolomiten kamen wir nach zwei Tagen in Istrien an, übernachteten privat bei einem Ehepaar

und wurden mit wunderbarem Fisch verköstigt. Die Sonne schien heiss auf unser Morgenessen auf der kleinen Terrasse und wir liessen die warmen Kleider zurück.



Auf dem Flüelapass im Schnee und in den Dolomiten im Südtirol

Dem Fluss Una entlang fuhren wir nach Bosnien – im Blickfeld immer wieder Kriegsrüinen. In Bosanski Brod besuchten wir die Familie eines Zürcher Freundes. Und wie auf der ganzen Reise: Wir waren immer herzlich willkommen, wurden bewirtet, dass sich die Tische bogen, Bier und Slibowiz floss reichlich – aber immer erst, wenn für die Condor Nachtruhe angesagt war.



Grosser Service und reichlich Tanken



Bei Freunden in Bosanski Brod

Dann brachen wir auf Richtung Belgrad – immer noch Sommer. Aber nicht für lange. Am anderen Morgen, wir wollten weiter südostwärts, begann es zu schütten und wir pflügten uns durch den Dauerschiff bis Nis und bemerkten bestürzt, dass unsere Regenklamotten undicht waren... Noch einige Male sollten uns Plastiksäcke dienlich sein.

Ein heisses Bad im Hotel stimmte uns versöhnlich, wie auch die liebenswürdige Rezeptionistin, die sich als absoluter Fan von uns outete und unsere durchnässten Lederhosen kurzerhand in den Tumbler stopfte. Vielleicht nicht die optimalste Pflege aber immerhin stiegen wir anderntags in trockenes Leder.

Bei einigermaßen anständigem Wetter erreichten wir die bulgarische Hauptstadt Sofia, nachdem wir das letzte Stück des historischen Autoput genommen hatten – die legendäre, gefährliche Transitroute vom Westbalkan bis nach Istanbul, über die sämtliche LKWs donnern. In Sofia entdeckten wir ein wunderbares Restaurant, geführt von zwei sehr jungen, sehr schönen Frauen, die uns speisen liessen wie Gott in Frankreich mit sehr gutem, bulgarischem Wein.

Weiter gings nach Samakov in eine angenehme Pension. Dort trafen wir Otti, der sich mit seiner BMW von Zürich aus

ebenfalls Richtung Osten aufgemacht hatte, er wollte nach Armenien. Otti ist ein FAM-Kollege und brachte uns Speichen und einen Ersatzreifen mit, die wir vergessen hatten. Und es regnete erneut. Zu Dritt kämpften wir uns drei Tage lang durchs nasskalte Balkangebirge: Schlammiger Boden, durchsetzt mit knorrigen Wurzeln und Steinschrophen verlangten unseren Motorrädern einiges ab. Völlig durchnässt stiessen wir auf einer Krette auf ein einfaches Gasthaus. Welche Wonne: Füsse und Hände aufgewärmt am heissen Ofen, Kleider getrocknet und eine vorzügliche Hühnerbrühe als Labsal für Bauch und Seele – das türkstämmige bulgarische Wirtepaar erschien uns rettenden Engeln gleich...



Daueregen am Tag und warme Unterkünfte bei Nacht

Weiter durch die Dauernässe. Erst zur bulgarisch-türkischen Grenze hin riss der Himmel etwas auf und die Sonne schickte ein paar zaghafte Strahlen – immerhin wurde es etwas wärmer. Wir fuhren ein in den Moloch Istanbul und über die Bosphorusbrücke sogar mit Polizeigeleit. Wir trafen Ipek, eine junge Bekannte, die uns selbstverständlich beherbergte. Abends gönnten wir uns ein gediegenes Essen mit fantastischer Aussicht über die Metropole.

Durch Zentralanatolien reisen wir in den äussersten Osten, auf den Spuren Marco Polos über Kirsehir, Sivas und Erzurum. Hatten wir nach Istanbul noch schönes Vorsommerwetter, weil wir uns südlicher hielten, führte uns dann ein Richtungswechsel nach Nordosten direkt wieder in Kälte und Regen. Wir vermissten unsere in Istrien deponierten Kleider – und erstanden in Sivas warme rote Kniesocken, Strumpfhosen und Sweater.



Einsame Gegenden in Westanatolien



Seldschukische Moschee in Sivas



Im äussersten Osten sind wir meist allein unterwegs, hier nach Dogubeyazit am Fuss des Ararat



Selten ist die Spitze des Ararat so wolkenfrei



Die alte Brücke von Hasankeyf



Von Mardin mit Blick nach Syrien

Abschied von Otti, in Erzurum trennten sich unsere Wege – mittlerweile waren wir seit rund zehn Tagen zu Dritt unterwegs gewesen: Meistens weit ab des hervorragend ausgebauten Strassennetzes durch Dörfer, Weiler, einsame, karge Landschaften und entlang unglaublicher Bergmassive. Otti wollte über Georgien nach Armenien einreisen, und wir bewegten uns durch wilde Flusstäler gen Ararat – mit 5137 Metern der höchste Berg der Türkei. Majestätisch erhebt er sich himmelwärts – was für ein Bild! Die Türken nennen den imposanten Vulkan Argi Dag, schmerzender Berg oder Berg des Schmerzes. Seine weisse Kraterspitze war kaum umwölkt, die Sonne schien – in der Ferne erkannten wir Erewan, Armeniens Hauptstadt.

Der iranischen Grenze entlang und vorbei an riesigen, schwarzbraunen Lavafeldern – versteinerten, umgepflügten Äckern gleich – fahren wir dem Vansee entgegen. Unterwegs trafen wir ein paar Männer, die sichtlich stolz erzählten, aus demselben Dorf zu stammen wie ihr berühmtester «Sohn»: Der türkische Schriftsteller Yasar Kemal, errang mit «Mehmet mein Falke» Weltruhm.

In Ercis gewahrten wir die Spuren des letztjährigen Erdbebens, über Bitlis fuhren wir nach Hasankeyf am Tigris, das durch den künftigen Staudamm im Wasser versinken wird: eine historische Kleinstadt, für die Zukunft verloren. Wir verliessen die dem Untergang geweihte Stätte und wandten uns Mardin zu, das hoch oben am Hang klebt. Zuverlässig erklimmte die Condor die schmalen, steilen Gassen der Stadt. Hier schnappt man noch immer Gesprächsfetzen in Aramäisch (der Sprache Jesu), Arabisch, Kurdisch und Türkisch auf – friedlich nebeneinander. Von Mardin aus hat man eine fabelhafte Sicht über die tiefer liegende Ebene bis hinein nach Syrien. Wir genehmigten uns in einer ehemaligen Karawanserei ein herrliches Nachtessen.

Anderntags machten wir uns auf nach Diyarbakir, die Hauptstadt der Kurden und genialen Handwerker. Das Hämmern und Schleifen, das Treiben und «Märkten», ein Glas Tee vor dem Kauf, eine Suppe von der Freiluftküche – im Basar leibt und lebt der Orient. Wunderbar! Nach einer Sippvisite auf die 7 Kilometer lange, aus Lavastein gehauene Stadtmauer, fuhren wir weiter zum See des Atatürk-Staudammes und setzten mit der Fähre über nach Akbas.



Die Stadtmauer von Diyarbakir



Auf dem Nemrut Dag mit dem Grabhügel der Herrscher von Komagene

Beim Nemrut Dag mit seinen weltberühmten Steinskulpturen von Komagene machten wir Halt, beim Hinunterfahren liefen die Bremsen heiss, wie die Sonne, die hochsommerlich glühte. Wir liessen die bergige Landschaft hinter uns und der türkischen Südküste entlang näherten wir uns Alanya, wo wir unsere Freunde Yaman und Filiz wieder sahen. Sie luden zu einem Grillabend in einem Olivenhain mit atemberaubendem Blick aufs Meer.

Wieder wenden wir uns den Bergen zu: Auf kleinen Nebenstrassen – ohne Wegweiser – und an gewaltigen Schluchten vorbei, bewältigt die Condor den Taurus – zwar langsam, aber zuverlässig. Wir erreichten den Burdursee. In dieser Gegend wird Rosenöl gewonnen: Die Rosensträucher gehören allesamt zur selben Gattung, einen knappen Meter hoch – wenn überhaupt, und mit vollen, rosafarbenen Blütenköpfen. Natürlich kauften wir ein paar Mini-Gütterli mit der kostbaren Essenz, als Mitbringsel brauchten sie kaum Platz in unseren Gepäck.

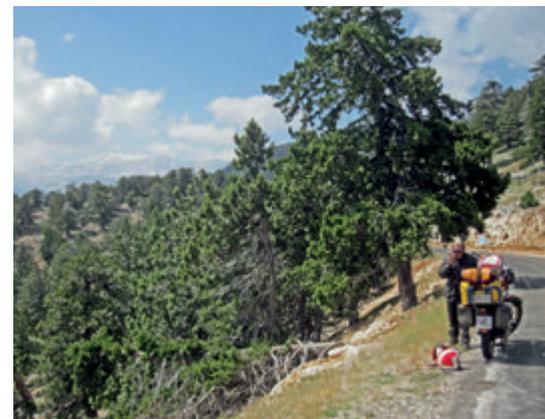
In Fethiye an der Küste besuchten wir unseren alten Freund Moammer und im alten Fischbazar bekamen wir einen köstlichen Zweigänger vorgesetzt – wunderbarste Crevetten und herrlichen Fisch, begleitet von Raki. Am übernächsten Morgen starteten wir Richtung Olympos, was uns eine unglaubliche Fahrt durch atemberaubende

Zedernwälder bescherte: mindestens 2000 Kurven müssen das gewesen sein.

