



MV CLUB SCHWEIZ

AGUSTA



Jahrbuch 2019



Inhalt

Vorwort des Präsidenten	3
Nachruf Joachim Kuschewski	4
23. Generalversammlung MV Agusta Club Schweiz	5
Randy Krummenacher neu auf MV Agusta F3 675	9
Oldtimermarkt Novegro	12
Swiss Moto Zürich	14
OTM Fribourg	18
Mostra Scambio Reggio Emilia	22
Schleizer Dreieck	24
Swiss Classic World Luzern	25
Odenwald Klassik	27
25-Jahre-Treffen «Il Motoclub Internationale MV Agusta Organizza»	28
33. Milano – Taranto	32
Internationales Treffen Turismo Veloce und Neuigkeiten aus dem Haus Schiranna	36
Meine eigene MV Agusta	38
24. Jahrestreffen MV AGUSTA Club Schweiz	50
Czech Moto Classic	57
Ausflug mit dem MV Agusta-Club Benelux	58
Italo Zmorge	61
Glemseck	62
Mostra Scambio Imola	64
MV-Club-Geschichte: «Meine Garage!»	66
MV Agusta Club Schweiz Ausflug zum NSU Museum nach Neckarsulm	68
Rennbericht	72



Impressum

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

Ausgabe Nr. 14/2020

**Gestaltungskonzept,
Layout, Satz, Bild, Druck**
gull zünd & funke
Scheuchenstrasse 45d
CH-8500 Frauenfeld
www.esfunkt.ch

Bild- und Textnachweis
Privat von Mitgliedern
MV AGUSTA Club Schweiz
Einige Artikel mit freundlicher
Genehmigung von
Moto Sport Schweiz

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

Vorwort des Präsidenten



MV AGUSTA CLUB SCHWEIZ 2019

Das Jahr hat sich verabschiedet mit all seinen prächtigen Erlebnissen und Anlässen. Wir durften tiefe Eindrücke und Begegnungen über die Schweizer Grenzen hinweg geniessen. Unser Treffen in Zug war ein Hingucker. Alle Anwesenden konnten ein gut organisiertes, abwechslungsreiches Treffen mit sehr vielen MV-Motorrädern als gute Erinnerung nach Hause nehmen. Ausflüge nach Luxemburg (mit dem MV AGUSTA Club Benelux) waren einfach der Hammer. Unser Herbstausflug nach Deutschland, mit Besuch in Neckarsulm (NSU Museum) war auf jeden Fall eine Reise wert. Mit anderen Worten, ein tolles abwechslungsreiches Motorrad-Jahr.

Leider trübte ein schmerzlicher Verlust das Jahr 2019

Wir mussten uns vom Deutschen MV AGUSTA-Präsidenten Joachim Kuschewski verabschieden. Er hinterlässt eine unbeschreibliche Leere. Seine Anlässe waren immer sehr eindrücklich, ideenreich und mit viel Begeisterung inszeniert. Sein Witz, Charme sowie seine Begeisterung, sein Schalk und seine Unbeschwertheit haben uns positiv geprägt. Als Freund ist er unersetzlich.

Lasst uns in die Zukunft schauen

Wird im nächsten Jahr evtl. der 39 WM-Stern am MV AGUSTA Himmel aufleuchten? Randy Krummenacher hat nach seinem Supersport Weltmeistertitel nun fürs Jahr 2020 auf MV gewechselt. Ein grosser Teil seiner Mannschaft konnte er ins neue Team mitnehmen. Wir sind gespannt und werden das Renngeschehen sicherlich mit viel Interesse verfolgen. Auf alle Fälle wünschen wir ihm von Seite des MV AGUSTA Club Schweiz alles erdenklich Gute und viel Glück im Rennjahr 2020.

MV AGUSTA feiert im Jahr 2020 ein denkwürdiges Jubiläum

1907 hat Giovanni Agusta in Palermo eine Firma zum Bau von Flugzeugen gegründet. Nach dem 2. Weltkrieg (1945) begann mit der Fertigung der 98ccm eine neue Ära. Es war der Grundstein für eine lange Zeit der Siege der MV AGUSTA Motorräder. Wir feiern 75 Jahre MV AGUSTA Italien.

Auch wir sind stolz, im nächsten Jahr ein rundes Jubiläum zu feiern. Wir sind genau 50 Jahre jünger als die stolze Manufaktur aus der Gegend vom Lago die Varese. **Wir laden zum 25-jährigen Bestehen des MV AGUSTA Club Schweiz ein!** Das lauschige Städtchen Brunnen wird unsere Festhütte sein. Es liegt im Zentrum der Schweiz am schönen Vierwaldstättersee, eingefriedet von einer prächtigen Berglandschaft. Es erinnert mich an die Gründung der Eidgenossenschaft.

Grossen Dank gebührt allen Mitgliedern, Helfern, Freunde und Inserenten von nah und fern für die Mithilfe und die Unterstützung der Entstehung eines solch schönen Werks.

PS: Wieder einmal möchte ich allen Lesern von diesem Buch ans Herz legen: berücksichtigt doch bei einem Kauf unsere Inserenten. Wir danken euch dafür.

**Niggi Horni,
Präsident vom MV AGUSTA Club Schweiz**

Joachim Kuschewski

Laudatio

Meine kleine Laudatio für einen grossen Mann

Wenn die Kraft zu Ende geht, ist Erlösung Gnade. Leider mussten wir nach den letzten Nachrichten damit rechnen, dass sein Lebenskampf den Meister gefunden hat.

Er war der Präsident vom grössten MV AGUSTA Club der Welt. MV AGUSTA gehörte zu seinem Leben.

Ausfahrten mit Freunden in andere Länder liebte er sehr. Sein Japanisch war nicht gut. Doch er fühlte sich pudelwohl im Land der aufgehenden Sonne. Vor allem mit seinem Freund Tetsuaki Masuda fühlte er sich manchmal als Japaner.

Gemeinsam haben wir die Isle of man besucht. Die Renntage, die Ausflüge, die Nachtessen und den Absacker in der dunklen Nacht. Es war einfach schön.

Italien war ein häufiges Ziel. Sei es bei Magni, die Motorradausstellung in Milano, oder die Treffen in Cascina Costa. Bei uns im Schweizer Club war er als Mitglied immer ein liebgewonnener Besucher. Seine Reden waren gespickt mit Witz und Charme. Die Rhetorik, die er überall meisterlich eingesetzt hat, haben wir sehr genossen. Für mich war es immer wie eine Lehrstunde.

Joachim Kuschewski hat seinen Traum gelebt.

Unsere Gedanken werden bei jeder Veranstaltung ab und zu bei ihm verweilen.

Er wird sicher in die Geschichte vom deutschen MV AGUSTA- Club eingehen. Seine Menschlichkeit und sein Organisationstalent werden wir in guter Erinnerung behalten.

Speziell die Begegnung und die Begrüssung im Gang hinter der Bühne an der Hauptversammlung vor zwei Jahren. Wir sahen uns, stellten die Aktentaschen auf den Boden und umarmten uns still.

Unvergessen, war das Leuchten seiner Augen für mich, wenn er voller Erzählkunst mit uns durch

die Gassen von Köln zog. Bei den Stadtführungen und den alten Geschichten meinten wir, er habe die alle selber erlebt. Wir setzten uns zusammen, in Andacht und Ruhe, auf die Bank von Willy Millowitsch. Bis er es nicht mehr aushielt und wir weiter die Stadt erkunden mussten. Der halbe Hahn, oder Himmel und Erd, dazu einige köstliche kühle Kölsch, das alles sind für mich wunderschöne Erinnerungen an Joachim. Er hat Köln geliebt.

Vom Theologen Dietrich Bonhoeffer stammen die Worte:
«Je schöner und voller die Erinnerung, desto schwerer ist die Trennung.»

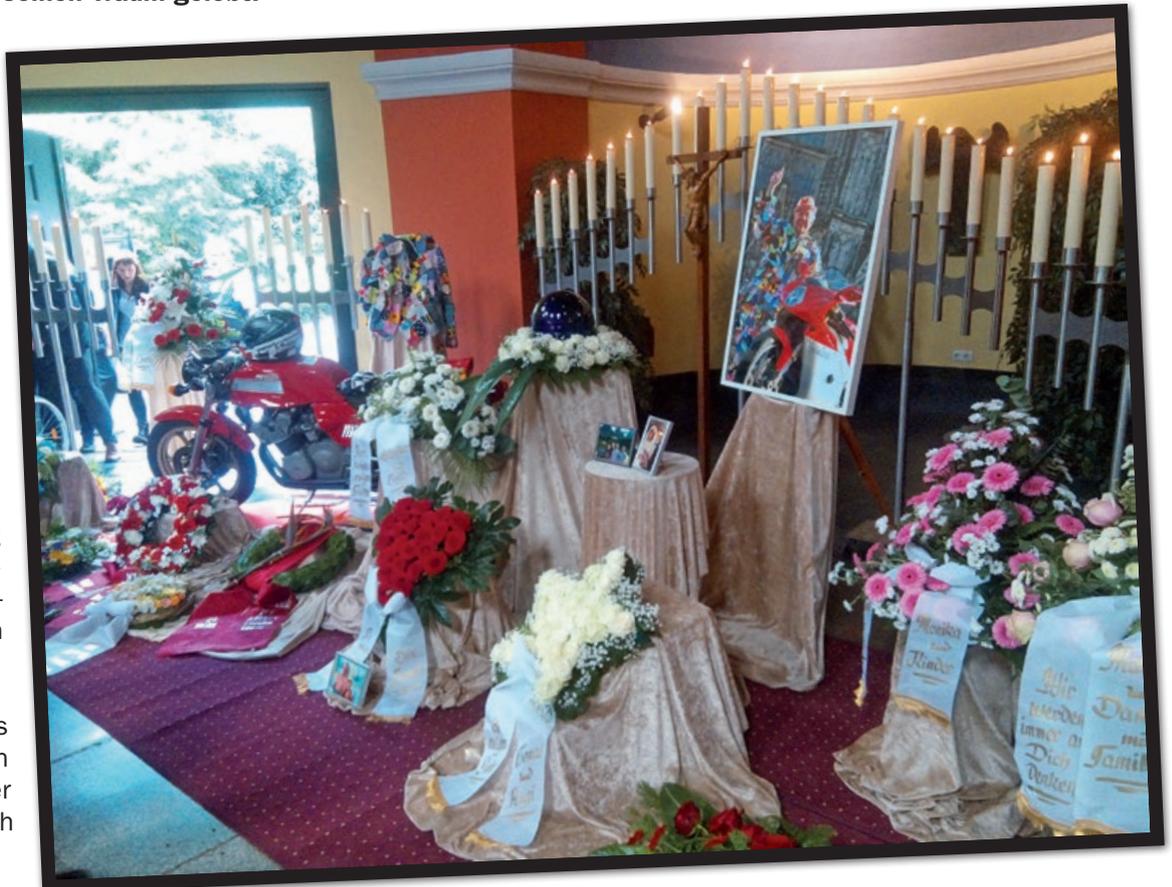
Aber die Dankbarkeit verwandelt die Erinnerung in eine Stille Freude.»

Seiner Frau Silvia, den Söhnen Stephan und Thomas sowie seinem Enkel Jonas wünsche ich viel Kraft.

In tiefer Trauer und mit Stolz ihn gekannt zu haben, verneige ich mich vor ihm.