Ein Töfftreffen in Side am Meer liessen wir uns nicht entgehen. Allerdings: Ausser einer filigranen, weissen 250er BMW, waren wir die einzigen, die mit einem alten Guetzli aufwarteten – was natürlich Aufsehen erregte. Genauso wie ein paar Tage später am Töfftreffen in Sarajewo in Bosnien.

Schauten wir uns üblicherweise vor Ort nach einem Hotel oder einer einfachen Pension um, hatte uns unser Freund Emre in Side drei Tage in einer Mehrsterne-Touri-Anlage All Inclusive offeriert: Eine uns fremde Welt zwar, genossen haben wir es trotzdem ausgiebig. Danke Emre!

Richtung Norden nahmen wir noch einmal den Taurus in Angriff und gelangten dann später von Yalova aus mit der Schnellfähre nach Istanbul. Für dieses eine Mal nahmen wir die Autobahn nach Bulgarien. In Sofia hatten sie zwischenzeitlich das Rauchverbot in den Restaurants eingeführt... Wenigstens fiel die tägliche Ausschau nach einem abendlichen Bier und Wein weg: Die orthodoxen Bulgaren sind ja keine Kostverächter – im Gegensatz zur muslimischen Türkei, die unter Premier Erdogan zwar kein Alkoholverbot kennt, aber es schickt sich nicht (mehr), dem Geistigen zu frönen.



Zedernwald im Südtaurus



Eine der wenigen alten Maschinen am Töfftreffen in Side



Minenwarnsignale in Bosnien...



... und Fahrt durch einen Nationalpark

Durch serbische Landschaften, die wir noch nie befahren hatten, kamen wir wieder hinein nach Bosnien. Über einen Steinpfad, der eine ehemalige Kampflinie zwischen den Kriegsparteien markierte, erreichten wir Jabloka. Mehr als einmal mit mulmigem Gefühl im Magen: Beidseits des löchrigen Weges liegen noch immer Minen im Boden.

Dafür wurden wir in Bihac mit einem Traumhotel direkt an der Una, und später mit den unglaublich schönen Plivitzer Seen in einem kroatischen Nationalpark entschädigt. Wir näherten uns Italien und querten Bolzano (Bozen). Mitten im Stau ein unerwartetes Treffen mit drei Australiern auf drei alten Ducatis – wie aus dem Trückli! Lex Harris besitzt 20 Oldtimer, davon sind einige in Europa und den USA stationiert. Brauchen die drei Aussies einen Tapeetenwechsel, fliegen sie weg um wo anders Töff zu fahren. Dieses Jahr waren Lex, Paul und Kevin drei Wochen lang in Italien und Frankreich unterwegs. Und sie erkundigten sich bei uns, ob es in der Schweiz auch schöne Passstrassen gibt...

Nach 45 Tagen zeigte der Tacho am Central in Zürich, dass wir 11'111 Kilometer zurückgelegt hatten – bis nach Hause waren es noch fünf.

Regine Elsener und Roland Fries



19/06/2012

Ducati 350, 450 und 750 in Bozen Paul, Lex und Kevin aus Down under

SUBARU WRX STI



WIR SCHIEBEN DIE LEISTUNGSGRENZEN

IMMER WEITER HINAUS.



Rallye Garage Müller GmbH

Baselstrasse 67

CH-4203 Grellingen

www.rallye-garage-mueller.ch

info@rallye-garage-mueller.ch

Tel. +41 (0)61 741 16 66

Fax +41 (0)61 741 24 66



Club-Ausflug ans MV-Agusta-Treffen

In Cascina Costa, Italien, 2012



Samstag, 23. Juni 2012, 11.00 Uhr
Besammlung vor den Toren des Magni-
Werkes.

Imposant: Man sieht und spürt deutlich, dass das immer noch ein richtiges Familienunternehmen ist. Giovanni und Vater Arturo schauen für die Umbauten und die verschiedenen Neuaufbauten nach Wunsch. Die Mutter (Signora Magni) für den Haushalt.

Das Apéro- Buffet vor dem Wohnhaus war mit Köstlichkeiten aus Norditalien nur so gespickt. Vielen Dank auf diesem Wege der Familie Magni.

Nach mehrmaligem betreten der Werkstatt konnten wir uns dann langsam zum Aufbruch überreden. Es ist gar nicht so leicht, sich von diesem Grundstück zu entfernen.

Der zweite Sohn von Arturo Magni arbeitet im Helikopterwerk Agusta.

Er organisierte für die ganzen Besucher des Treffens einen Rundgang im selbigen Werk.

Es ist riesig. Der Weg ist lang vom Rohling bis zum fertigen Flugobjekt.

Aber wir haben ihn bewältigt.

Nicht das Sehen oder die Grösse war problematisch, nein es war die Hitze. Die Sahara ist ein Eiskasten dagegen.

Abends konnten, oder durften wir uns bei Erwin, vor seinem Wohnmobil, verköstigen.

Vielen Dank Erwin, wir kommen wieder.

Am Sonntag folgte dann der Hauptevent. MV's wohin das Auge sehen konnte.

Neue, Alte und noch ältere Maschinen konnte man bestaunen. Einfach super. Ruedi Schuler kennt mittlerweile sehr viele alte Rennfahrer. Alle haben sich auf seinem Helm verewigt.

So nach dem Rennlauf, an dem Erwin mit seiner alten Rennmaschine auch teilnahm, verabschiedeten wir uns bei allen Bekannten vom Schweizer- und Deutschen MV- Club und fuhren glücklich und mit einem lächeln auf dem Gesicht zurück nach Hause.

Vielen Dank, Italien.

Niggi Horni





Deutsches MV-Treffen in Eggenfelden

24. bis 26. August 2012

Mein Lied, «Räge, Räge Tröpfli es rägnet auf mi Zylinderköppli» hab ich jetzt doch schon einige male als guten Beginn für einen Bericht über ein MV-Treffen gebrauchen können.

Doch als Gaby und ich am Deutschen Treffen in Eggenfelden, östlich von München, in einem kleinen Iglu-Zelt die Nächte um unsere nassen Ohren schlugen, konnte man das Liedchen wieder 100%ig einbauen. Es hat aus vollen Kübeln geschüttet.

Im hohen Alter, sind nasse Kleider, im sitzen anziehen, Schuhe voller Wasser, usw. nicht mehr sehr angenehm. Doch genug gelabert.

Wir waren ja an einem Deutschen Jahrestreffen, und das versprach immer ein gutes und sehen wertiges Wochenende.

Die Verantwortlichen bauten auf einem riesen grossen Bauernhof wieder ein super Festgelände auf. Viele alte Unikate wurden von den Mitgliedern in den grossen Ausstellungsraum geschoben.

Der Raum füllte sich rasant. Immer wieder ist es für mich eine grosse Freude, die Lieblinge meiner deutschen Freunde zu geniessen, obwohl ich mittlerweile wahrscheinlich bald alle Sammlerstücke kenne.

Der grosse Hingucker war halt auch hier die 3 Zylinder MV AGUSTA F3 und die kleine Brutalino. Wirklich ein tolles und sehr schönes Motorrad. Bravo Italien.

Immer mehr geniesse ich die tiefer werdende Freundschaft die uns inzwischen verbindet. Ich fühle mich sehr wohl in diesen Kreisen.

Am Samstag- Nachmittag wurden wir dann mit Bussen in den nächst grösseren Ort gekarrt. Dort hatten die Verantwortlichen ein kleines einfaches Strassenstück abgesperrt und gesichert. Deutsche Gründlichkeit.

An den strahlenden Gesichtern der Renn- und Schnellfahrer musste ich schliessen, dass auch nur ein kurzes Stück, Freude bereiten kann.

Wir hatten Glück, den ganzen Nachmittag war Regenfrei.

Alle freuten sich auf den Abend. Die langen und weniger langen Roben wurden übergestreift, die freudigen Damengesichter auf Hochglanz geschminkt und die wild hängenden Strähnen toll frisiert. Wir gingen alle mit grossen Erwartungen in den sehr gemütlich dekorierten Saal.

Wir wurden schnell mit zünftiger einheimischer Kost fürstlich verwöhnt.

Nach kurzem warten trat die bayrische Muusi auf.

Es wurde ein richtiger urchiger bayrischer Abend. Das Bier floss in Strömen in unsere trockenen Kehlen. Wir tanzen und sangen, als wären wir im Münchner Hinterland aufgewachsen. Sogar ein MV-Japaner, direkt eingeflogen, sang mit auf Bayrisch seine Landeshymne.

In tief dunkler Nacht, nur mit Taschenlampen ausgerüstet, tapten wir, nass bis auf die Haut, Richtung Iglu-Zelt. Wir kämpften uns, ohne Stiefel und Gummikleider, über Sumpfarmigen und knöcheltiefen Morast langsam den Talwärts fliessenden Wasserläufen entgegen. Noch nie habe ich mir ein warmes kleines gemütliches Hotelzimmer mehr gewünscht.

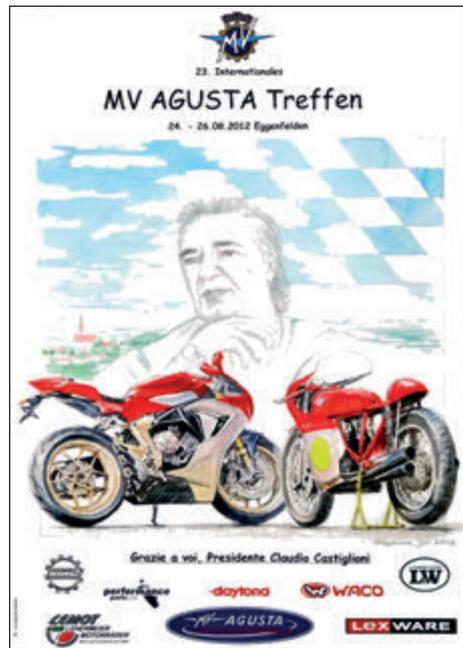
Meine Frau Gaby nächtigte, nach genauem hinsehen, mutig alleine im kleinen, nassen Heim. Ich, als harter Typ, und Beschützer von Gaby flüchtete zu Erwin Naldi in das luxuriöse, trockene und heimelig warme Wohnmobil.

Ich hatte die Schnauze vom Campieren mit Zeltblachen gestrichen voll.

Am nächsten Morgen: Zelt einpacken, Gaby wärmen und trocken reiben, Kaffee trinken und ab nach Hause.

Niggi Horni





Ausflug nach Sankt Wendel im Saarland



Denise und Jürgen Semar haben uns angefragt, ob niemand vom MV Club Schweiz an das Historische Motorradrennen ins Saarland nach Sankt Wendel kommt.

Da alle schon anderweitig beschäftigt waren, haben wir Rosemarie und ich uns bereit erklärt die Einladung von den zwei Semars anzunehmen. Hotel bestellt und den Renault auf den Anhänger geladen und los ging es am Samstagmorgen um 5 Richtung Sankt Wendel.

Da wir keine Rennmaschine besitzen nahmen wir halt den Oldie mit. Wir wurden sehr herzlich beim Zelt des Deutschen MV Clubs durch Denise empfangen und es wurde uns gleich gesagt, was wir an Getränken zu uns nehmen dürfen, alles à la Discretion!

Ihr Boxenluder (Jürgen) war noch nicht anwesend da er sich wieder einmal frisch machen musste nach einem anstrengenden Tag und noch schlimmerer Nacht? Als er uns dann aber gesehen hat, war die Freude gross, dass jemand aus der Schweiz hier ist. Wir haben uns dann den ganzen Vormittag Rennen angeschaut, ich habe noch nie so viele alte MVs an einem Rennen gesehen. (Für Erwin der mit den Böcken auf der Seite zum Aufsteigen war auch da!)

Jim Reedmann war mit seiner Honda am Start und ist auch ein paar Mal um den Kurs gefahren (er hatte im letzten

Jahr den 80sten gefeiert). In den Kurven merkt man etwas vom Alter, aber auf den geraden, hat er die Maschine recht hochgedreht, wie ein Junger.

Um 12.00 Uhr musste dann die Denise mit ihrer 350er MV antreten, siehe da die Frau kann nicht nur LKW fahren, sondern auch noch Motorradrennen. Um 13.30 Uhr kamen dann wir dran mit unseren Oldtimer Fahrzeugen, wir durften 3-mal um den Rundkurs fahren und die Fahrzeuge wurden vorgestellt. Unser Renault 4 CV mit JG 1956 wurde in Deutschland als Cremeschnittli bekannt und hat auf dem Rundkurs trotz der Schweizernummer viel Beifall bekommen.

Nachher gab es eine geführte Ausfahrt rund um Sankt Wendel.

Aber wie gewohnt am ersten Kreisel wurde es schon eine Sternfahrt weil sich der Verkehr zwischen uns geschoben hatte. Trotzdem war es ein schöner Samstag einmal etwas anderes, zu erleben.

Am Abend fuhren wir dann wieder über viele Umwege zu unserem Hotel, wo wir noch ein Schönes Nachtessen genossen. Nach dem Frühstück ging es am Sonntagmorgen wieder über Frankreich Richtung Schweiz.

Wir möchten uns nochmals bei Denise und Jürgen bedanken für den schönen Tag und die Gastfreundschaft.





GESUCH

Das MV AGUSTA SWISS RACING TEAM sucht weitere Teilnehmer, die an OLDTIMER- Gleichmässigkeitsrennen mitmachen.

Es genügt ein Motorrad ohne Lichtanlage und ohne Strassenzulassung, aber technisch sollte es auf der Höhe sein. Zugelassen sind Motorräder bis Bj. 1978, je nach Veranstalter auch jüngere Jahrgänge. Für alle Fragen stehen Max Zaugg, Ruedi Schuler & Erwin Naldi zur Verfügung.

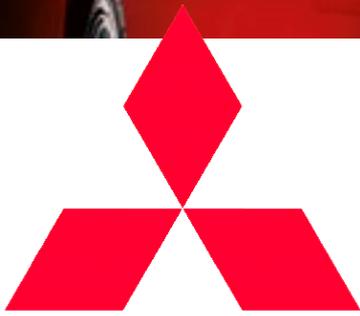
Unter dem Motto, Weltmeister können wir nicht werden, aber Spass und Freude können wir haben.

Ich selbst habe 2012 an einigen Veranstaltungen teilgenommen, z.B. auf dem Nürburgring, in Bremerhafen, am Lausitzring, Zschorlauer-Dreieck, Cascina Costa und Imola 200 Miles.

Ich freue mich auf die nächste Saison.

Mit bester Empfehlung
E. Naldi





René Kradolfer Garage

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

**MITSUBISHI
MOTORS**



Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

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

Unser Betrieb ist spezialisiert auf die Bereiche Service, Neuwagen-Occasionsverkauf.

Für Biker haben wir immer günstige Winterfahrzeuge ab Motorfahrzeugkontrolle an Lager.

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

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

Südtirol/Dolomiten – allemal eine Töffreise wert

8. bis 15. September 2012



unsere Töffgruppe



Niggi in Aktion

Bereits die 2. Motorradtour, die von «Moto-Tours» alias Ruedi Schuler erfolgreich organisiert wurde.

Soviel vorweg

- Keine Unfälle
- Wetter: schön, eindrucklich, teilweise kühl bis kalt (Dolomiten)
- Gesamt-Km ca. 1'600 (je nach Anfahrtsweg)

Zusammensetzung der Reisegruppe

- Niggi und Gaby Horni, Präsi-Paar MV-Club
- Ruedi und Christine Schuler Tourguide- und Sportwart-Paar
- Hörbi Bless und Sylvia Schneiter Kassier-Paar MV-Club
- Paul und Rosmarie Kissling Materialwart-Paar MV-Club
- Erwin Naldi Ehrenpräsi MV-Club
- Ziniker Roland und Gomes Daniela Paar (noch) ohne MV-Club-Verbindung

Total also 11 Personen und 6 Motorräder

Wir treffen uns pünktlich am Samstag, 8. September 2012 um 09.15 Uhr bei der Autobahn-Raststätte Glarnerland in Niederurnen. Ich präzisiere «pünktlich»: 9 Teilnehmer 5 Minuten zu früh, 2 Teilnehmer (die mit dem kürzesten Anfahrtsweg) 5 Minuten zu spät > ergibt «0» Minuten Abweichung, d.h. im Durchschnitt = pünktlich!

Ach ja, das Wetter; auch diesbezüglich ein herrlich schöner Start und kein Vergleich zum Vorjahr! Ohne Hektik geniessen wir die Anfahrt über Davos – Flüelapass – Zernez – Ofenpass – Schlanders ins Südtirol zum Hotel Förstlerhof in Burgstall (bei Meran). Wir erreichen das Ziel ziemlich früh, d.h. wir haben genügend Zeit für den obligaten, sofortigen «Nachher-Apéro» in voller Töffmontur. Unser MV-Präsi Niggi kommt bereits in Fahrt – irgend etwas mit Äpfel und Serviertochter ist ein zentrales Thema (wahrscheinlich zentrale Äpfel bei der Serviertochter Andrea, oder so?!)

Am darauf folgenden Tag, Sonntag 9. Sept. 2012, kurz nach dem Start – eigentlich ging es um einen Tankstopp, doch Gaby sieht noch tolle «Occasions-Lederhosen». Mitten auf dem Parkplatz wird spontan eine menschliche Umkleidekabine für Niggi gebildet. Der kämpft sich regelrecht in die Hose, aber sie ist einfach zu klein (oder er zu ...), leider. Sie hätte wirklich gut zu ihm gepasst.

Jetzt folgt ein erstes richtiges Highlight, der «Passo di Mendolo». Einfach fantastisch, einerseits die Aussicht, andererseits die Strassen. Auf dem Pass machen wir einen Zwischenhalt und beobachten u.a. von oben die Kurventechnik der Töfffahrer. Und wir fragen uns ... wie hätte es wohl bei uns ausgesehen? Nun gut, wir fahren jedenfalls weiter und kommen, natürlich nicht ohne ein angemessenes Mittagessen, wieder frühzeitig im Hotel an. Nach dem Apéro und dem Nachtessen (es wurde spät) wird doch tatsächlich der physische Zustand von Hörbi und Niggi in Frage gestellt. Immerhin folgt ja am nächsten Tag die anspruchsvolle Ausfahrt über das Stilfserjoch. Kurzum, wir mussten einen Alkoholtest absolvieren. Natürlich haben wir bestanden; wie am Schnürchen gingen wir auf dem Strich.