Niggi Horni

Präsident vom MV AGUSTA Club Schweiz

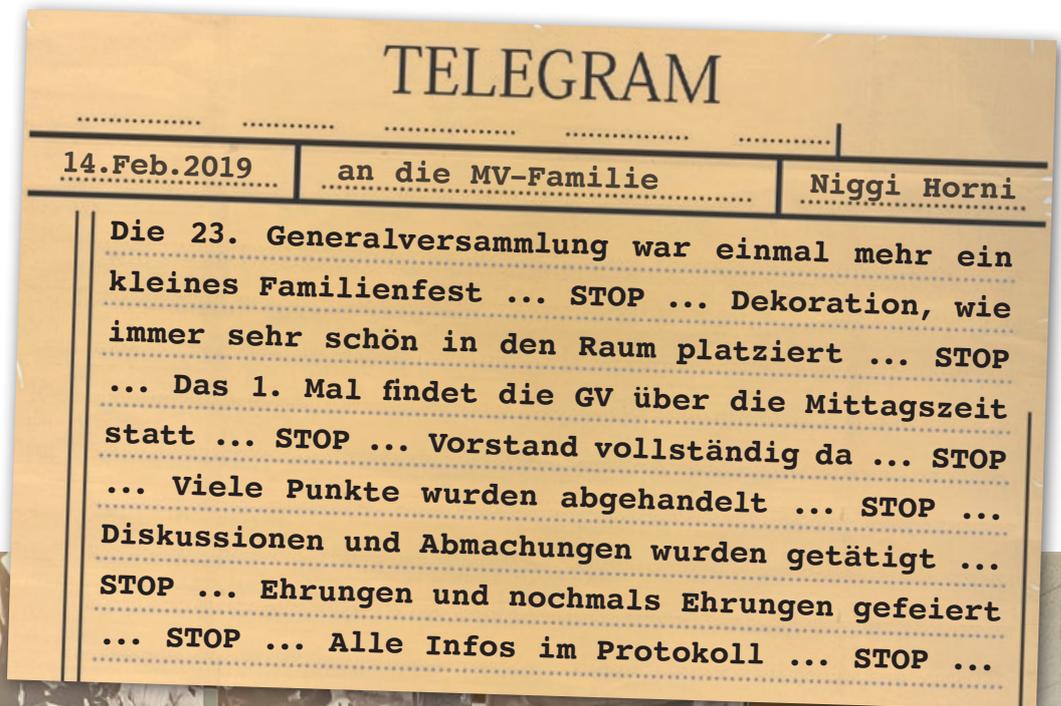


23. Generalversammlung MV Agusta Club Schweiz

21. Januar 2019 – «fürs Vereinsjahr 2018» in Niederbipp

Telegramme schreibt man, wenn man in Not ist, oder wenn der Verfasser nur mit einem Arm den Text schreiben muss...

Niggi Horni







Luigi Taveri
Erfolgreichster Motorradrennfahrer der Schweiz

1955	3. WM-Platz 125 auf MV Agusta
1961	3. WM-Platz 125 auf Honda
1956	3. WM-Platz 125 auf MV Agusta
1962	3. WM-Platz 50 auf Honda
1957	2. WM-Platz 125 auf MV Agusta
1963	2. WM-Platz 125 auf Honda
1958	4. WM-Platz 125 auf MV Agusta
1964	2. WM-Platz 50 auf Honda
1959	4. WM-Platz 125 auf MV Agusta
1965	2. WM-Platz 50 auf Honda
1960	6. WM-Platz 125 auf MV Agusta
1966	3. WM-Platz 50 auf Honda
1961	4. WM-Platz 250 auf Honda
1962	5. WM-Platz 125 auf Honda
1963	6. WM-Platz 250 auf MV Agusta
1964	3. WM-Platz 250 auf MV Agusta
1965	3. WM-Platz 125 auf Honda
1966	3. WM-Platz 125 auf Honda

WORLD CHAMPION 1955, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966

AGUSTA
MV
AGUSTA





Randy Krummenacher neu auf MV Agusta F3 675 in der Supersport WM

Zum ersten Mal in der Geschichte der Supersport-WM sehen wir 2020 die Startnummer 1 auf einer MV Agusta! Sein Roll-out hatte Weltmeister Randy Krummenacher in Jerez mit der F3 675 bereits hinter sich. Randy Krummenacher brachte von seinem diesjährigen Team Bardahl, Evan Bros Yamaha seinen Crew-Chief Manuel Cappelletti, Daten-Mann Alessandro Alvisi und Mechaniker Michele Tivolazzi mit zu MV Agusta. Mit diesem Personal und dem Weltmeister am Gasgriff, ist der Truppe von Andrea Quadranti in der nächsten Saison viel zuzutrauen.

«Wir überlassen nichts dem Zufall, arbeiten hart und haben nur ein Ziel: wieder zu gewinnen!»

Das Gefühl auf der MV Agusta ist komplett anders als auf der Yamaha und der Kawasaki, sie ist ein Dreizylinder. Daraus ergibt sich ein anderer Charakter, außerdem hat die MV einen Gitterrohrrahmen. «Dieses Jahr hatte ich oft die Möglichkeit, in Rennen oder Trainings gegen Raffaele De Rosa auf der MV Agusta zu fahren. Das ist ein gutes Motorrad mit viel Potenzial, ist der Schweizer überzeugt. Mal sehen, wie lange ich brauche, mich darauf einzustellen. Ich bin sehr optimistisch. Ich habe meine Crew vom 2019, sie kennen mich. Und sie werden auch bald das Motorrad kennen. Direkt nach dem Finale in Katar begannen die Arbeiten am Motorrad, ich habe bereits einige neue Teile. Bis Januar werde ich quasi ein neues Motorrad bekommen, zum Saisonstart werden wir bereit sein.»



**Der MV Agusta Club Schweiz
wünscht Randy Krummenacher
viel Erfolg auf der neuen
MV Agusta F3 675!**





Rallye-Garage Müller GmbH

Baselstrasse 67

4203 Grellingen

www.hondamueller.ch

info@hondamueller.ch

061 741 11 50

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





REINIGUNGEN AG BASEL

GLAS-UND GEBÄUDEREINIGUNG

SEIT 1969

EIDG. DIPL. GEBÄUDEREINIGER

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



MOTO GUZZI
Basel



Moto Guzzi V85 TT Travel

Reinacherstrasse 45
4142 Münchenstein

tel. +41 (0)61 413 85 41
motoguzzi-basel.ch

Oldtimermarkt Novegro

15. – 17. Februar 2019

**LE MOTO
IN DIVISA**

15 - 16 - 17 FEBBRAIO
2 0 1 9



**OSTRA
SCAMBIO**

**PARCO ESPOSIZIONI
NOVEGRO**

Milano / Linate Aeroporto →

Tel. 02.70200022 - www.parcoesposizioninovegro.it





Swiss Moto Zürich

21. – 24. Februar 2019



Alle Trends und Neuheiten der Töff-Saison 2019, abwechslungsreiche Side-Events und spektakuläre Custombikes, kreiert von kreativen Bikebuildern. Vom 21. bis 24. Februar 2019 feierte die SWISS-MOTO den Start der neuen Töff-Saison in der Messe Zürich.

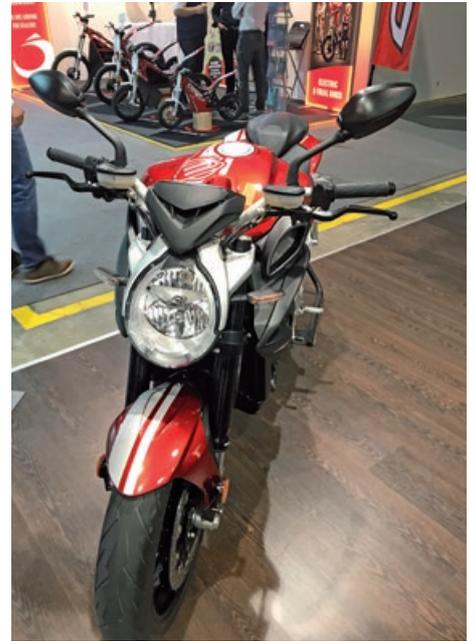
Pünktlich zum Saisonstart zündete die SWISS-MOTO ein Feuerwerk für alle Töff-Fans. Vier Tage lang glänzten die Töff-Highlights der neuen Saison im Scheinwerferlicht der Messe Zürich und begeisterten 70 289 Besucherinnen und Besucher aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland.

Für einen Hauch Hollywood sorgten **Matrix-Star Keanu Reeves** und **Custom-Motorrad-Guru Gard Hollinger** mit der Enthüllung ihrer Motorradmarke ARCH beim Schweizer Motorradspezialisten Speedbox. Aber auch die Begleit-events begeisterten die angereisten Töff-Fans: einerseits die schönsten Töff-Touren und Alpenpässe – inszeniert mit Augmented-Reality-Technologie auf der grössten je produzierten

Luftbildkarte der Schweiz; andererseits die Enthüllung eines während 14 Jahren in Luzern aufgebauten Wikingerbikes, zudem eine Hommage an Luigi Taveri, den grössten Helden des Schweizer Motorsports; und schliesslich helvetische Handwerkskunst, vollendet im teuersten Motorrad der Welt.

Sportwart Ruedi Schuler









OTM Fribourg

23. – 24. März 2019

Zum zweiten Mal präsentierten wir unseren Club an der OTM Fribourg (Oldtimermarkt Fribourg), letztmals im 2008. Auch dieses Jahr konnten wir den Sieg für den schönsten Clubstand gewinnen, wie schon 2008.



Erwin, Niggi und ich brachten am Freitag die Utensilien für den Stand mit, gleichzeitig mit vier MV's. Jean brachte auch noch seine 600er Rennmaschine mit. "Millimetergenau" richteten wir die Motorräder aus, zusammen mit der Luigi Taveri-Wand sah der Stand sehr schön und professionell aus. Wir hatten sehr viele Feedbacks bekommen und der Publikumsaufmarsch zeigte uns, dass wir alles richtig gemacht hatten.

Einen herzlichen Dank gebührt allen Club Mitgliedern, die am Stand mitgeholfen hatten, sei es beim Aufstellen, Standbetreuung oder beim Abräumen. Der Aufwand ist jedesmal enorm...

Sportwart Ruedi Schuler





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 Pflanzplatz!*



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

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



MV Agusta Brutale 1000 RR

Reinacherstrasse 45
4142 Münchenstein

tel. +41 (0)61 413 85 41
mvagusta-basel.ch

Vertrauen Sie auf die Gartenspezialisten von Honda

HONDA
POWER EQUIPMENT



Ihr Händler für Beratung und gepflegten Service:

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

**Regio Garten- und
Forstgeräte GmbH**

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

DUCATI
SERVICE

DIRECT PERFORMANCE

HONDA
Exklusiv Vertretung



Ihr Spezialist für Service, Tuning & Umbauten

4112 Bättwil · Tel. 061 731 12 44 · www.direct-performance.ch

Mostra Scambio Reggio Emilia

30. – 31. März 2019



C.A.M.E.R.
Club Auto Moto d'Epoca Reggiano

39^a EDIZIONE

MOSTRA SCAMBIO

REGGIO EMILIA 30-31 MARZO 2019

Sabato 8.00/18.30 - Domenica 8.00/17.00

AUTO MOTO CICLI RICAMBI E ACCESSORI D'EPOCA

www.camerclub.it - mostrascambio@camerclub.it





Schleizer Dreieck

17. – 19. Mai 2019

Erst unentschlossen und dann konnte es nicht schnell genug losgehen...

Donnerstagabend düste ich mit meinem T 5 über die Autobahn bis zum Schleizer Dreieck, ich musste mich beeilen, da die Plätze im Fahrerlager knapp wurden! Zum Glück hatten die Schweizer (um Pit Müller) und Tippelts vorgesorgt!

Am Freitag fanden zwei Einstellfahrten, am Samstag das Qualifying und Sonntag zwei Rennen statt. Nachdem Qualifying am Samstag nahm ich die schöne MV genauer unter die Lupe, beim Fahren hatte ich enorme Vibrationen am Motor / Rahmen und in der Rechtskurve ein Springen der Gabel / Vorderrad festgestellt. Des Weiteren waren die Vibrationen so stark, dass ich am Gasgriff immer wieder nachfassen musste. Durch das Qualifying hatte ich eine gute Platzierung im Mittelfeld, denn in unserem Rennen waren Classic 500 ccm und 350 gemeinsam am Start.

Bei meiner Durchsicht stellte ich fest, dass im Lioni Rahmen rechts unterhalb der Krümmer der Rahmen durchgerissen war. DRAMA!

Eine Lösung musste her, also wurden beide Fahrerlager "durchgefragt" und so fand ich einen Schweissfachmann und die Gespannfahrer Heitmann + Heitmann aus Cuxhaven hatten ein Wolfram Schweissgerät dabei. Zeit für den Ausbau des Motors hatte ich nicht und so haben wir den Rahmen provisorisch geschweißt. Nun konnte der Sonntag kommen.