Am Montag, 10. September ging es nun also übers Stilfserjoch. Für einige von uns das erste Mal (Daniela und Hörbi). Ich glaube, Respekt hatten aber alle. Vor dem Einstieg gibt es noch einen Espresso zur Stärkung. Was folgt war – anstrengend – superschön – beeindruckend, sei es zum Fahren, als auch zum Anschauen (von unten wie auch von oben). Bei uns allen ging alles hervorragend, nicht aber dem Automobilisten, der sein Auto doch tatsächlich zum Brennen brachte. Bevor wir diesen passieren konnten dachte noch jeder – entweder stinkt der Vordermann (mit Frau) oder ich (bzw. wir) – gemeint sind natürlich die entsprechenden Motorräder, logisch!



Stilfserjoch von oben

Nach dem obligaten Wurstbrot auf dem Stilfserjoch ging es dann weiter.

Kaum wieder unten angekommen folgt eine abwechslungsreiche Schnellstrasse mit Hochgeschwindigkeitskurven in Richtung Passo Gavia, super. Das pure Gegenteil nachher – eng mit holprigen Strassen – über den Passo Gavia, das ging in die Handgelenke. Den «Lotusfahrern» (eigentlich auch nicht gerade mit Komfort gesegnet) ging es ausnahmsweise mal fast besser als uns. Voll von Eindrücken und mit grosser Befriedigung «feiern» wir den Schlussabend im Förstlerhof (das ging ja schnell). Niggi lief wieder zur Hochform auf – Prost ... tata sei Dank. Wo genau waren da die Hände des Arztes während der Untersuchung? Das Bild vom verzweifelten und ungläubigen Niggi geht mir nicht aus dem Kopf.

Dienstag, 11. Sept. 2012: Transfertag vom «Förstlerhof» im Südtirol ins Hotel «Villa Eden» in Corvara, mitten in den Dolomiten und rund 1600m über Meer.

Bei schönem Wetter und sehr angenehmen Temperaturen fahren wir also los mit einem Zwischenhalt in Kastelruth – Hörbi hatte Hunger und Gaby verspürte einen leichten Kaufdrang. Alle Beteiligten befriedigen diesen Drang. Bei den Einen (Hörbi und Seinesglei-

chen) ergibt sich jedoch durch die Befriedigung des Dranges nicht zwingend ein Transportproblem, bei Gaby jedoch schon. Wohin nur mit dieser verfluchten Tasche (von einem zusätzlichen Pullover, wussten wir zu diesem Zeitpunkt noch gar nichts!?). Niggi war die Verzweiflung ins Gesicht geschrieben – keine Chance bei ihm. Dann – eine Frau steht ihren Mann – Daniela hat Verständnis, hilft in dieser grossen Not und löst das Problem. Es kann weitergehen. Via den Bürgerort von Christine (S.Cristina) gehts auf den Passo di Sella (Sellajoch). Die ersten Eindrücke der Dolomiten sind unvergesslich, wirklich sehenswert. Weil wir zeitlich sehr gut liegen benutzen wir kurzerhand noch die Gelegenheit und fahren mit dem Bähnli auf den Sassolungo (Langkofelscharte) auf 2'685 m ü.M.

Anschliessend – das Wetter machte jetzt zu – fahren wir bei leichtem Regenfall zu unserem Hotel in Corvara. Die bereits angekündigte Schlechtwetterfront hat uns erreicht und liess nichts Gutes für den nächsten Tag erwarten.

Tatsächlich – Mittwochmorgen – eisige Kälte (um die Null Grad) – weisse Umgebung. Definitiv, wir sind in den Dolomiten und nicht am Strand von Acapulco?



Stilfserjoch, Daniela in Pose



auf Langkofelscharte



erste Eindrücke Dolomiten



Jänu, für diese Fälle gibts ja Alternativen, sprich: lädele, pöschtele, ässe und trinke und ... direkt in unserem Hotel, heissi Schoggi, in allen Varianten inklusive «Schokoladen-Fondue» mit Guezli, ganz nach dem Geschmack von Hörbi (nicht so ganz für Niggi). Sämtliche Drinks wurden natürlich ebenfalls degustiert. Das Wellness ging so völlig vergessen, ja im Gegenteil, das war ein richtiger «Gewichtszunahmetag». Jedenfalls gemütlich und gesellig.

Am nächsten Tag, Donnerstag, 13. September 2012, wir lassen uns dann Zeit, es kann nur noch wärmer werden. Geplant ist eine kurze Tour mit dem Mittelpunkt «Cortina d'Ampezzo». Wir fahren also so gegen 12.00 Uhr Mittags los, bei ca. 6 Grad notabene, über den «Passo di Valparola». Dort,

tatsächlich, ca. 1 Grad und Strassen, die vom Schnee geräumt wurden und stellenweise noch vereist waren.

Manch einer träumte (spätestens jetzt) von einer BMW 6-Zylinder mit Sitzheizung und mit sämtlichem Komfort. Ja, ja, wir werden älter und bequemer und wollen uns nicht mehr so quälen.

In Cortina essen wir dann gemütlich zu Mittag bevor wir über den «Passo di Falzarego über Araba wieder zurück nach Corvara in unser Hotel fahren.

Und schon sind wir beim letzten Tag. Dieser Freitag, 14. September wird nochmals zu einem richtigen Highlight. Es passt einmal einfach Alles. Sehr schönes Wetter und sehr angenehme Temperaturen, die landschaftlichen Eindrücke mit den imposanten Dolomiten.

Dann natürlich die Lastwagen-Überhol-Episode, insbesondere als diese uns dann an einer Kreuzung einfach so wieder überholt haben. Clever, wie unser Guide Ruedi halt einfach ist, hat er dann kurzerhand nochmals angehalten, um diesen einen so grossen Vorsprung zu verschaffen, dass wir diese gar nicht mehr einholen konnten!

Dann endlich das langersehnte Mittagsplättli. Super, und erst noch diese Bedienung, Mister «Europa» höchst persönlich sorgte insbesondere für das weibliche Wohl, richtig zum Ausflippen, gäll Gaby?

Die Rückfahrt zum Hotel war dann nochmals zum Geniessen, auch wenn uns eine richtige BMW-Phobie überkam. Wir sahen nur noch BMW's (GS und die 6-Zylinder).

Es folgte der letzte gemütliche Abend

im Hotel Villa Eden mit dieser Supertruppe.

Samstag (Heimreisetag), 15. September 2012

Geburtstag von Daniela, herzliche Gratulation. Wir empfangen sie zum Z'Morge mit einem kleinen Ständchen. Bei kühlen Temperaturen starten wir dann zur Fahrt nach Hause. Leider konnten wir, nicht wie im Vorjahr, die Strudelwirtin in St. Gallenkirch besuchen (sie hatte bereits geschlossen). Dafür geniessen wir noch das Mittagessen in Landeck im Hotel Enzian, übrigens eine Töfffahrer-Hochburg. Dort verabschiedeten wir uns von Paul und Rosmarie, sie verbrachten noch eine Nacht in Österreich.

Das Ende naht, unwiderruflich. Der Rest der Truppe fährt noch gemeinsam bis zu unserem Ausgangspunkt, der Raststätte Glarnerland, wo wir uns dann voneinander verabschieden.

Fazit

Eine weitere, erlebnisreiche Tour liegt hinter uns. Schön und eindrücklich wars, mittlerweile ein bisschen gemütlicher (halt dem Alter entsprechend angepasst) und wichtig – ohne jegliche Probleme. Besten Dank an unseren Tour-Guide Ruedi und an alle Teilnehmer.



RS Moto Tours

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





CARROSSERIE W. STÜCKLIN

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

Coiffeur
 Damen und Herren

DIAGONAL

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



KRANLOG

KRANARBEITEN
SPEZIALTRANSPORTE
LOGISTIK

TELEFON +41 61 711 01 20
FAX +41 61 711 01 19
NATEL +41 79 351 96 53
E-MAIL INFO@KRANLOG.CH

KRANLOG GMBH
BRUNNGASSE 58
CH-4153 REINACH
WWW.KRANLOG.CH



rickenbacher ag

ladenbau
gastroeinrichtung
küchen-manufaktur

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





MV Agusta Swiss Racing Team an der 200 Miglia di Imola Revival 2012

Und wieder hat Giuseppe Naula für das MV Agusta Swiss Racing Team eine Box an der legendären Rennstrecke Enzo e Dino Ferrari in Imola reserviert, zur 3. Auflage des Klassikers 200 Miglia di Imola Revival. Drei Tage bot sich ein «Stell dich ein» mit Rennprominenz und Hobbyrennfahrern.

Erwin Naldi mit «Mechaniker» Bucher Urs ;-), Andreas Dahm, Giuseppe Naula und Ruedi Schuler, trafen sich natürlich schon am Donnerstag in Imola, so dass wir die Fahrzeugabnahme bereits am Donnerstagabend machen konnten. Denn am Freitag ging es bereits um 07:30 Uhr mit dem Renn-Briefing los, der obligatorisch für alle Rennfahrer war. Der Start für uns war dann auf 09:30 Uhr angesetzt.

Das Wetter konnte nicht besser sein, nicht zu heiss und nicht zu kühl, einfach perfekt.

Unsere MV's liefen optimal, wir hatten keine nennenswerten Defekte, meine Maschine hatte im ersten Turn ein Problem mit der Elektronik, so dass ich am Schluss auf der Strecke mit dem Transporter geholt werden musste. Konnte aber zum Glück den Schaden beheben.

Es war aufregend eine so legendäre Strecke zu fahren, wo einst Agostini und Co. Geschichte geschrieben haben.

Die Box war bis auf den letzten Platz gefüllt, mit unseren Freunden aus der Rennszene. Einige Mv Agusta Club Mitglieder hatten ihre Zelte im Fahrerlager aufgeschlagen.

Das legendäre 4 Stunden Rennen von damals wurde wieder zum Leben erweckt, es war super dieses Renn-Ereignis nochmals mit zu erleben.

An den Abenden gingen wir jeweils zum Italiener und verköstigten uns mit Italienischen Köstlichkeiten. Anschliessend genehmigten wir uns noch einen Schlummertrunk vor dem Wohnmobil von Erwin.

Müde, aber mit tollen Eindrücken nahmen wir am Sonntag die Heimfahrt wieder unter die Räder

Sportwart Ruedi Schuler





 presenta



DUCATI 1972-2012 :
40 ANNI di vittorie bicilindriche

« il ritorno ad un mitico passato con una gara classica di 4 ore »

200 Miglia
di Imola Revival

21,22 & 23/09/2012
www.200MIGLIA.com
 +39 333 90 92 554

PROVE LIBERE RISERVATE A MOTO PRODOTTE FINO AL 1980 // PARATA GP // CONCERTI // ANIMAZIONI



ERWIN A. NALDI
 Classic Moto Bikes
 Swiss Racing Team Switzerland
 Forst 96
 CH-4922 Thunstetten BE
 E-Mail: e.naldi@bluewin.ch
 Tel: +41 79 320 21 02 - Fax: +41 62 963 15 80



Restaurant Kaffikännli
 Klein aber Fein
Patria Eckert (Wirtin)
 Im Brüggl 3, 4132 Muttenz
 Telefon 061 461 69 66, Natel 078 684 53 49
 email: eckert_patrik@hotmail.com
 Öffnungszeiten:
 Mo-Sa 07.30-24.00 Uhr
 Sonntag geschlossen

MV Agusta Intercup

MV Agusta Intercup in Schleiz: F3 gegen F4-Superbike

Der Dominator von letztem Jahr, Daniel Leibundgut, hat diese Saison bei der Titelverteidigung eine heikle Aufgabe vor sich: Erstens ist er mit seiner neuen F3 mit nur 675 ccm leistungsmäßig gegen die F4-Konkurrenz im Hintertreffen, und zweitens beabsichtigt der unverwüsthliche, aber immer noch schnelle Christian «Hitch» Monsch, mit seiner im Old-Superbike-Stil umgebauten F4 1000 die komplette Saison zu bestreiten.

Im Training war Monsch (Nummer 65) rund 1,4 Sekunden schneller unterwegs als Leibundgut (Nummer 53), der sich erst an sein neues Gerät, die dreizylindrige F3 mit «nur» 675 ccm, gewöhnen musste. «Das Paket ist sehr gut», lobte Leibundgut, «da passt alles. Für den Preis ist der Gegenwert fantastisch. Das Fahrwerk ist extrem präzise und stabil, das Fahren macht enorm Spass. Auf diesem Gerät würden auch Anfänger gut zurechtkommen. Wenn es gut läuft, fahre ich damit wohl auch die Stocksport 600-Klasse.»

Warum aber hat Christian Monsch aber seine Superstock-1000-F4 zu einem Superbike mit Hochlenker umgebaut? «Ganz einfach, weil mir das Spass macht», lachte der Haudegen. «Mir gefiel die Zeit der Superbike-Geburt in den 80er-Jahren enorm. Also fahre ich jetzt auch wieder so. Meine F4 hat noch keine Rutschkupplung, da verliere ich am Start und an andern Stellen einigen Boden. Aber ich werde das

Teil vor Oschersleben noch mit einer Suter-Kupplung aufrüsten. Ich hoffe, ich kann alle Rennen fahren, aber ich bin noch nicht sicher, ob ich so oft vom Geschäft zuhause weg kann.» Reizt Monsch die neue F3 nicht? «Schon», grinst der Bündner, «aber erst muss ich einen Farbkübel kaufen, um mein Superbike anständig anzumalen, das kostet auch etwas ...»

1. Lauf: Monsch trotz Fahrwerksproblemen

Monsch (Nummer 65) kam mit seinem wegen eines defekten Lenkungsdämpfers wild schlingernden F4 deutlich besser vom Start weg als Leibundgut. «Das hat echt arg gependelt», erzählte Monsch nach dem Rennen, welches nach einem heftigen Sturz eines Ducati-Piloten bei Halbzeit abgebrochen werden musste (es wurden nur halbe Punkte vergeben), «aber ich konnte trotzdem eine zügige Pace halten.»

Leibundgut hingegen hatte mit dem hartnäckigen Ducati-Fahrer Jochen Hlitzky zu kämpfen und verlor viel Zeit. «Ich war dreimal an ihm vorbei, aber er hat mich wegen der Mehrleistung seiner Ducati immer wieder eingefangen. Der Start war ganz okay, aber wegen des Scharmützels mit der Ducati musste ich Monsch ziehen lassen. Sonst hätte ich eventuell mit ihm mithalten können.»

2. Lauf: wieder ein Monsch-Solo

Dieses Mal starteten sowohl Monsch als auch Leibundgut sehr gut und boggen hintereinander in die erste Kurve ein. Doch Monsch zog seinem Gegner bald unaufhaltsam davon. «Ich fuhr danach praktisch das ganze Rennen allein und musste nur am Ende aufpassen, keine Fehler zu machen, weil ich müde wurde», erzählte Monsch.

Leibundgut (Nummer 53) meinte: «Ich hatte keine Chance, ich habe einfach zu wenig Power unter dem Hintern. Wir brauchen dringend ein Update für die Elektronik und ein paar Teile. Hoffen, dass uns die Italiener das bald liefern können.»



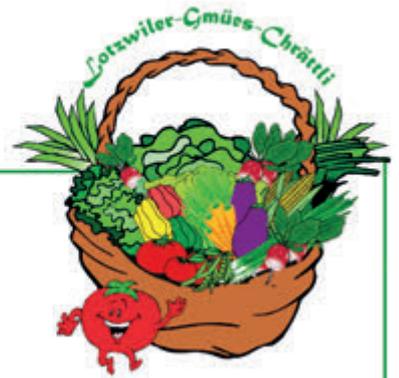
Mit der Region - Für die Region

Frutservice

Früchte-und Gemüse en gros

Ihr Spezialist für:

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



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

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

Yoga Schule Maya Naldi

Dipl. Yogalehrerin SYG/BDY

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

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

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

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

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

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



MV Agusta Intercup in Oschersleben: F3-Duell

Ein spannendes erstes Rennen im Trockenen und der Startverzicht der Favoriten wegen widrigsten Bedingungen im zweiten Lauf kennzeichneten die 2. Runde des MV Agusta Cups im norddeutschen Oschersleben.

Den ersten Lauf gewann der Deutsche Randy Harmuth mit einer F3 vor Daniel Leibundgut mit einem baugleichen Modell, im zweiten siegte Martin Bigler, der damit auch die Gesamtführung übernahm.

Daniel Leibundgut (Nummer 53) sass in der Box etwas mürrisch neben seiner neuen MV Agusta F3. Er wusste von Anfang an, dass er mit seiner fast serienmässigen F3 mit 675ccm-Dreizylinder-Motor gegen die bärenstarke 1000er (im klassischen Superbike-Stil der 80er Jahre aufgebaut!) von Christian Monsch bei normalen Bedingungen kaum eine Chance haben würde. Leibundgut: «Die Basis meiner F3 ist hervorragend, ganz klar. Ein Topmotorrad für Einsteiger zu einem sehr fairen Preis. Aber die Italiener liefern bisher weder zusätzliche Daten noch Racing-Teile. Ich kann nicht mal eine Rennauspuffanlage anbauen, weil sonst die Elektronik wegen des fehlenden Katalysators und der nicht mehr vorhandenen Drosselklappe sofort auf Notprogramm umschaltet.

Ich kenne aber einen versierten Schweizer Elektroniker, vielleicht schreiben wir zusammen im Sommer gleich selber ein neues Programm. Es ist wirklich schade, denn mit diesem Motorrad wären wohl einige Überraschungen möglich. Ich muss jetzt einfach Geduld haben und nach vorne blicken.»

MV Agusta-Cup-Organisator Andy Ruch, der in engem Kontakt mit dem Werk in Varese steht, hofft, dass die F3 «in 1, 2 Monaten noch nachhomologiert» wird. «Logischerweise geht es ums Geld, auch die aktuelle Version der 1000er ist noch nicht homologiert.»

Hauptgegner Christian «Hitch» Monsch (Bild) sah das Ganze etwas ausgeglichener: «Oschersleben besitzt keine

langen Geraden und ist eine echte 600er-Strecke, im Training liegen die Zeiten der F3 und meiner 1000er nahe beieinander. Nur im Pulk habe ich sicher Vorteile. Seit Schleiz habe ich heftig an meiner Brutale auf Basis einer F4 312 gearbeitet; das Bike ist jetzt mehr oder weniger fertig, inklusive Farbe. Jetzt kann ich ja wieder etwas an mir arbeiten...»

Doch es kam noch ein zusätzlicher Gegner ins Spiel. Der deutsche IDM-Supersport-Pilot Randy Harmuth, der bereits in Schleiz beide Läufe der 600er-Klasse gewonnen, trat zusätzlich mit einer brandneuen F3 an. Ludger Segewis, Sponsor des Berliner Rennteams Brand Racing, hatte dem schnellen, erst 20 Jahre alten IDM-Piloten das Teil kurzfristig zur Verfügung gestellt.