9.45 h ging es zum Start, die Aufwärmrunde ging normal und plötzlich am Start bockte ich die MV ab (Trockenkupplung) – auf Handzeichen rollte ich an die Seite und musste durch die Boxenmauer in die Boxengasse und von dort aus zusehen wie das Feld an mir vorbei zieht. Erst in der Boxengasse konnte mich mein Fan (Katja) anschieben und ich gab wütend Gas, die ersten zweieinhalb Runden fuhr ich allein, ein direkter Gegner fiel zu meinem Glück aus und so konnte ich es

gar nicht glauben als mir nach meinem Rennende "mein Versorgungsteam" berichtete, dass ich den 2. Platz erreicht hatte ... Und das aus der Boxengasse.

Beim zweiten Rennen belegte ich den 3. Platz

Rüdiger



Swiss Classic World Luzern

25. – 26. Mai 2019



Die Messe Swiss Classic World Luzern ist die authentische Schweizer Oldtimer-Messe und eine feste Größe im Kalender der Oldtimer- und Classic-Car-Veranstaltungen im deutschsprachigen Raum. Rund 200 Aussteller präsentieren sich auf der Swiss Classic World Messe Luzern und zeigen mehr als 700 Oldtimer.

Neben den klassischen Fahrzeugen erwartet die Besucher zudem ein breites Angebot an Teilen, Ersatzteilen, Accessoires, Modellautos, Literatur und vielen andere Dingen rund um das Thema Oldtimer bzw. Classic Cars. Daneben informieren Restaurationsbetriebe, Versicherungen, Clubs, Vereine und verschiedene Verbände über ihre Angebote. Ein Marktplatz, auf dem Klassiker privat gekauft und verkauft werden können, rundet das Angebot der Luzerner Swiss Classic World Messe ab.

Am Sonntagabend, 26. Mai 2019, schloss die Swiss Classic World 2019 in Luzern ihre Pforten mit einem neuen Besucherrekord. In der sechsjährigen Geschichte haben noch nie 13'300 Personen die zweitägige Messe für Oldtimer, Youngtimer und alles Drumherum besucht. Das stimmt zuversichtlich.

Sportwart Ruedi Schuler



RB YACHTING



Die Bootswerft in der Region Basel

RB Yachting + Spritzwerk AG
Rheinstrasse 18
CH-4133 Pratteln

www.rbyachting.com
info@rbyachting.com
Telefon +41 (0) 61 821 60 10

Offizielle Vertretung



Servicestelle für Heizungen

Grosse Spritzkabine 16 m x 6 m

Odenwald Klassik

14. – 16. Juni 2019



MV AGUSTA-CLASSIC ERSATZTEILE

125S · 350S · 350IPO



Erwin Naldi
+41 79 320 21 02
e.naldi@bluewin.ch



Cascina Costa: 25-Jahre-Treffen «Il Motoclub Internazionale MV Agusta Organizza»

Freitag 21. Juni 2019

Bericht von Dominique Winter

Lang ersehnt und endlich war es da: das Wochenende in Cascina Costa, Treffen der vielen MV Freunde, Bestaunen wunderschöner Motorräder und Geniesse italienischer Kulinarik!

Leider verhieszen die Wetterprognosen für Freitag nichts Gutes. Anfang Woche waren noch lange dunkelrote Regenbänder auf der Radaranimation auszumachen. Je näher es gegen Freitag hin ging, verschoben und verkleinerten sich diese Regenbänder etwas. Schliesslich fuhren wir um 7:30 Uhr in dem uns günstigst erscheinenden Moment ab und wir schafften es tatsächlich, ohne einen Tropfen Regen um 10 Uhr in Schiranna anzukommen. Im Gegenteil sogar: hier schien die Sonne und es war herrlich warm.

Wir trafen im Werk von MV Agusta auf die holländische und einen Teil der deutschen Clubmitglieder. Michael Burkhardt vom deutschen Club hatte die Werksbesichtigung in verschiedenen Gruppen organisiert. Wir durften schliesslich den fachkundigen Ausführungen unseres Guides Marco lauschen. Er führte uns durch die relativ kleine Produktionswerkstatt, wo alle MV's in Handarbeit zusammengeschaubt und getestet werden. Zum Abschluss des Rundgangs führte uns ein Stuntfahrer seine unglaublichen Fahrkünste vor. Naja, ich muss noch etwas üben, fürchte ich ;-)

Nach der interessanten Tour gingen wir alle zusammen ins nahe gelegene Gartenrestaurant, um uns auch kulinarisch auf dieses Wochenende einzustimmen.

Wohlverpflegt fuhren wir am Nachmittag nach Busto Arsizio in unser Hotel. Auspacken, duschen, etwas ausruhen und aufbrezeln, dann mussten wir schon wieder zum nächsten Termin: der italienische Club lud zum Eröffnungsabend in die Villa Agusta! Wir fuhren im Taxi hin. Die Villa Agusta war lange Wohnsitz der Familie Agusta. Sie liegt links von Museum in Cascina Costa und ist von einem uralten romantischen Baumbestand umgeben. Das schöne Haus dient heute als Archiv, Bibliothek und Museum.

Wir trafen hier wieder auf unsere Bekannten aus Holland und Deutschland. Von den organisierenden italienischen Kollegen wurden wir herzlich begrüsst. Im Verlaufe des Abends lernten wir noch die englische Gruppe kennen. Es versteht sich fast

von selbst, dass wir auch hier mit feinen Leckerbissen vom kalten Buffet verwöhnt wurden.

Unter den alten Bäumen im Garten wurde viel gelacht und diskutiert an diesem schönen Sommerabend.

Vielen herzlichen Dank den Organisatoren für den tollen Eröffnungs-Anlass!





Samstag 22. Juni 2019

Bericht von Niggi Horni

Ein 25 Jahre Jubiläum können auch unsere Freunde aus Italien in Cascina Costa di Samarate-Varese dieses Jahr feiern.

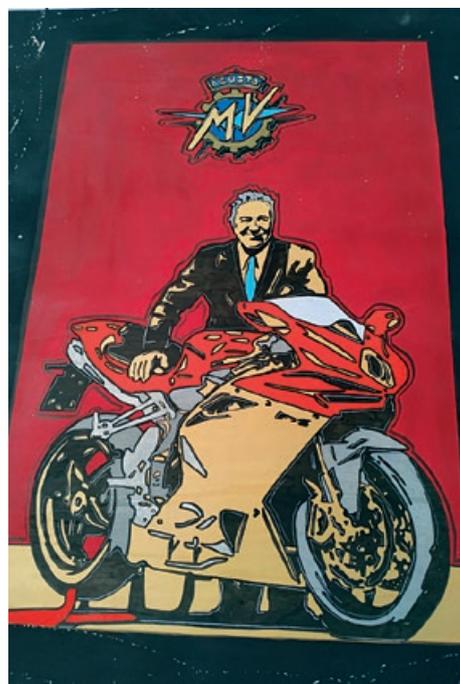
Früh am Samstagmorgen trafen wir uns (ein kleines Grüppchen vom Schweizer Club) an der Gotthardraststätte Nord. Zügig waren wir bei den Magni-Brüdern zum Apero und gleichzeitigem Bewundern der ausgestellten Unikate (alte 4 Zylinder MV's, sowie einige wunderschöne Eigen- und MV-Umbauten der neuen Generation der Magni-Faktur.

Übrigens: Neben den wunderschönen Motorrädern tischten sie uns viele südländische Köstlichkeiten und kühle Getränke auf. Nur schon wegen der Qualität der Salami müsste jeder einmal die Gastfreundschaft der Magni-Familie genießen.

Aufbruch zu den Hotelzimmern, Quartier beziehen. Auch die Satelliten haben einmal Mittagspause. Wir fahren hin und her, hin und her. Manche wichtigen Punkte kreuzten wir mehrmals. Es war eine „Blueschfahrt“ (Baselbieter Ausdruck für eine Ausfahrt ins Kirschengebiet) in Norditalien. Zimmer beziehen, kurz ausruhen und weiter zum Abendevent in die Werkshallen von MV AGUSTA Italien an den Lago Varese hetzen. In diesem Werk wurden früher die wunderschönen Aermacchi-Einzylinder Motorräder gebaut. Man konnte die Geschichte förmlich riechen.

Vor den Hallen wurden wir mit kühlen Getränken (leider kein Bier) verwöhnt. Dort konnte man schon wieder Kontakte knüpfen. Bei dem englischen MV-Präsidenten, war ich froh, dass ich Stefano bei mir in der Nähe hatte. So konnte er mir als Dolmetscher zur Seite stehen.

Der Saal war festlich geschmückt. Gedeecke für 280 Personen waren auf den Tischen verteilt.



Um die Bankettbestuhlung reihten sich im Halbkreis sehr viele neue MV-Modelle, sowie zwei Cagiva-Maschinen. Es war natürlich der Hingucker für alle Motorrad-Verrückte.

Das Galamenu war gespickt mit diversen Überraschungen, eingebaut in den verschiedenen primi piatti, secondi piatti usw. Zwischen den Gängen, wie an allen Feiern, Ehrungen, Geschenke austauschen, das Vorstellen von Persönlichkeiten aus der italienischen Motorradwelt.

Der Abend war mehr als gelungen. Alles geht einmal zu Ende. Friedlich und sanft schlief ich ein. Träumte vom Tag des Herrn und war gespannt, was ich am Renntag alles wieder zu sehen bekam.



Sonntag 23. Juni 2019

Bericht von Ruedi Schuler

Sonntag, ausschlafen, da wir erst um 24 Uhr ins Bett gekommen sind. Um 9 Uhr trafen wir uns dann wieder im Frühstücksraum und fachsimpelten über den Vorabend im MV Werk.

Das Hotel Pineta in Bosto Arsizio ist wirklich empfehlenswert, zumal man das Auto/Motorrad direkt vor seiner Zimmertür parkieren kann.

Auf dem MV Agusta Museumsgelände angekommen, war da schon ziemlich Betrieb und auch schon ziemlich heiss, die Sonne brannte ohne Einschränkung und trieb das Quecksilber am Nachmittag gegen 40 Grad hoch. Alle alten Rennmaschinen aus verschiedenen Epochen standen da, sowie neue MV Modelle vom F4, Draxter bis zur neuen Turismo Veloce. Zum Geburtstag vom MV Agusta Club Cascina Costa wurden auf Kommando alle neueren Motorräder auf einmal gestartet, das ging allen durch Mark und Bein.



Viele ehemalige Rennfahrer waren angekündigt, von Giacomo Agostini, Remo Venturi, Gianfranco Bonera, wie sie alle heissen, doch keiner war anwesend, nur Carlo Ubbiali habe ich gesehen. Enttäuschend! Ein Buch von Primo Felotti, inklusive Unterschrift (mittlerweile auch über 90 Jahre) habe ich mir reingezogen. Primo ist ein wahrer Künstler was Aluminium Verarbeitung angeht. Er war früher im Helikopter Werk Agusta tätig und „klopfte“ da Helikopter Rumpfe, Millimeter genau. Später machte er für die Rennmotorräder von Agostini und Co. die Motorradshalen & Benzintänke. Bei Sando Magro haben wir, wie alle Jahre, feine Pasta à la Sandro serviert bekommen, dazu sein feiner Prosecco. Danke Sandro!



Wir deckten uns noch mit ein paar Erinnerungsstücken ein und machten uns gegen Abend wieder auf den Heimweg.



33. Milano – Taranto

7. – 13. Juli 2019

**MILANO – BREGANZE (VI)
VICENZA- FIRENZE
FIRENZE – TIVOLI (RM)
TIVOLI (RM) – S.GIOVANNI ROTONDO (BA)
S.GIOVANNI (FG) – BITONDO (FG)
BARI – TARANTO**

Im Jahr 1932 fand zum ersten Mal das legendäre Motorradrennen von Mailand nach Taranto statt. Nachts wurde in Mailand gestartet und danach ging es ohne ernstzunehmende Pause in einem Rutsch bis ganz runter in den Absatz des italienischen Stiefels. Leider wurde das Rennen 1956 beendet, weil nach einem tragischen Unfall alle Rennen auf öffentlichen Straßen in Italien verboten worden waren. Einige Jahre später, genauer 1987, griff Franco Sabatini die alte Tradition wieder auf und schaffte es tatsächlich, eine Erinnerungsfahrt des historischen Rennens auf die Beine zu stellen.

Eigentlich wollten Erwin & ich mal die Mi-Ta als Verkoster fahren, die mit neuzzeitlichen Motorrädern gefahren werden kann, das sind jene, die die Etappenziele auf ihre Kulinarik und Aufmachung bewerten und so dann eine Rangliste erstellt wird, die dann später veröffentlicht wird. Jedes Etappenziel wird von einem ansässigen Motorrad Club organisiert.

Unser Club Mitglied und Freund Helmut Krings stellte uns zwei Ducati 250 cc Scrambler aus den 60er Jahren zur Verfügung, mit den Worten, fahrt doch das „Rennen“ wieder mal in der Oldtimerklasse. Sehr gerne nahmen wir das Angebot an und fuhren mit Helmut, Jo, Dieter & Stuart an der 33. Milano-Taranto mit.

Wir fuhren bereits am Samstag zum Hotel in Novegro (Mailand), dasselbe Hotel das wir immer am Oldtimermarkt belegen. Mit dabei, Tommy Naldi, der Sohn von Erwin, der uns während dem Rennen mit dem Van begleitete.

Im Hotel angekommen, konnten wir bereits viele Freunde begrüßen, Helmut & Britta waren bereits mit diversen Motorrädern eingetroffen. Britta fuhr während den Rennen den Bus mit Er-





satzteilen. Wir machten die Motorräder für die Abnahme am Sonntagnachmittag bereit, denn ab 16:00 Uhr mussten die Fahrzeuge vorgeführt werden. Technisch alles ok.

Startnummer gefasst, jetzt warten bis 0:00 Uhr Mitternacht. Inzwischen waren Jo, Trix & Dieter Stuart & Brenda auch eingetroffen. Wir gingen alle noch italienisch essen. Erwin, Dieter & ich starteten um 0:48 Uhr mit wenig Licht (6V). Helmut, Jo & Stuart waren 2 Minuten vor uns gestartet.

Kurze Zeit später gab die Maschine von Erwin kein Licht mehr. Erwin setzte sich hinter mich und Dieter gab von hinten Volllicht, so konnten wir wenigstens die Strasse ein wenig ausleuchten. Das erste Etappenziel erreichten wir ca. 1,5 Stunden nach dem Start und das Endziel Breganze ca. 12:00 Uhr nach 356 Kilometern. Anschliessend Motorräder kontrollieren, schrauben, ausruhen. Am Abend war ein Galaabend im ehemaligen Laverda Werk organisiert, weil Laverda dieses Jahr 70 Jahre feierte. Da werden allerdings keine Motorräder mehr gebaut sondern Mähdrescher. Der zweite Tag führte uns nach Florenz weitere 320 Kilometer bei Hitze und zimlichem Verkehrschaos in Florenz. Das Motorrad von Erwin gab kurz nach dem Start den Geist auf, ausgerechnet auf einer viel befahrenen Strasse. Schnell runter dachte ich mir und schob Erwin mit einem Bein ca. 1,5 Kilometer zu einer Tankstelle „und das mit Rechtsschaltung“. Den Fehler konnte Dieter schnell eruieren, die Vergaserdüse hatte sich ins Schwimmergehäuse verabschiedet. Die 3. Etappe führte uns nach Tivoli und wieder 365 Kilometer. Die Strassen waren zum Teil sehr schlecht, viele Schlaglöcher, abgesenkte Strassenkanten etc. die Motorräder verkrafteten die Unebenheiten relativ gut, nur unsere „Hintern“ & „Handgelenke“ machten sich langsam bemerkbar. - einfach nicht beachten, dachten wir ;-)

Die 4. Etappe brachte uns nach S.Giovanni Rotonto weitere 381 Kilo-



meter. Neben den zum Teil schlechten Strassen, kam jetzt noch die grosse Hitze dazu. Am Freitag fuhren wir nach Bitonto auch da, 381 Kilometer. Jetzt konnten wir das Endziel förmlich riechen, denn die letzte Etappe führte uns von Bari nach Taranto mit „lächerlichen“ 155 Kilometern.

Wir hatten alle das Glück, das Ziel in Taranto ohne Stürze und grösseren Schäden zu durchfahren. Nicht selbstverständlich, gab es doch viele Stürze und Motorräder die nicht mehr weiter fahren konnten.

Am Ende reichte es mir sogar für den Sieg in der 250 cc Klasse...Jee!



Einen herzlichen Dank gebührt Tommy, Britta & Trix für die Top Begleitung, die stets immer zur Stelle waren, Helmut für die bereitgestellten Motorräder. Dieter & Jo für die technischen Hilfen.

Sportwart Ruedi Schuler





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

**DER BESTE
4x4-ANTRIEB
DER WELT.**



SUBARU

Confidence in Motion

DER 4x4 FÜR DIE SCHWEIZ



LINEARTRONIC
save energy

SUBARU
BOXER

SYMMETRICAL
AWD

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



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

Rallye-Garage Müller GmbH

Internationales Treffen Turismo Veloce und Neuigkeiten aus dem Haus Schiranna

22./23.6.2019:

MV Jahrestreffen Cascina Costa

Vor ein paar Wochen, anlässlich des MV Agusta Treffens in Cascina Costa, traf ich eine Gruppe, die sich „Turismo Veloce Riders“ nennt. Es ist eine Gruppe von Italienern, die sich erst kürzlich zusammengenommen hat. Die Gruppe möchte den Kontakt zu anderen europäischen MV Klubs verbessern und gemeinsame Anlässe und Ausfahrten für MV Fahrer organisieren. Ich habe die Gelegenheit gleich beim Schopf gepackt und die in Cascina Costa anwesenden Mitglieder des britischen, holländischen, deutschen und Schweizer Clubs einander vorgestellt.

Paolo Boccaccio hat die „Leitung“ der Gruppe übernommen. Dabei wird Wert daraufgelegt, dass es sich (aus bürokratischen Gründen) nicht um einen Verein handelt.

Im Gespräch mit ihm erfuhr ich, dass in 3 Wochen die Gruppe in Schiranna auf dem Gelände von MV Agusta ein „Turismo Veloce“-Treffen organisiert hat, welches durch das Hauptquartier von MV Agusta mit Infrastruktur unterstützt wird.

13.7.2019:

Turismo Veloce Treffen, Schiranna

Gesagt, getan; 3 Wochen später fuhr ich also bereits wieder nach Schiranna, um mit meiner Veloce an besagtem Treffen teilzunehmen.

Am Samstagmorgen trafen wir uns alle im Hauptquartier von MV Agusta.

Mit von der Partie waren:

- 52 Turismo Veloce's
- 17 Brutale
- 6 F4
- 2 Stradale
- 1 Dragster

Die meisten der Teilnehmer waren Italiener, ich traf aber auch einen Typen aus Wien und 5 Mitglieder des ungarischen MV Club's (3 waren auch an

unseren CH Treffen in Bad Ragaz und Zug dabei gewesen). Wir hatten die Gelegenheit die Fahrkünste des französischen Stuntriders Thibaut Nogues zu bewundern (wie auch schon am Treffen vom 21.6.).

Neuigkeiten aus dem Haus Schiranna

Vor dem Mittagessen kam MV CEO Timur Sardarov und mischte sich unter die Teilnehmer, sah sich die Töffs der Teilnehmer an. Ich kam in den „Genuss“ für ihn zu übersetzen, da er kein italienisch spricht. Es wurden eine Menge Fragen gestellt, welche er bereitwillig beantwortete. Es gab einen regen Austausch über die Anliegen der MV Kunden. Timur bestätigte ausserdem, dass es nächstes Jahr (2020) ein MV Modell für kleinere Fahrer geben soll. Die tiefere Sitzposition soll dabei nicht die Federung beeinflussen, wie das etwa viele andere nachträgliche Modifikationen tun. Stattdessen wird die Position der Batterie zugunsten einer tieferen Sitzposition verändert.

Man arbeite ausserdem an einem neuen 950 cc 3 Zylinder Motor, welcher den heute existierenden 800er nicht ersetzen, sondern in einer neuen Generation von Bikes eingesetzt werden soll.

Weiter soll es eine grosse Schwester der Turismo Veloce geben (Nick Name Super Turismo Veloce): mehr Kubik, mehr Stauraum für Gepäck (sogar mit Top Case) und speziell auf Tourenkunden mit Beifahrer ausgerichtet. Man will dabei aber nicht etwa mit den BMW GS konkurrenzieren. Es soll eine 1000er Brutale geben, welche die heutigen 1090er Modelle in der 4 Zylinder Reihe ersetzen soll. Ausserdem soll eine Basisversion der Superverloce im Frühjahr 2020 auf den Markt kommen, der Preis wird um die 21'000 Euro sein, inklusive 2. Generation der SCS Kupplung (Smart Clutch System). Diese Kupplung sei zurzeit in Entwicklung und solle auch für die neuen Brutale RR und Dragster RR angeboten werden.

Timur Sardarov kommt aus der IT Branche, er ist deshalb sehr fokussiert auf neue und moderne On-Board-Elektro-

nik. Er plant, in den nächsten Jahren Dashboard, Motoreinstellung, Federung, Navigation, usw. zu überarbeiten und zu verbessern.

Sardarov erzählt weiter, dass eine neue 350 - 500 cc Reihe für spezielle Märkte eingeführt werden soll. (In der Zwischenzeit haben wir erfahren, dass MV damit auf den chinesischen und asiatischen (?) Markt abzielt.)

Er arbeitet auch daran, die Abteilung für Ersatzteile zu verbessern und zu verschnellern. Man ist sich durchaus bewusst, dass es hier grosses Potential gibt. Im nächsten Jahr wird als Bestellfrist eine Dauer von 2 Wochen avisiert, im übernächsten Jahr soll die Frist auf 1 Woche reduziert werden. Als Endziel gibt er eine Lieferfrist von 48 Stunden an.

Sardarov will die Produktion auf 5'500 bis 6'000 Stück - später allenfalls noch mehr - pro Jahr erweitern, abhängig vom Erfolg auf dem Markt.

Nach dem Mittagessen bestaunte er zusammen mit den Teilnehmern die Motorräder. Wer wollte, konnte ein Selfie mit ihm zusammen machen, er diskutierte mit allen und war sehr zugänglich.

Ich muss sagen, ich war beeindruckt durch seine Anwesenheit und Offenheit. Ich hoffe, dass er seine Ideen und Pläne tatsächlich auch umsetzen kann. Der Anlass dauerte noch bis am Nachmittag, dann machte ich mich wieder auf den Nachhause-Weg.

Bis bald am einen oder anderen MV Anlass.

Stefano Atzeni





vlnr: Paolo Boccaccio, Lara Bargnani, Timur Sardarov, Stefano Atzeni, Mike (aus Wien)



Meine eigene MV Agusta

Vertiefungsarbeit 2019 von Lino Siegenthaler (Berufsbildungsschule Winterthur BBW)

Meine eigene MV Agusta

Vertiefungsarbeit 2019

Allgemeinbildender Unterricht

Berufsbildungsschule
Winterthur BBW



Autor:

Klasse:

Lehrperson:

Lino Siegenthaler

2MB15a

Thomas Brütsch



Abstract

In dieser Arbeit wird die Suche nach einem Oldtimer und den dazugehörigen Ersatzteilen dokumentiert. Der ganze Weg von den Inseraten im Internet, über die Beschichtigung vor Ort, bis hin zum Kauf der MV Augusta 175 CSTL wird genau geschildert. Die ganze Reise nach Regio Emilia, an einen grossen Oldtimer Teilemarkt und wieder zurück, wird ebenfalls geschildert, mit all den unvergesslichen Erlebnissen.

Weil der Kauf eines Oldtimers viel einfacher scheint, als er eigentlich ist, wurde eine Anleitung zum Vorgehen entwickelt. Mit dieser Anleitung sollte man ein Oldtimermotorrad kaufen können und sich dabei wohl fühlen und keine ungewollten Überraschungen erleben. Die Anleitung beginnt mit der Suche nach einem geeigneten Objekt, geht weiter über die Beschichtigung, bis hin zur Verhandlung und dem Kaufabschluss. Sie enthält auch Tipps und Tricks um Risiken, die sich in einem solchen Unterfangen verbergen, zu reduzieren.

Wegen der grossen Begeisterung für die Marke MV Augusta wurde die gesamte Geschichte der Marke in dieser Arbeit zusammen gefasst. Wie waren die Anfänge und wieso ist diese Marke bis heute Kult und steht für italienische Motorräder? Wer steht hinter diesem Erfolg?