1. Lauf: die beiden F3 dominierten

Wie erwartet, preschte Monsch mit der kräftigeren 1000er in Führung, dahinter die mit identischen F3 ausgerüsteten Leibundgut und Harmuth. Alle warteten auf einen intensiven Dreikampf an der Spitze. Doch schon nach einer Runde fehlte Monsch, er hatte eingangs der kniffligen Hasseröder-Kurve die Kontrolle über das Vorderrad verloren und war ins Kiesbett gepurzelt. «Ich spürte einen Schlag von hinten», ärgerte sich der Bündner. «Ein Streckenposten hat gesagt, dass irgendeiner in meinem Heck gesteckt war, aber ich habe keine Ahnung wer.»

Leibundgut duellierte sich nach dem Ausfall von Monsch zwei Drittel des Rennens herzhafte mit Harmuth, dann musste er den IDM-Piloten etwas davonziehen lassen. «Uff, das hat echt Spass gemacht», lachte Leibundgut im Ziel. «Harmuths F3 war vielleicht einen Tick besser in der Beschleunigung, aber ich gebe zu, dass er auch in gewissen Passagen unglaublich flink aus den Ecken kam. Ich habe bis zum Schluss gezogen und gehofft, dass ich durch einen kleinen Fehler von ihm wieder herankommen kann. Aber den Gefallen hat er mir leider nicht getan.»

Der drittplatzierte Martin Bigler verlor mehr als eine Minute auf die beiden Kampfhähne an der Spitze.

2. Lauf: Kein richtiges Rennen

Weil Monsch sein Gerät nicht mehr vor Ort reparieren konnte und sowohl Leibundgut und Harmuth (sowie weitere deutsche Gastpiloten) wegen des strömenden Regens auf den Start verzichteten, gab es kein Rennen im eigentlichen Sinn. Der 68 (!) Jahre alte Martin Bigler trotzdem dem Regen und Wind, holte sich das Punktemaximum und führt nun überraschend die Punktwertung an!





**MV Agusta Intercup in Most 1:
Wenig los im MV-Cup**



Das noch in Oschersleben so spannende Duell der beiden 675ccm-F3-Dreizylinder-Piloten Daniel Leibundgut und dem schnellen Deutschen Randy Harmuth (Nummer 74, grosses Bild) fand in Most leider keine Fortsetzung. Harmuth und Leibundgut waren zwar vor Ort, aber der Schweizer musste bereits am Samstag nach dem Training seine F3 mit defekter Elektronik zur Seite stellen. «Irgendein Sensor spielt verrückt, der Motor setzt immer wieder und kommt dann ruckartig wieder. Und ich habe keine Teile erhalten, um den Defekt beheben zu können. Mehr als zusammenpacken kann ich nicht tun, schade. Schon wieder zwei Nuller, das dürfte schwierig werden mit der Titelverteidigung in dieser Saison», ärgerte sich Leibundgut (Nummer 53). Auch viele anderen MV-Spezialisten glänzten in Most durch Abwesenheit, darunter der Gesamtführende Martin Bigler und der F4-Supersbike-Ritter Christian Monsch.

Damit waren die beiden Rennsiege für Randy Harmuth nur eine Formsache. Er dominierte beide Läufe von der ersten bis zur letzten Runde vor Thomas Netzker und Charles Blunier auf den grossen 1000er-F4 klar und hat damit auch die Gesamtführung in der Cup-Tabelle übernommen.

«Wir haben nur testhalber an den MV-Cup-Läufen teilgenommen» erzählte der 21 Jahre junge Harmuth, der sonst mit einer Honda auch in der IDM aktiv ist. «Wir wissen noch nicht genau, wo wir damit 2013 fahren sollen, denn das Teil ist immer noch nicht homologiert. Vielleicht wäre es spannender gewesen, bei den Moto2-Bikes mitzufahren. In Dijon werde ich jedenfalls nicht dabei sein, so wie es jetzt aussieht.» Harmuth führt nun mit drei Siegen und 75 Punkten vor Martin Bigler (67 Punkte), Netzker (54,5 Punkte) und Leibundgut (50 Zähler).

GATTLEN'S WEINE EST. 1988
6462 SEEDORF UR

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

Ihr Partner für Events

Gattlen's Weine

- *Sorgfalt*
- *Qualität*
- *Genuss*

Bohemia Select

Wir sind dort, wo etwas los ist...

MV Agusta Intercup in Dijon: Monsch-Doppelschlag

Mit zwei klaren Siegen dominierte Christian Monsch in Dijon den MV Agusta Intercup klar. Doch der neue Gesamtleader heisst Martin Bigler; der 69 Jahre alte Race-Senior holte sich in Dijon zwei Podestplätze. Daniel Leibundgut musste mit einer defekten F3 bereits vor den Rennen forfait erklären. Auch der junge Deutsche Randy Harmuth (ebenfalls F3) kam nicht nach Frankreich, weil er bei der gleichzeitig stattfindenden Supersport-IDM in Schleiz am Start stand.

Katastrophenstimmung herrschte bei Vorjahres-Gesamtsieger Daniel Leibundgut bereits am Freitag. Verständlich, denn seine bildschöne F3 wollte immer noch nicht richtig rennen, sondern glänzte mit vor Ort irreparablen Aussetzern der Elektronik. «Ein Desaster», ärgerte sich der Basler. «In Most sind die Probleme erstmals aufgetaucht. In der Zwischenzeit haben wir das Motorrad nach Italien gebracht, dort wurde die F3 durchgecheckt. Dock kaum zurück, läuft sie wieder nicht.» Jetzt hat Leibundgut die Nase voll: «Ich gebe den Beteiligten in Italien und der Schweiz noch 14 Tage Zeit. Wenn die MV bis dann nicht richtig läuft, bringe ich zwei Kawasaki nach Most mit, eine 600er und eine 1000er. Dann entscheide ich, mit welcher der beiden ich die Saison 2012 in der Open-Klasse zu Ende fahre.»

Weil auch Randy Harmuth mit seiner F3 (er führte vor Dijon mit einer Yamaha R6 auch die Gesamtwertung in der Superstock 600-Klasse an) fehlte, war das Feld an der Spitze frei für den unverwüstlichen Christian Monsch und seine auf Superbike-Stil umgebaute F4. «Die Schäden nach dem heftigen Abflug in Most sind repariert, nur beim Schutzblech vorne hat die Zeit für eine optisch korrekte Lackierung nicht mehr gereicht. Ich würde mit der F4 auch gerne mal in der Moto1-Open-Klasse antreten, aber für eine vernünftige Vorbereitung fehlt mir einfach die Zeit. Und ein kurzfristiger Schnellschuss bringt in meinen Augen nichts.»

Monsch dominierte das Training vor Gesamtleader Martin Bigler (Nummer

9, Bild ganz unten), der aber mit seiner F4 trotz seiner 69 Jahre (!) nur 0,6 Sekunden auf den Bündner einbüsste. Dahinter folgten Philipp Näf und Hans Mayer.

1. Lauf: Monsch klar Schnellster

Mit deutlich schnelleren Rundenzeiten als im Training dominierte der Bündner Christian Monsch die MV-Wertung klar, er konnte im Gesamtfeld der Italos (MV, Ducati, Suzuki B-King) sogar den vierten Platz belegen. Warum diese frappante Steigerung? «Ganz einfach», lachte Monsch. «Ich habe mal eine andere Reifenmarke probiert, und das funktioniert hervorragend. Der Grip ist viel besser. Ab Rennmitte war das Teil aber hinüber, weil ich die Abstimmung des Fahrwerks noch richtig eingestellt hatte. Da wartet noch Arbeit auf mich.» Hinter Monsch kamen in der MV-internen Wertung Philipp Näf, dann Gesamtleader Martin Bigler und Hans Mayer ins Ziel.

2. Lauf: Monsch vor Bigler

Wieder war Monsch klar der schnellste MV-Pilot. Er stritt das ganze Rennen über herzhafte mit dem Ducati-Piloten Edgar Schnyder. «Das hat Mega-Spass gemacht. Schnyder weiss, wie man sich benimmt, der Kampf war fair und unterhaltsam.»

Zweitbester war der Gesamtleader und Renn-Senior Martin Bigler, der Phillip Näf im Unterschied zum ersten Rennen klar auf Rang 3 verwies. «Meine F4 ist praktisch Standard», grinste Bigler, «und der 6. Gang ist bereits seit den SMR-Läufen in Most defekt. Ich fahre nur mit 5 Gängen. Am Start ging deshalb gar nichts, ich war Viertletzter des kompletten Feldes. Danach ging's zügig nach vorne, ich habe jede Menge Leute überholt.»

In der Gesamtwertung führt Bigler (101 Punkte) vor Monsch (87,5) und Harmuth (75).



MV Agusta Intercup in Most 2: Munsch neuer Leader

Leaderwechsel im MV-Intercup: Weil sich der bisherige Gesamtführende Martin Bigler im Training an der Hand verletzte und nur am ersten Rennen teilnehmen konnte, holte sich der Bündner Christian Munsch mit zwei tadellosen Vorstellungen zwei zweite Plätze und übernahm neu die erste Position in der Gesamtwertung.

Doch gegen den jungen deutschen Gastpiloten Georg Fröhlich (IDM 125-Meister von 2007) und dessen F3 war auch Munsch machtlos.

Der trotz seiner 67 Jahre offenbar unverüstliche Cup-Leader Martin Bigler trat mit einem gebrochenen Mittelfinger der linken Hand zu den Rennen an. Er hatte bei einem heftigen Zusammenprall mit MV-Kollege Manfred Schwartländer im Training noch Glück im Unglück, der Unfall hätte für beide wesentlich heftigere Konsequenzen haben können. Schwartländer musste aber mit gebrochenem Schlüsselbein für das Rennen forfait geben. «Irgendwie geht das Fahren», sagte Bigler. «Aber ich verliere viel Zeit, weil ich beim Schalten die Kupplung nur schwer bedienen kann. Am Montag lasse ich mich in Österreich von einem Spezialisten sofort operieren, eine Sehne ist wahrscheinlich auch abgerissen.»