Der Autor bringt zum Ausdruck wieso er Oldtimer und besonders die Marke MV Augusta faszinierend findet. Was findet er toll am Kauf von Oldtimern und deren Restauration.



1 Einleitung

Die Begeisterung für Motorräder habe ich schon früh entwickelt. Mein Vater hat mich früher oft auf dem Motorrad mitgenommen. Er hat mir alle Fragen zum Thema beantwortet und viel dazu gezeigt. So habe ich mich schon früh für die Technik, die hinter einem Motorrad steckt, interessiert und eine Faszination und ein Verständnis dafür entwickelt.

Später hat sich mein Vater immer stärker für Oldtimer interessiert. Deshalb hat er von meiner Mutter seinen ersten Oldtimer auf einen runden Geburtstag geschenkt bekommen: Eine Laverda 750 SF. Das ist ein Zwei-Plätzer und daher konnte ich an die Oldtimertreffen mitfahren. Die lauten Motorengeräusche, der Öl- und Abgasduft, der in der Luft lag, die rassistig, dynamischen Fahrten bis zu den Treffen und wieder zurück, all die neuen, lauten und kräftigen Motorräder, die man jedes Mal aufs Neue sah, bleiben mir mein Leben lang in guter Erinnerung.

Ich interessierte mich immer schon für Geschichte und fand alte Sachen spannend. Dies sind also die perfekten Voraussetzungen, um ein Oldtimerfan zu werden.

Mit meinem Cousin Leo habe ich die ersten kleinen Reparaturen an unseren Mofas ausgeführt. Später haben wir die 50ccm Motoren optimiert und bald schon unser erstes grosses Motorrad gekauft, welches wir wieder zum Laufen gebracht haben.

Als das Thema Probe-Vertiefungsarbeit in der Schule aktuell wurde, wusste ich zuerst nicht so recht, worüber ich schreiben sollte. Ich wusste, dass es etwas Menschliches und Handwerkliches sein sollte, aber es sollte nichts mit Metallbau zu tun haben, denn ich wollte mich mit etwas Neuem beschäftigen.

Ziemlich bald kam mir dann die Idee ein Motorrad zu kaufen und teilweise oder sogar ganz zu restaurieren. Meine Eltern machten mir zwar noch Vorschläge wie zum Beispiel einen Schweißkurs zu organisieren und durchzuführen. Doch ich sah die Chance endlich meinen ersten, eigenen Oldtimer zu haben. Und so entschied ich mich für das Projekt mit dem Oldtimer.

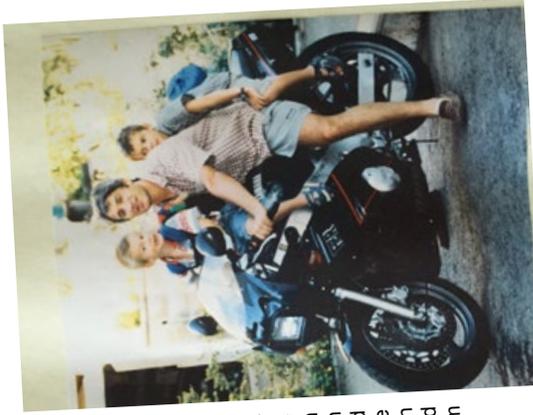


Abbildung 1: Der Autor, sein Vater Robert und sein Bruder Andrin (von links nach rechts) (VomAutor)



2 Meine MV Agusta

2.1 Wieso ein kleiner Italiener?

Als ich mich entschieden habe ein Motorrad zu restaurieren, wusste ich schon, dass es eine italienische Marke sein sollte. Mich hat der Charme des italienischen Designs, der Motoren und vor allem des wundervollen Motorensounds immer schon fasziniert.

Ich wusste auch, dass ich ein kleines Motorrad zwischen 100ccm und 300ccm besitzen möchte. Ich wollte ein kleines Motorrad, weil es in den meisten Fällen nicht so teuer wie ein grosses Motorrad ist. Auch sind die Ersatzteile billiger und oft einfacher zu bekommen, weil in der Nachkriegszeit grössere Stückzahlen von kleinstmöglichen Motorrädern produziert wurden. Aber auch, weil die Technik meistens einfacher gehalten wurde, als bei Motorrädern mit grösseren Motoren.

Weil die Technik übersichtlicher gebaut ist, ist logischerweise das Restaurieren etwas einfacher und somit für Einsteiger wie mich perfekt geeignet.

Zudem besitze ich schon eine neuzeitliche Yamaha R6, die ziemlich sportlich ist und einen leistungsstarken Motor hat. Darum wollte ich einen Oldtimer für gemütliche Ausfahrten haben.

2.2 Die Suche

Ich habe, wie wahrscheinlich die meisten, zuerst im Internet nach geeigneten Motorrädern gesucht. Auf den bekanntesten Internetseiten wie Motorcardo, Moto Scout 24, Ebay und Tutti merkte ich schnell, dass ich mit grosser Wahrscheinlichkeit keinen Oldtimer finden würde, der mir gefällt. Also versuchte ich Internetseiten zu finden, wo Kenner und Insider der Oldtimerszene ihre Motorräder kaufen und verkaufen.

Ich fand ein paar dieser Seiten, aber ich konnte sie nicht wirklich nutzen, denn bei den meisten musste man Mitglied im Verein oder Club sein. Bei den Internetseiten auf die ich zugreifen konnte, waren dann aber die Preise unrealistisch hoch oder das Motorrad war nur noch ein Rosthaufen. Ich kam das erste Mal mit meinen eigenen Möglichkeiten an meine Grenzen.

Mir blieb also nur noch eins übrig, ich musste die Insider selber suchen. Da mein Vater ein Insider in der Oldtimermotorszene ist, war dies dann gar nicht so schwierig. Er ist in einigen Oldtimer-Vereinen Mitglied, die eigene Internetseiten haben, um Motorräder zu kaufen und zu verkaufen, unter anderem bei dem Verein FAM (Freunde Alter Motorräder). Also konnte ich auf diesen Internetseiten etwas herumstöbern.

Meine Mutter erzählte mir, dass sie zwei Schulfreunde von früher kenne, die ein paar Piaggio Vespas besitzen und gab mir die E-Mail Adressen. Ich sandte beiden eine Anfrage, ob sie ein geeignetes Objekt hätten oder vermitteln könnten.



Abbildung 2: Das Logo von FAM (FAM Stamm Ossi Schweiz)



Per Zufall fand an einem Donnerstagabend die Generalversammlung des FAM-Clubs statt. Mein Vater erzählte all den Anwesenden von meinem Projekt. Diese hatten natürlich Freude daran, dass sich ein Junger für ihre Sache interessiert und stellten einige Objekte für das Projekt vor. Das Problem war aber, dass ich nicht mehr als 2'000 CHF für den Kauf ausgeben wollte.

Doch ein Motorrad kam trotzdem in Frage. Eine Moto Guzzi Guzzino 65ccm. Der Besitzer schickte per E-Mail Fotos vom komplett zerlegten Motorrad und von den Papieren. Es sah so aus, als wäre alles komplett und alle Teile in einem perfekten Objekt: Italienische Marke, sieht gut aus und ist bestens für mein Projekt geeignet. Aber ich fand 65ccm dann doch etwas wenig und so schaute ich noch weiter.

Inzwischen habe ich eine freundliche und schnelle Antwort von den Vespabesitzern auf meine E-Mails bekommen. Aber in beiden stand, dass Vespas im Moment so beliebt seien, wie noch nie, aber es viel zu wenig Angebote für die grosse Nachfrage gibt. Das heisst logischerweise, dass übertriebene Preise bezahlt werden. Für die allerersten Modelle, mit den Lampen auf dem Schutzblech, sei es keine Seltenheit, dass 10'000 CHF bezahlt werden. Also ist das Objekt Vespa für mich abgehakt. Etwas später fand ich auf der Internetseite der FAM eine MV Agusta 175 CSTL.

Die MV hat mir sofort gefallen und ich beschloss am nächsten Tag den Besitzer anzurufen, um einen Termin für eine Besichtigung abzumachen. Ich habe angerufen und konnte am nächsten Abend nach der Arbeit nach Neuenhof im Aargau fahren. Der Besitzer der MV Agusta 175 CSTL, ein etwas älterer Mann, hat meinen Vater vorgestellt. Er öffnete ein Garagentor und schob die MV Agusta zwischen etwa fünf anderen Motorrädern und drei Fahrrädern heraus.

Da stand sie wie auf dem Bild im Internet! Genau, wie ich sie mir vorgestellt habe! Valentin fing sofort an, ausführlich über die MV Agusta zu erzählen. Leider hatte das Motorrad keinen Fahrzeugausweis, weil Valentin es ohne einen Fahrzeugausweis



Abbildung 3: Eine Moto Guzzi Guzzino 65ccm im Originalzustand (Dorotheum)



Abbildung 4: Eine MV Agusta 175 CSTL im Originalzustand (Bikeurus)



Vertiefungsarbeit 2019

aus Italien in die Schweiz importiert hatte. Dann wurde es am Schweizer Zoll mit einer Stammmummer registriert und Valentin bekam ein 13.20A Dokument. (Zu den Dokumenten bei einem Motorradkauf schreibe ich im Kapitel „Besichtigung und Technik-Check“ noch mehr.)

sympathischen und ehrlichen Eindruck. Ich prüfte einige Sachen, um die Technik zu kontrollieren und um eine möglichst gute Einschätzung über den Zustand der MV Agusta zu bekommen. (Im Kapitel „Besichtigung und Technik-Check“ schreibe ich mehr über die technischen Checks und wichtige Fragen bei der Besichtigung eines Oldtimers.)

Nach der Besichtigung führte uns Valentin noch in seinen Keller, seine zweite Garage, in die Werkstatt und den Keller seines Sohnes, der gerade neben ihm wohnt. Valentin zeigte uns bestimmt 15 weitere Motorräder die er fast alle verkaufen will. Meinem Vater und mir ging das Motorradherz auf und wir unterhielten uns eine ganze Weile über alte Motorräder.

Solche Überraschungen gibt es ab und zu bei einer Besichtigung. Das kann sehr spannend sein. Obwohl ich so viele andere tolle Motorräder gesehen habe, war die MV Agusta 175 CSTL immer noch mein Favorit.

Auf der Fahrt nach Hause besprach ich mit meinem Vater die ganze Sache. Wir tauschten unsere Einschätzungen über das Motorrad und den Verkäufer Valentin aus. Unser Eindruck war in etwa gleich. Das Motorrad machte einen guten Eindruck. Die Technik schien noch relativ gut im Stande zu sein. Schade war, dass der Tank etwas verbeult und die Tachonadel abgebrochen ist. Es fehlten auch ein paar Teile und andere musste man sicher ersetzen. Valentin machte, wie gesagt, einen sympathischen und ehrlichen Eindruck. Nicht einer, der jemanden über den Tisch ziehen will, sondern einer, der die Sache liebt. Mir hat all das sehr gefallen. Und im Internet war die MV Agusta mit 1'600CHF ausgeschrieben. Also passte sie genau in mein Budget.

Ich machte mich zuhause etwas schlau über die Preise einer MV Agusta 175 CSTL. Ich fand leider nicht so viel. Aber 1'600CHF war ein fairer Preis.

Eine Woche später habe ich mich entschieden, ein zweites Mal bei Valentin anzurufen und ihn zu fragen, ob ich nochmals bei ihm vorbeikommen könnte. Direkt am nächsten Tag führen wir wieder zu Valentin. Die Rückbank unseres Renault Scenic nahmen wir heraus, damit wir den Töff gleich mitnehmen könnten. Ich nahm 1'600 CHF in bar mit. Aber mein Ziel war es, bei der Preisverhandlung 100 bis 300 CHF herunter zu kommen. Als wir in Neuenhof bei Valentin ankamen, nahm er die MV Agusta wieder aus der Garage und ich durfte sie nochmals anschauen. Ich sprach den kaputten Tacho an, weil dieser schwierig zu finden ist und in der Reparatur etwa 300 CHF kosten würde. Er sagte, er hätte noch einen und ging ihn suchen. Doch er fand nicht den richtigen. Ich startete die Preisverhandlung und machte ihm klar, dass ich nicht 1'600 CHF zahlen wolle. Von sich aus sagte Valentin, dass er mir die MV Agusta für 1'500 CHF



Abbildung 5: Der neue Tacho, den mir Valentin geschickt hat. (Vom Autor)

zahlen wolle. Von sich aus sagte Valentin, dass er mir die MV Agusta für 1'500 CHF

Vertiefungsarbeit 2019

geben würde und mir den richtigen Tacho mit der passenden Tachoseite noch zuschicken würde. Weil ich Valentin vertraute und weil ich zufrieden war mit dem Angebot, besiegelten wir den Kauf mit einem Handschlag. Wir gingen in seine Werkstatt und unterschrieben beide den Kaufvertrag, den ich vorbereitet hatte. Seit da bin ich glücklicher und stolzer Besitzer einer MV Agusta 175 CSTL!



Abbildung 6: Meine MV Agusta hat gerade Platz im Renault Scenic. (Vom Autor)

(Über die Verhandlungen, und den Kaufvertrag schreibe ich im Kapitel „Verhandlung, Kauf und Kaufvertrag“ noch mehr.) Wir unterhielten uns noch ein bisschen und dann luden wir die MV Agusta ein.

Vor dem Abfahren drückte mir Valentin noch 50 CHF in die Hand. Dazu meinte er, das gäbe er mir, weil ich ein guter Typ sei und er Freude an jungen Leuten habe, die sich für Oldtimer interessieren.

Ich bedankte mich und dann führen wir nach Hause. Ich zeigte zuhause meiner Mutter, meiner Schwester und meinem Bruder voller Stolz mein neues Motorrad. Ich stellte es in unsere Werkstatt und freute mich auf die Arbeiten am Motorrad. Schon zwei Tage später kam ein Paket von Valentin aus Neuenhof, mit dem passenden Tacho und der dazu gehörenden Tachosaite.

(Die technischen Daten der MV Agusta 175 CSTL findet man im Anhang.)



3 Wie kaufe ich ein Oldtimermotorrad?

3.1 Welches ist das richtige Motorrad für mich?

Um sich beim Kauf eines Oldtimermotorrades möglichst gut abzusichern und um teure und nervige Überraschungen zu vermeiden, schreibe ich in diesem Kapitel ein paar Tipps und Tricks auf.
Das Wichtigste ist, dass man am Anfang ein Wunschmodtorrad vor Augen hat, das man am liebsten besitzen möchte. Hier sollte man auch Emotionen einfließen lassen z.B. Erinnerungen, Jugendträume und Sehnsüchte. Wenn man sein Wunschmodtorrad vor Augen hat, sollte man sich folgende Fragen beantworten:

- Für welche Kategorie habe ich den Führerschein?
- Würde ich noch eine zusätzliche Prüfung in Kauf nehmen? (Eine zusätzliche Prüfung kostet auch Geld.)
- Wozu brauche ich das Motorrad? (Als Wertanlage, zum Restaurieren, für gemütliche Ausfahrten, für die Rennstrecke, lange Reisen, usw.)
- Habe ich einen Einstellplatz?
- Habe ich eine passende Ausrüstung, um Motorrad zu fahren?
- Wo kann ich Ersatzteile besorgen?
- Kann ich Reparaturen selber durchführen? Wenn nein, gibt es in der Nähe eine geeignete Werkstatt?

Nachdem ich diese Fragen beantwortet habe, erstelle ich ein Budget. Was sind meine finanziellen Möglichkeiten und was bin ich bereit auszugeben?
Es sollte beachtet werden, dass es mit dem Kauf nicht getan ist. Reparaturen, Ersatzteile, Unterstellmöglichkeiten und die dazugehörige Ausrüstung können auch sehr viel Geld kosten.

3.2 Recherchieren, Angebote und Preise prüfen

Wenn man ein Budget erstellt hat, kann man anfangen, sich über sein Traummotorrad zu informieren. Oder man sucht sich nach den oben gestellten und beantworteten Fragen ein passendes Motorrad.
Jetzt beschaffe ich mir möglichst viele Informationen über das Motorrad, für das ich mich interessiere. Wichtig ist, dass man sich aus möglichst vielen, verschiedenen Quellen folgende Informationen aufschreibt:

- Wie teuer wird das Motorrad, abhängig von seinem Zustand, zurzeit gehandelt?
- Welches sind die Schwachstellen des Motorrades? Wie erkenne ich sie? Worauf muss man achten?

Dabei sollte man den Jahrgang und das genaue Modell beachten. Denn bei Oldtimern gibt es viele kleine Unterschiede bezüglich der Technik und des Designs, aber grosse im Preis.



Am besten fängt man an, im Internet auf den bekannten Occasion- und Oldtimer-Seiten zu suchen. Auf Oldtimermessen oder Oldtimertreffen kann man sich sehr viele Informationen besorgen. Am besten schreibt man sich auch die Kontaktdaten der Informanten auf. Das kann später noch nützlich sein. In Oldtimer-Fachzeitschriften oder bei Markencclubs kann man sich auch wertvolle Informationen besorgen. Vor allem in Markencclubs erhält man von echten Kennern Informationen, die man sonst nirgendwo bekommt. Aber auch da gibt es solche, die viel reden aber keine Ahnung haben. Darum sammelt man am besten so viele Informationen wie möglich.

„Je länger und je besser man sich informiert, desto geringer wird das Risiko, beim ersten Oldtimerkauf unnötiges Lehrgeld zu bezahlen.“
Hat man genug recherchiert, dann muss man gar nicht viel Zeit aufwenden, um Kaufobjekte zu finden, denn man sollte den Markt über sein Wunschmodtorrad schon etwas kennen.

3.3 Besichtigung und Technik-Check

Als Nächstes vereinbart man am besten ein paar Termine, um sich einige Objekte anzuschauen. Dass man das Motorrad besichtigen geht, ist das Wichtigste an der ganzen Sache. Man kann seinen technischen Zustand prüfen und sich einen Eindruck von allem machen.

Kaufe nie ein Motorrad, ohne es vorher zu besichtigen!

Wichtig ist auch zu zweit hinzugehen, vor allem, wenn man noch nicht so viel Erfahrung hat. Vier Augen sehen mehr als zwei und man kann die Eindrücke nach der Besichtigung miteinander besprechen und austauschen. Wenn man einen Freund hat, der sich auch für Technik interessiert oder am besten einen, der sich bei Oldtimern auskennt, wäre das perfekt.

Vor Ort sollte man versuchen, sich möglichst viel mit dem Verkäufer zu unterhalten, um herauszufinden, was für ein Typ er ist.

Als erstes sollte man das Motorrad einfach mal anschauen und noch nicht genau in die Details gehen. So kann man sich einen ersten Eindruck verschaffen. Ist das Motorrad gepflegt? Sieht es so aus, wie man es sich in etwa vorgestellt hat? Danach sollte man sich direkt alle vorhandenen Fahrzeugpapiere zeigen lassen. Am allerbesten ist es, wenn ein Fahrzeugausweis vorhanden ist und eine Historie nachgewiesen werden kann. Wenn der Verkäufer keine Papiere hat, sollte man ihn fragen, wieso das so ist, denn ohne Fahrzeugpapiere kann es mühsam und teuer werden, das Motorrad später einzulösen. Für einen allfälligen Fahrzeugausweis muss man nachweisen können, welchen Jahrgang das Motorrad hat und welcher Typ es genau ist. Das kann ohne die entsprechenden Papiere schwierig und aufwendig sein. Das gilt auch für das 13.20A Dokument, das ich für meine MV Augusta erhalten habe.

Ein 13.20A Dokument erhält jedes Fahrzeug, das in die Schweiz importiert wird und für das kein Fahrzeugausweis vorhanden ist. Im Dokument werden alle bekannten Daten gesichert zum Beispiel Marke, Typ, Fahrgestell- und Motorennummer. Das wichtigste ist die Stammmummer, die Identifikationsnummer für das Fahrzeug.

¹ Eckert, Michael: Oldtimerkauf, 10 goldene Regeln. [unbekannt] URL: <http://www.edk.de/pdfs/neu/Oldtimerkauf%20-%2010%20goldene%20Regeln.pdf> [Stand: 25.03.2018]



Ohne diese Nummer ist das Fahrzeug nicht registriert und kann weder vorgeführt noch zugelassen werden. (Das 13.20A Dokument für meine MV Agusta findet man im Anhang.)

Wenn alles geklärt ist, kann man beim Technik-Check folgende Punkte prüfen:

- Wie sind der Lack- und der Chromzustand? (ausgeblasst, Kratzer)
- Ist es die originale Lackierung?
- Ist der Tank innen rostig oder ist er noch gut versiegelt?
- In welchem Zustand ist das Blech? (rostig, Beulen)
- Ist der Rahmen beschädigt? (Rost, Risse)
- Ist der Sattel beschädigt?
- Rahmen und Motorennummern mit den Papieren vergleichen.
- Funktionieren die Stossdämpfer? (ein- und ausfedern)
- Funktionieren die Bremsen? (Bremsen sie und lösen sie sich wieder?)
- Kann man die Zündung einschalten?
- Funktionieren alle Lichter? (falls vorhanden)
- Dreht der Motor?
- Hat der Motor Kompression?
- Kann ich ein- und auskuppeln?
- Kann man alle Gänge einlegen?
- Erzeugt die Zündkerze einen Funken?
- Öffnet und schliesst der Vergaser?
- Fehlen Teile oder sind falsche montiert?
- Man sollte auch die Punkte checken, die einem bei den Recherchen empfohlen wurden.

Wenn möglich, sollte man eine Testfahrt durchführen. Aber nur, wenn das Motorrad in genügend gutem technischen Zustand ist und der Verkäufer einverstanden ist.

Den Verkäufer kann man auch in den Check einbeziehen.
Man kann ihn fragen, ob ein fehlendes Teil bei ihm noch in der Werkstatt liegt. Man kann ihn auch klar damit konfrontieren, dass etwas defekt ist. Man sollte unbedingt auch Punkte erwähnen, die einem gefallen. Der Verkäufer sollte merken, dass man sich etwas auskennt und dass man sich informiert hat.
Am wichtigsten ist, dass man sich nicht in das Motorrad verliebt. Man sollte sachlich bleiben, auch wenn man das Motorrad unbedingt will.
Auch gilt, dass man nichts bei der ersten Besichtigung kauft und dass man noch weitere Objekte anschauen geht.
Wenn man sich ein paar Motorräder angeschaut hat, kann man zuhause die Objekte vergleichen und seinen Favoriten aussuchen. Man sollte sich auch informieren, wie teuer Reparaturen und Ersatzteile sind, die nach einem Kauf anstehen würden.
Erst wenn man den Favoriten ausgesucht hat, sollte man den Verkäufer kontaktieren und nochmals einen Termin für die Preisverhandlung abmachen.



3.4 Verhandlung, Kauf und Kaufvertrag

Wenn man einen Termin zur zweiten Besichtigung hat, sollte man am besten gleich den Transport organisieren für den Fall eines Kaufs. Dann sollte man sich gut überlegen, wo das persönliche Preislimit ist. Am besten nimmt man nur genau so viel Geld in bar mit. Denn: „Nur Bares ist Wahres.“ Und man gerät nicht so schnell in Versuchung, mehr als das Limit zu bezahlen. Man sollte auch einen Kaufvertrag vorbereiten und diesen zur Preisverhandlung mitnehmen. Im Internet findet man sehr viele Vorlagen, wie ein Kaufvertrag aussehen soll und was darin aufgelistet sein muss. (Mein Kaufvertrag zur MV Agusta 175 CSTL ist im Anhang zu finden.)

Vor Ort sollte man sich das Motorrad nochmals gemeinsam anschauen und neu aufgetauchte Fragen klären. Ob defekte oder fehlende Teile doch noch irgendwo beim Verkäufer vorhanden sind, kann man erneut fragen. Das kann einem bei der Preisverhandlung viel bringen. Die größten Mängel können nochmals erwähnt werden. Der Verkäufer soll wissen, was einem nicht gefällt. Aber das sollte man nicht übertreiben, weil es schnell unanständig sein kann.