Doch über den Favoriten bestanden schon vor dem Rennen keine Zweifel. Der Deutsche Gastpilot Georg Fröhlich (Nr. 20) düste der Konkurrenz mit einer F3 75 bereits im Training auf und davon. Der 24-jährige war immerhin 2007 Meister der 125er-Klasse in der IDM und klassierte sich 2009 und 2010 in den Top-10 der Supersport-IDM. Danach wurde es ruhig um das extrem introvertiert wirkende deutsche Talent. Nach zwei Jahren Pause sass er in Most erstmals wieder im Sattel einer Rennmaschine. «Ich bin absichtlich hier in den SMR an den Start gegangen. Hier kennt mich keiner, und ich kann ich in Ruhe wieder anfangen. Es macht immer noch viel Spass, und ich bin meinem Sponsor Ludger Segewitz sehr dankbar, dass er mir seine MV F3 zur Verfügung gestellt hat. Ob und wie es weitergeht, weiss ich noch nicht. Doch

wegen der noch immer fehlenden Homologation der F3 könnte ich damit vorerst nur bei nationalen Meisterschaften starten.»

Der schnellste Schweizer im Training war klar Christian Munsch mit seiner F4 1098 im Superbike-Stil, er verlor aber trotz des Hubraumvorteils knapp 1,5 Sekunden auf Fröhlich. «Die MV läuft hervorragend, mit der Hinterradabstimmung bin ich aber immer noch nicht ganz zufrieden, seit ich zu Pirelli gewechselt habe», sagte Munsch vor dem ersten Rennen.

1. Rennen: Alles lief für Fröhlich

Gastfahrer Fröhlich liess im ersten Rennen Munsch keine Chance. Am Anfang wurde der Deutsche zwar vom verblüffenden Suzuki-B-King-Reiter Adi Wohlwend aufgehalten, aber nach der dritten Runde preschte Fröhlich auf und davon. Christian Munsch konnte ihm trotz der Mehr-Power seiner F4 nicht folgen. «Mein Kompliment an Wohlwend mit der B-King, echt stark. Fröhlich habe ich kurz folgen können, aber er war, als er freie Bahn hatte, einfach zu schnell.» Der verletzte Gesamtleader Martin Bigler (Nr. 9) verlor zwar fast eine Runde, hielt den Schaden bei den Punkten mit Rang 5 aber in Grenzen.

2. Rennen: Munsch nahe dran

Der angeschlagene Leader Bigler verzichtete auf den Start zum zweiten Rennen. Diesmal liess Fröhlich nichts anbrennen, überholte Suzuki B-King-Reiter Wohlwend bereits in der ersten Runde und zog dem Feld davon. Doch mit etwas Glück in der Startphase hätte Christian Munsch mithalten können. «Schade, schade. Ich habe jetzt die Abstimmung in den Griff bekommen und konnte einen deutlich höheren Speed fahren. Es ist jetzt schon ganz nahe bei richtig gut. Aber leider war ich in der ersten Runde zu verhalten, habe mich zu stark auf das Gedränge in der Startschikane konzentriert. Danach war die Lücke nach vorn bereits zu gross. Der Abstand zum führenden Fröhlich blieb immer gleich.»

Dennoch hat nun Munsch die Führung im MV Agusta Intercup mit 127,5 Punkten vor Bigler (114) und dem Deutschen Thomas Netzker (86,5) übernommen.



AUTODROM MOST CZECH REPUBLIC



**PNEU
EGGER**
AUTOSERVICE RÄDER ZUBEHÖR

peterhauer

motorcycle & more



**MOTO
ART**

AGUSTA FUSI

PANOLIN
Swiss High-Quality Oil

**PNEU
EGGER**
AUTOSERVICE RÄDER ZUBEHÖR

AR
VIDEO

BRUTAL

**ISSONI
RACING**

AGUSTA



PANOLIN
Swiss High-Quality Oil

rollin

rollin-motor.ch

Rollin-Motor

2

1

3

MV Agusta Intercup in Hockenheim: Alles klar bei Monsch

Der Bündner Christian Monsch kommt mit seiner in klassischem Superbike-Look aufgebauten MV Agusta F4 immer besser klar. Mit zwei klaren Siegen baute er die Führung in der Cup-Wertung weiter aus.

Der offenbar unverwüsthliche, zarte 67 Jahre junge Martin Bigler (Nr. 9) stand nur zehn Tage nach seiner komplizierten Finger-Operation (vom Sturz in Most herrührend) wieder am Start des MV Agusta Intercups. «Der Arzt hat zuerst die Trümmer aus dem Finger entfernen müssen, bevor er den Finger richten konnte», erzählte Bigler. «Aber erst wenn die Knochen verheilt sind, wird er die abgerissene Sehne wieder befestigen können. Aber das Fahren geht einigermassen.»

Rennen 1

Doch auf der Strecke hatte der Gesamtzweite Bigler nichts gegen den schnellen Bündner Christian Monsch (grosses Bild oben) auszurichten. Monsch nahm Bigler bis ins Ziel 47 Sekunden ab und kam in der Gesamtwertung der 25 Teilnehmer aus MV/Ducati/Suzuki und Race-for-Fun-Klasse

auf den hervorragenden zweiten Rang hinter Ducati-Pilot Alain Andenmatten. «Es läuft immer besser», gibt Monsch zu. «der Kampf gegen die Suzuki B-King von Adi Wohlwend war äusserst unterhaltsam. Es wäre super, wenn wir in Zukunft so etwas wie eine Streetfighter-Klasse auf die Beine stellen könnten, das gäbe eine ziemlich spannende und unterhaltsame Angelegenheit.»

Rennen 2

Monsch steigerte sich weiter und führte das Rennen während mehrerer Runden an. Erst wenige Runden musste er sich der Ducati von Andenmatten geschlagen geben. «Das war ein wirklich schöner Fight», freute sich der Bündner. «Viel fehlte nicht, und ich hätte ihn hinter mir halten können. Aber egal, Spass hats gemacht und die 25 Punkte im MV-Cup waren mir sowieso sicher.»

Bigler wurde trotz einer 20-Sekunden-Strafe wegen Frühstarts Zweiter.

«Ich war ziemlich zornig auf mich und habe einige heftige und erfolgreiche Fights mit ein paar Ducati-Piloten geführt.»

Vor dem Finale in Most führt nun Monsch mit 172,5 Punkten vor Bigler mit 152 Zählern.







MV Agusta Intercup in Brno: Munsch hat's geschafft

Ein überlegener Christian Munsch als Serien-Gesamtsieger und eine eindrückliche Demonstration von Gaststarter David Linortner (Dritter der Supersport-IDM 2012) mit einer getunten MV F3 prägten das Saisonfinale des MV Agusta Intercups in Brunn.

Seit drei Jahren organisiert Andy Ruch den MV Agusta Intercup. Der Basler und Koordinator der Serie ist seit 40 Jahren von der italienischen Kultmarke infiziert und investiert viel Zeit und

Geld in den Intercup. «Dieses Jahr haben wir einiges Pech gehabt. Walter Öxler fiel nach seinem Sturz beim Auftakt in Schleiz für die gesamte Saison aus, Peter Nessensohn musste nach einem kapitalen Motorschaden ebenfalls frühzeitig die Segel streichen. Manfred Schwartländer verletzte sich im Most, Viktor Meier beklagte auch einen Motorschaden, und die neue F3 von Daniel Leibundgut steht immer noch mit technischen Problemen in der Werkstatt.»

Ruch wird so den Cup 2013 kaum weiterführen können. «Einen Schweizer Importeur gibt es seit vergangenem Jahr ja nicht mehr. Und ich kriege vom Werk kaum bis keine Unterstützung, den Pool-Beitrag und sämtliche organisatorischen Dinge haben wir dieses Jahr selber bestreiten und erledigen müssen. Und obwohl ich Mitglied im deutschen, britischen, italienischen und Schweizer MV-Club bin, ist es zunehmend schwierig geworden, genügend Teilnehmer zu finden.»

1. Lauf: Munsch macht alles klar

Doch beim Finale auf der Grand-Prix-Strecke von Brünn zeigte trotz der schwierigen Zeiten vor allem ein MV-Reiter noch einmal seine Zähne. Des Bündner Racing-Urgestein Christian Munsch zelebrierte im ersten Rennen eine sensationelle Vorstellung. Dass der F4-Pilot mit der auf Superbike-Stil umgebauten MV seine üblichen Gegner klar in Schach halten würde, war erwartet worden. Aber dass er nur wenige Sekunden hinter den international aktiven Deutschen Michael Peh (Ducati 1199 Panigale) und dem IDM- und Supersport-WM-erfahrenen Österreicher David Linortner (MV F3) als Gesamtdritter der Italo-Klasse über die Ziellinie preschen würde, hatte niemand gedacht. «Ich fühle mich richtig eins mit dem Bike», freute sich Munsch. «Wir haben viel am Fahrwerk gearbeitet, jetzt passt das wie massgeschneidert. Insbesondere die Überarbeitung des hinteren TTX-Federbeins von Öhlins durch einen bekannten Spezialisten hat Wunder gewirkt. Zudem konnte ich Peh und Linortner in den ersten Runden folgen und habe ihre Linien studiert. Ich habe dabei sehr viel gelernt. Aber es ist unglaublich, wie spät der WM-erfahrene Linortner

bremst. Ende Zielgeraden ist bei mir bei 130 Metern letzte Rille, und der lässt mindestens bis zur 100-Meter-Tafel stehen. Keine Ahnung, wie der das Teil doch noch um die Ecke kriegt. Eindrückliche Sache...»