Bis man mit einem ersten Preisangebot einsteigt, sollte man aber nicht zu lange warten. Am besten ist, wenn man als Käufer als Erster ein Angebot vorschlägt, weil man sich oft bei Preisverhandlungen in der Mitte der beiden Angebote von Käufer und Verkäufer trifft. Das heisst, je tiefer mein erstes Angebot ist, desto tiefer liegt der Kaufpreis.

Das Angebot sollte tief sein, aber auch hier darf man nicht unanständig sein, denn es gilt den Verkäufer bei Laune zu halten. Wenn man ihn mit dem ersten Preisangebot verärgert, kann man weitere Verhandlungen vergessen.

Der Rest der Verhandlungen ist nicht genau planbar. Hier zählen Talent, eine gewisse Lockerheit und vor allem die Erfahrung. Es gibt nur zwei Regeln: Man sollte sachlich bleiben und sicher nicht mehr als das zuvor gesetzte Limit bezahlen. Man sollte natürlich ein wenig vom ersten Angebot abkommen, aber auch etwas Härte zeigen. Man kann, wie schon gesagt, auch über Ersatzteile verhandeln. Ich habe einen intakten Tacho bekommen, anstatt dass ich nochmals 100 CHF mit dem Preis herunter kam. Bei Ersatzteilen sind die Verkäufer meistens grosszügiger, weil sie diese nach dem Verkauf meistens nicht mehr brauchen können.

Ist man bei einem fairen Preis angekommen und dieser stimmt vor allem für einen selber, sollte man jetzt den Kauf per Handschlag besiegeln, denn man sollte die Verhandlungen nicht unnötig in die Länge ziehen.

Nach dem Handschlag und der Geldübergabe sollte man den Kaufvertrag gemeinsam noch kompletieren, zum Beispiel die ausgehandelten Ersatzteile auflisten.

Danach wird das Motorrad eingeladen und man ist hoffentlich der glückliche Besitzer eines schönen Oldtimermotorrads.

4 Das Beschaffen der Teile

4.1 Die Organisation

Mit dem Kauf meiner MV Augusta 175 war es aber noch nicht getan. Der noch aufwändigere Teil und der am meisten Zeit und Geduld brauchende ist bei einem solchen Projekt eigentlich immer das Finden von Ersatzteilen. Im Internet ist es wie immer bei dem Thema Oldtimer eher schwierig das Richtige zu einem akzeptablen Preis zu finden. Wenn man Originalteile möchte, wird es noch schwieriger. Die richtigen Kontakte helfen einem aber auch beim Teilebesorgen weiter.

Zu meinem Glück wusste mein Vater von einem Oldtimer Teilemarkt, der einmal im Jahr in Italien stattfindet, genauer gesagt in Reggio Emilia, das liegt in der Nähe von Parma. Fünf seiner Oldtimer Freunde aus dem Laverda Club fuhren dieses Jahr gemeinsam nach Reggio Emilia. Das Datum vom 7. und 8. April passte auch gut in meinen Zeitplan. Da sieben Männer aber nicht in einem normalen Auto Platz haben, musste ich ein grösseres Auto organisieren.

Die Eltern eines meiner besten Freunde Max besitzen einen Renault Sprinter, der neun Sitzplätze hat und etwas Stauraum für die gekauften Teile. Max und sein Vater sind auch Oldtimerfans. Max hat gerade angefangen einen fast 100-jährigen englischen Oldtimer der Marke Panter zu restaurieren. Ich fragte ihn, ob er nach Reggio Emilia mitkommen möchte und ob wir den Renault für die Reise ausleihen dürfen. Max war sofort begeistert und den Renault durften wir benutzen. Ich war froh, dass noch eine in meinem Alter auf die Reise mitkommt.

Wichtig ist, dass man nicht einfach so an einen Teilemarkt geht, sondern sich gut darauf vorbereitet. Ich hatte noch etwas Zeit, um mir eine genaue Ersatzteilleiste zu erstellen. Ich erstellte mir also diese Liste und schaute im Internet oder in Fachbüchern nach wie die nicht vorhandenen Teile aussehen. Die Liste wurde grösser als gedacht. Aber viele Teile wie z.B. Pneus oder eine Kette konnte ich einfach in der Schweiz bestellen. Die Liste war fertig und ich freute mich auf den Teilemarkt.

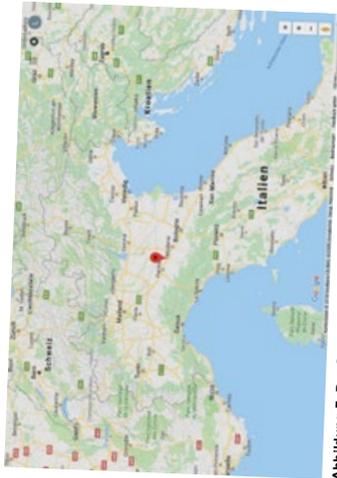


Abbildung 7: Der Ort Reggio Emilia in Italien. (Google maps)

4.2 Das Wochenende in Reggio Emilia

Am 7. April um 04:00 nachts trafen sich zwei Kollegen meines Vaters vom Laverda Club (Andi und Arwed), Max mit dem Renault, mein Vater und ich auf dem Parkplatz vor unserem Haus. Nach einer kurzen Begrüssung ging die Reise los. Max fuhr bis nach Schwyz wo wir Giorgio, Werner und Markus, die restlichen drei Laverda Club Freunde meines Vaters trafen. Danach fuhr mein Vater bis nach Chiasso, wo wir tankten und einen Cappuccino genossen. Ich fuhr das restliche Stück bis nach Reggio Emilia, wo wir etwa um 10:00 ankamen. Giorgio, der eigentlich Jörg heisst und wegen seiner Liebe zu Oldtimer Motorrädern mehr in Italien als in der Schweiz unterwegs ist, lotste mich durch das alltägliche italienische Verkehrsdurcheinander. Ganz in der Nähe des Teilemarkts parkierten wir auf einem Kreisverkehr, was offensichtlich ganz normal ist.

Wir machten uns direkt auf den Weg zum Eingang, bezahlten 10 Euro pro Person für den Eintritt und machten einen Treffpunkt für den Mittagessen an einem Imbissstand ab. Wenn man zu acht auf einem Markt herumläuft und jeder etwas anderes sucht, kommt man nicht voran. Also teilten wir uns auf. Max mein Vater und ich machten uns zusammen auf die Suche.

Wir stürzten uns also zu dritt in das Getümmel. Max und ich waren etwas überfordert. Überall lagen

Teile, auf Blachen, am Boden und auf Festbänken. Und überall wurde laut diskutiert und gestikulliert. Typisch Italienisch. Mein Vater war bereits einmal an diesem Markt gewesen und kannte sich ein bisschen aus. Es gab drei Hallen wo diejenigen ihre Stände hatten, die vom professionellen Verkauf von Teilen und ganzen Motorrädern lebten. Rund um diese drei Hallen, teilweise im Freien oder überdacht, verkauften alle anderen ihre Teile, Motorräder und Maschinen. Da musste man viel rumwühlen und fand eher Kleinteile zu günstigeren Preisen oder man hatte Glück und fand etwas ganz Seltenes. In den Hallen ging es geordneter zu und her und deshalb auch etwas teurer. Aber Handeln und feilschen konnte man natürlich mit jedem. Nach



Abbildung 9: An diesem Verkaufstand habe ich sehr viele Teile gekauft. (Vom Autor)

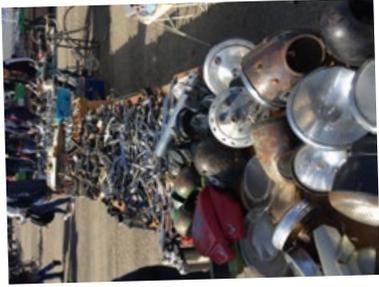


Abbildung 8: Ein Stand auf dem Teilemarkt. (Vom Autor)

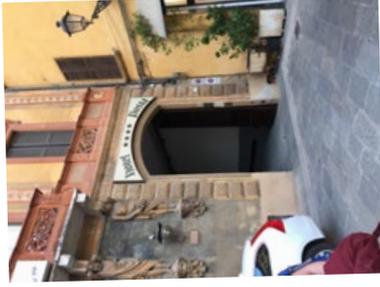


Abbildung 10: Das Hotel Posta in dem wir übernachtet haben. (Vom Autor)

4 Das Beschaffen der Teile

4.1 Die Organisation

Mit dem Kauf meiner MV Augusta 175 war es aber noch nicht getan. Der noch aufwändigere Teil und der am meisten Zeit und Geduld brauchende ist bei einem solchen Projekt eigentlich immer das Finden von Ersatzteilen. Im Internet ist es wie immer bei dem Thema Oldtimer eher schwierig das Richtige zu einem akzeptablen Preis zu finden. Wenn man Originalteile möchte, wird es noch schwieriger. Die richtigen Kontakte helfen einem aber auch beim Teilebesorgen weiter.

Zu meinem Glück wusste mein Vater von einem Oldtimer Teilemarkt, der einmal im Jahr in Italien stattfindet, genauer gesagt in Reggio Emilia, das liegt in der Nähe von Parma. Fünf seiner Oldtimer Freunde aus dem Laverda Club fuhren dieses Jahr gemeinsam nach Reggio Emilia. Das Datum vom 7. und 8. April passte auch gut in meinen Zeitplan. Da sieben Männer aber nicht in einem normalen Auto Platz haben, musste ich ein grösseres Auto organisieren.

Die Eltern eines meiner besten Freunde Max besitzen einen Renault Sprinter, der neun Sitzplätze hat und etwas Stauraum für die gekauften Teile. Max und sein Vater sind auch Oldtimerfans. Max hat gerade angefangen einen fast 100-jährigen englischen Oldtimer der Marke Panter zu restaurieren. Ich fragte ihn, ob er nach Reggio Emilia mitkommen möchte und ob wir den Renault für die Reise ausleihen dürfen. Max war sofort begeistert und den Renault durften wir benutzen. Ich war froh, dass noch eine in meinem Alter auf die Reise mitkommt.

Wichtig ist, dass man nicht einfach so an einen Teilemarkt geht, sondern sich gut darauf vorbereitet. Ich hatte noch etwas Zeit, um mir eine genaue Ersatzteilleiste zu erstellen. Ich erstellte mir also diese Liste und schaute im Internet oder in Fachbüchern nach wie die nicht vorhandenen Teile aussehen. Die Liste wurde grösser als gedacht. Aber viele Teile wie z.B. Pneus oder eine Kette konnte ich einfach in der Schweiz bestellen. Die Liste war fertig und ich freute mich auf den Teilemarkt.

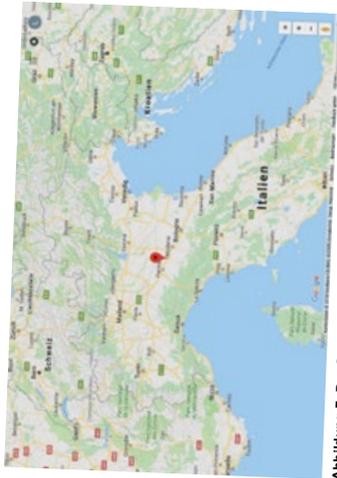


Abbildung 7: Der Ort Reggio Emilia in Italien. (Google maps)



Abbildung 9: An diesem Verkaufstand habe ich sehr viele Teile gekauft. (Vom Autor)

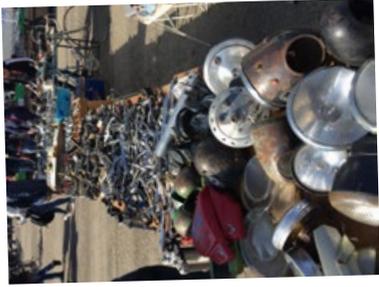


Abbildung 8: Ein Stand auf dem Teilemarkt. (Vom Autor)

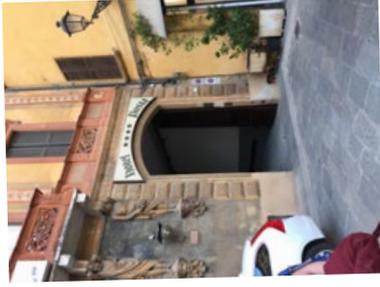


Abbildung 10: Das Hotel Posta in dem wir übernachtet haben. (Vom Autor)



Vertiefungsarbeit 2019

dem Mittagessen machten wir uns erneut auf die Suche. Am ersten Tag suchten wir vor allem bei den Ständen rings um die drei Hallen nach Ersatzteilen. Immer wieder entdeckte man etwas, das der richtige Ersatzteil hätte sein können. Meistens war es allerdings nur ein sehr ähnliches Teil, aber nicht das richtige. Trotzdem fanden wir ein paar Einzelteile und ich war glücklich mit der Ausbeute.