Hinter Gastpilot Linortner mit der getunten F3 – sein SKM-Team verglich die F3 mit einer Yamaha R6, weil man 2013 eventuell mit der MV internationales Parkett betreten will – und Munsch musste sich der Cup-Zweite Martin Bigler (Nr. 9) hinter dem Deutschen Thomas Netzker (Nr. 11) mit Rang 4 benügen. Damit war Laufsieger Munsch der Gesamtsieger im MV Agusta Intercup nicht mehr zu nehmen. Der Bündner hatte nach seinem Sieg einen Lauf vor Schluss 202,5 Punkte auf dem Konto, sein schärfster Verfolger Bigler nur 168.

2. Lauf: Wieder Munsch

Im zweiten Rennen gab IDM- und WM-Pilot Linortner erneut eine kurze Demonstration seines Könnens. Der junge Österreicher donnerte, beziehungsweise heulte mit der nur 675 ccm starken F3 in 2:06,9 um den Kurs, eine Topzeit für einen Supersportler. Nach drei Runden lag Linortner 14 Sekunden vor dem Ducati/MV/Suzuki B-King-Feld, wenig später rollte er an die Box. «Testauftrag erledigt, den Rennsieg will ich niemandem wegnehmen», lachte Linortner. «Das Fahrwerk ist eine Bombe, keine andere Supersport-Maschine ist so handlich und präzise wie die F3. Ich kann extrem spät bremsen. Aber der Motor hat sicher nicht mehr Leistung als die Konkurrenz, da wäre noch viel Arbeit nötig. Für einen Einstieg in die WM, und da möchte ich am liebsten hin, müsste schon noch viel gehen.»

Den MV-Rennsieg schnappte sich wie im ersten Rennen Christian Munsch. Aber der Bündner war nicht mehr ganz so flink unterwegs wie im ersten Rennen. «Die Nacht war etwas kurz», lachte Munsch, «ich habe so viele Fehler gemacht, dass der Reifen irgendwann hinüber war. Die ersten zwei Runden waren ok, aber dann... na ja, zum Klassensieger hat es trotzdem gereicht.»

Hinter Munsch konnte Martin Bigler im Unterschied zum ersten Rennen Thomas Netzker bezwingen, hinter Bigler und Netzker kam Craig Schmid (Nr. 312) als Vierter ins Ziel.



Fuss-Orthopädie Schuhmacherei Fazzone

Der Spezialist für Füsse

Seit rund 30 Jahren gibt es in Sissach die Fuss-Orthopädie Schuhmacherei Fazzone. 2006 übernahm Remo Fazzone das väterliche Geschäft und eröffnete 2010 im Basler Breite-Quartier eine Filiale.



Remo Fazzone

Neben orthopädischen Massarbeiten, Fuss-Orthesen und -Prothesen, therapeutischen Orthopädie-lösungen für Sportler und Kinder oder medizinischen Kompressionsstrümpfen bietet ein Fuss-Orthopädie Spezialist ein breites Spektrum an Dienstleistungen eines «normalen» Schuhmachers und zusätzlich eines Schlüsselservices. Fussprobleme wirken sich zum Beispiel auf Hüftstellung oder Rücken aus. Remo Fazzone, eidgenössisch diplomierter Orthopädie-Schuhmachermeister, hält es deshalb für wichtig, dass man noch im Kinds- und Jugendlichenalter zum Beispiel Knick- oder Senkfüsse mit den entsprechenden Massnahmen behandelt: «Wir können aufgrund unserer langen Erfahrung sowie in Zusammenarbeit mit Ärzten und nach ihren Massgaben individuelle Hilfen anbieten.» Ein weiteres Thema ist die Überlastung der Füsse durch langes Stehen bei der Arbeit. Remo Fazzone berät deshalb Unternehmen, mit welchen Mitteln, wie zum Beispiel der richtigen Schuhwahl, Fussprobleme verhindert werden können.



Geschäft Sissach:
Hauptstrasse 84 ■ 4450 Sissach
Tel. 061 971 15 43 ■ fazzone@fazzoneschuhe.ch
www.fazzoneschuhe.ch
Öffnungszeiten: Mo–Fr 8–12 Uhr, 13.30–18.30 Uhr,
Sa 8–16 Uhr durchgehend

Geschäft Basel:
Zürcherstrasse 127 ■ 4052 Basel
Tel. 061 311 86 68
Öffnungszeiten: Mo–Fr 8–12 Uhr, 13.30–18 Uhr
Samstag geschlossen

Besuch bei der Fuss-Orthopädie Schuhmacherei Fazzone auch eine grosse Auswahl an bequemen und modischen Schuhen oder Rollatoren (Scooter) sowie die Repa-

HONDA
POWER EQUIPMENT

Vertrauen Sie den Spezialisten von Honda



Ihr Händler für eine Beratung und eine gepflegten Service:

Neu: (vorher Erwin Naldi)

Regio Garten- und Forstgeräte GmbH

St. Jakobs-Str. 13	Mühlemattstr. 25
4132 Muttenz	4104 Oberwil
061 461 33 16	061 401 03 52

Wir wünschen allen MV-Mitgliedern eine gute und unfallfreie Fahrt!





A Novegro la 56° Mostra scambio

Wie jedes Jahr zog es im November wieder einige MV Club Mitglieder an den Teilemarkt nach Novegro in Italien. Man kennt sich mittlerweile, das Ambiente ist einfach toll und interessant. Wertvollen Schrott hat es viel (siehe Bild) MV Agusta Teile haben wir kaum gefunden, was mich ein bisschen enttäuscht hat, auf der anderen Seite sieht man wie exklusiv die alten MV's sind und das macht einen doch wieder ein wenig stolz. Egal, mein Rucksack war wieder bis zum Rand gefüllt mit allerlei Utensilien. Helmut Krings hat einige Teile für seine Ducati Sammlung gefunden und konnte somit zufrieden sein. Erwin Naldi dolmetschte mit seinem italienisch souverän und feilschte um gute Preise. Max Zaugg haben wir zwischen- durch aus den Augen verloren, hatte er doch in Italien Gratulationen zu seinem Meistertitel bekommen. Nach mehreren Kilometern Fußmarsch durch die Stände, verabschiedeten wir uns und werden uns sicher im nächsten Jahr wieder treffen, wenn es wieder heisst Mostra Scambio in Novegro.

Ruedi Schuler





Jahresrückblick Deutsche Motorrad-Meisterschaft 2012

Es ist wieder soweit, die deutsche Motorradmeisterschaft ist mit dem letzten Rennen am Hockenheimring zu Ende gegangen. Die grosse Beliebtheit der VFV-Rennen (Veteranen-Fahrzeug-Verband) liegt darin, dass die meisten Veranstaltungen auf offiziellen Rundstrecken oder umgebauten Flugplätzen ausgetragen werden.

Für das Jahr 2012 wurden folgende Rennen in das Programm aufgenommen:

Nürburgring Kölner-Kurs (2 Wertungsläufe), Metz (2 Wertungsläufe), Nürburgring Jan Wellen Pokal (2 Wertungsläufe), Dahlemer Binz (2 Wertungsläufe), Oschersleben (1 Wertungslauf), Hockenheim (1 Wertungslauf) und neu dazu kam der Schotten-Ring mit 2 Wertungsläufen für unsere Klasse. Der Schottenring-Classic Grand Prix (Stadtkurs) wurde zum 24. mal durchgeführt. Dies ist ein Erlebnis für Fahrer und Zuschauer, welche auf keiner anderen Strecke so nah an der Piste stehen können, um die klassischen Motorräder zu erleben. Neben den ca 350 Teilnehmern am Rennen wurden auch Sonderläufe mit berühmten Rennmotorrädern und bekannten Fahrern aus vergangenen Tagen des Motorradrennsports ausgetragen. Bei wunderschönem heissem Wetter war dies eine Super-Veranstaltung. Insgesamt wurden 12 Rennen gefahren, in denen Punkte für die Meisterschaft vergeben wurden.

Rückblickend ist die Saison 2012 für mich sehr erfolgreich verlaufen, und es bleiben viele schönen Erinnerungen an meine Freunde des Schell-Teams und an alle Beteiligten.

Der Sieg beim letzten Rennen am Hocken-

heimring war für mich der krönende Abschluss. Mit diesem Sieg gegen 21 Konkurrenten in meiner Klasse U 350 ccm gewann ich auch die deutsche VFV-Meisterschaft 2012.

Die Meisterfeier am 27./28. Oktober in Schotten war für Ruth und mich wieder ein sehr schönes Erlebnis und der Abschluss der Saison 2012. Beim VFV geht es nicht nur um das Fahren unter Freunden auf den Rennstrecken, sondern auch um das gemeinsame Zusammensein und Feiern. Mit einem Superbuffet, Livemusik, der Pokalübergabe mit Nationalhymne, bleibt dies ein unvergessliches Wochenende.

Nun bleibt mir im Winter genügend Zeit, mein Motorrad zu überholen und für die neue Saison vorzubereiten. Es fehlt mir nicht an Ideen, meinen Motor auf den neusten Stand zu verbessern. Winterschlaf ist was für die Bären, aber nicht für mich.

Max Zaugg