Etwa um 16:30 trafen wir den Rest von unserer Truppe beim vereinbarten Treffpunkt und wir fuhren zusammen zu unserem Hotel in der Stadt.

Das schöne Hotel Posta war nur etwa 15 Minuten vom Markt entfernt und lag mitten in der Altstadt. Wir bezogen unsere Zimmer und trafen uns schon bald wieder frisch geduscht vor dem Hotel um etwas essen zu gehen. Auf der Piazza nahmen wir einen klassischen, italienischen Aperò. Im Restaurant Don Papi war schon für uns reserviert. Und was ich nicht wusste: man traf sich mit dem Laverda Club Deutschland an einem Tisch. Wir assen ein italienisches Füngangmenü und führten spannende und sehr lustige Gespräche. Nach dem üppigen Essen und dem etwas speziellen Wein namens Lambrusco gingen wir todmüde schlafen.

Abbildung 11: Robert (mein Vater), Werner, Max, Jörg (Giorgio), Andi, Markus, der Autor, Arwed. (von links nach rechts), (Vom Autor)



Am nächsten Morgen checkten wir nach dem Frühstück aus und machten uns wieder an fehlenden Teilen aufzutreiben. Bis anhin half mir mein Vater bei der Verständigung, denn er spricht etwas Italienisch. Doch für heute hatten wir noch ein Ass im Ärmel. Giorgio, der durchgeknallte Laverda Fan, kannte in der Halle einige Händler persönlich, weil er jedes Jahr diesen Teilemarkt besucht. Er kann sehr gut Italienisch und kennt die Tipps und Tricks beim Verhandeln. Er weiss, welche Händler einem über den Tisch ziehen möchten und welche Geschäftsleute fair sind.



Abbildung 12: Das sind alle Teile die ich erworben habe am Teilemarkt. (Vom Autor)

gelernt hat und dass sogar schon mal die Laverda Familie bei ihm zuhause zu Besuch war. Dieser Typ faszinierte mich und ich hatte Glück, dass er mir so gerne half. Alleine hätte ich die Verhandlungen wegen der Fremdsprache nicht meistern können. Und somit konnte ich diese Grenze mit Hilfe von meinem Vater und Giorgio



Vertiefungsarbeit 2019

überwinden. Der zweite Tag war wirklich sehr erfolgreich und ich konnte bis auf die neubezogene Sitzbank alle gewünschten Teile besorgen. Das ist grossartig. Weil alle zufrieden mit ihrer Ausbeute und dem Wochenende waren, machten wir uns um 15:00 auf den Heimweg.

Der Platz im Renault wurde etwas knapp, weil ich so viele Teile gekauft hatte. Bis zum zweistündigen Stau vor dem Gotthard waren alle bestens gelaunt. Zur Aufmunterung assen wir in Brunnen am Vierwaldstättersee ein paar Kugeln Glace und brachten danach alle nach Hause.

Die Truppe der Oldtimerverrückten Männer war immer sehr gut drauf. Und meine Ausbeute vom Wochenende konnte ich zuhause das erste Mal in Ruhe begutachten. Jetzt denke ich, ich bin jetzt auch ein bisschen ein Oldtimerverrückter geworden.



Vertiefungsarbeit 2019

5 Die Geschichte von MV Agusta

Im Jahre 1907 begann die Geschichte von MV Agusta. Ein wohlhabender Graf namens Giovanni Agusta beschloss, ein Flugzeug zu bauen. Nur vier Jahre zuvor, am 17. Dezember 1903, hatten die Gebrüder Wright den ersten motorisierten Flug erfolgreich absolviert.

Als Giovanni Agusta seinen Doppeldecker Ag 1 zu bauen anfang, befand er sich unter den Luftfahrtpionieren in Italien. 1907 absolvierte Giovanni Agusta einen erfolgreichen Flug mit seinem Doppeldecker Ag 1.

1911 entwarf er einen Fallschirm, der im Falle eines technischen Problems nicht nur den Piloten unbeschadet auf den Boden bringen sollte, sondern auch das Flugzeug. Das Gerät wog 15 Kilogramm und ist der Vorläufer von ähnlichen Fallschirmen, die heutzutage die Raumkapseln sicher zur Erde zurück bringen.

Giovanni Agusta ist 1879 in Parma geboren und starb am 27. November 1927 im Alter von erst 48 Jahren.



Abbildung 14: Der Doppeldecker Ag 1 (Mick Walker)

1920 gründete Giovanni Agusta die Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta. Man reparierte und stellte Aktiengesellschaft. Man reparierte und stellte Militär- und Zivillflugzeuge her. Den Jungfernflug der Ag 2 erlebte Giovanni gerade noch vor seinem Tod. Seine Frau Giuseppina Turretta Agusta bekam die Firma. Domenico Agusta war aber der geeignetste der vier Söhne und übernahm die Geschäftsleitung von Agusta. Er blieb bis zu seinem Tod 1971 an der Spitze der Firma.

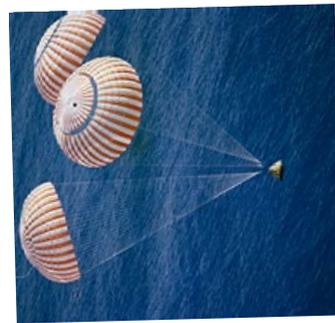


Abbildung 15: Diese Fallschirme basieren auf der Erfindung von Giovanni Agusta (Space capsule)

Nachdem Italien im Jahre 1911 als erste Nation Flugzeuge bei der Eroberung Libyens zu Kriegszwecken einsetzte, lief die Produktion von Flugzeugen im Ersten Weltkrieg bei Agusta auf Hochtouren. Im Jahre 1919 galt MV als einer der führenden Luftfahrtspezialisten in Italien.



Vertiefungsarbeit 2019

Wie allen anderen der Luftfahrtindustrie im Zweiten Weltkrieg, wurde Domenico Agusta von den Deutschen verboten, etwas für die Luftfahrt herzustellen. Daher musste sich Domenico Agusta etwas Neues einfallen lassen. Er entschied sich für die Herstellung von Kleinmotorrädern und gründete schliesslich 1945 die Firma MV Agusta „Meccanica Verghera Agusta“ („mechanischer Betrieb Agusta in Verghera“ – einem Ortsteil von Samarate, Norditalien).

Wie sich herausstellte, hatte Domenico Agusta den richtigen Riecher und 1946 kam das erste Motorrad von MV Agusta auf den Markt. Das 98ccm Zweitakt-Motorrad war der Anfang einer erfolgreichen Motorradgeschichte.

Trotzdem stieg Domenico Agusta wieder in die Luftfahrtindustrie ein, führte aber das Geschäft mit den Motorrädern weiter. Nach dem Boom der 1950er Jahre fuhr MV Agusta in den 1960er und 1970er Jahren zahlreiche Rennsieg ein. Die Marke MV Agusta ist die erfolgreichste Motorradmarke, die der Rennsport je gesehen hat. 1980 wurde die Produktion aber infolge finanzieller Probleme eingestellt.



Abbildung 17: Die erste MV Agusta 98ccm, Zweitakt (Die erste MV Agusta)



Abbildung 18: Auch die Rega besitzt Helikopter von Agusta (Patrick Dreyer)

Nachdem die Marke MV Agusta ein paarmal weiterverkauft wurde, gehört MV Agusta zur Castiglioni-Gruppe, die auch schon den beiden italienischen Motorradmarken Ducati und Aermacchi wieder auf die Beine geholfen hat. Auch heute noch ist MV Agusta dafür bekannt, sportliche Motorräder in unvergleichbarem, italienischem Design herzustellen. Unter dem Namen Agusta wurden noch lange Flugzeuge und später auch Helikopter in Zusammenarbeit mit anderen Firmen hergestellt, bis 2017 als diese den Namen in „Leonardo“ umbenannten.



Vertiefungsarbeit 2019

6 Interview

Mein Interview habe ich mit Niggi Horni gemacht. Das ist der Präsident des MV Agusta Club Schweiz. Die technischen Daten und Fotos der im Interview erwähnten Motorräder findet man nach dem Interview.

Präsident MV Agusta Club Schweiz

Name: Niggi Horni

Beruf: Arbeitet bei einer Gebäudereinigungsfirma im Büro

Erlernte Berufe: Hochbauzeichner, Maurer

Geburtsdag: 07. 02. 1953,



Abbildung 19: Niggi Horni vor einer MV Agusta F4. (Niggi Horni)

- 1. Wieso bist du ein Fan von MV Agusta**
Ich habe schon als kleiner Junge die MV AGUSTA Motorräder bewundert. Nein, nicht nur bewundert, ich habe sie verehrt.
- 2. Seit wann bist du ein Fan von MV Agusta?**
Seit ca. 1968, also seit dem zarten Alter von 15 Jahren.
- 3. Welches ist deine Lieblings MV Agusta und wieso?**
Meine Lieblings MV ist die alte 750 S (Jahrgang 1972) mit der Tankbemalung rot-blau-weiss. Ein wunderschönes Motorrad.
- 4. Gibt es eine MV Agusta, die du gar nicht toll findest und wieso?**
Alle neuen MV's die ab dem Modell 1000 S gebauten wurden. Billigangebote, für mich keine gute und gesunde Geschäftspolitik.
- 5. Was unterscheidet die Marke MV Agusta von den anderen Motorradmarken?**
Nur durch die Seltenheit und die Geschichte, halt eben grosse Klasse.
- 6. Welche Motorräder von MV Agusta stehen in deiner Garage?**
Zwei MV AGUSTA 350 S (Ipotesi, eine 125 S MV, eine Rennmaschine 350 S, eine neue 1000 S (vor den Billigangeboten). Vor einem Jahr habe ich meine Schönste verkauft, eine MV Amerika 750 S, Jahrgang 1975.

Lino Siegenthaler
09.01.2019

19



Vertiefungsarbeit 2019

- 7. Findest du vor allem die Oldtimer von MV Agusta toll oder auch die neuen Modelle seit dem Kauf durch die Castiglioni-Gruppe 1992?**
Vor allem die Oldtimer natürlich, mit diesen Modellen wurde ich älter. Mit den neuen habe ich auch Freude, aber nur bis zur Produktion der F4 1000 S oder der Brutale 910.
 - 8. Interessierst du dich auch für die Luftfahrtgeschichte von MV?**
Nur am Rande. Ich habe einmal eine Führung durch die ganzen Produktionshallen der Helikopter mitmachen können. Das war sehr interessant und technisch gesehen natürlich eine grosse Sache.
 - 9. Wieso bist du Präsident vom MV Agusta Club Schweiz geworden?**
Die Frage für den Nachfolger von Erwin Naldi konnte ich immer mit ja beantworten. Für mich war es eine Ehrensache. Mit 15 Jahren noch von MV Motorräder geträumt - mit 52 Jahren Präsident vom MV Agusta Club Schweiz! Dieses Amt war für mich auch eine Lebensschule.
 - 10. Auf welchen Clubanlass freust du dich am meisten und wieso?**
Das Jahrestreffen ist immer der Höhepunkt im Terminkalender. Wir treffen viele Mitglieder und Freunde aus dem nahen und weiteren Ausland.
 - 11. Welche Voraussetzungen braucht es, um Mitglied des MV Agusta Club Schweiz zu werden?**
Keine besonderen. Es genügt, wenn du Freude an der Marke MV AGUSTA hast. Sei es wegen der Motorräder oder wegen der Geschichte.
 - 12. Hast du auch beruflich mit der Marke MV Agusta oder sonstigen Motorradmarken zu tun?**
Nein, überhaupt nicht. Ich arbeite in einer Gebäudereinigungsfirma.
 - 13. Hast du einen Tipp für junge Einsteiger in die MV Oldtimer Szene?**
Komm in den Club und werde Mitglied.
 - 14. Was denkst du über den Wiedereinstieg in die Moto2 durch MV Agusta mit dem Schweizer Rennfahrer Dominique Aegerter?**
Eine riesige Geschichte. Freut mich für Dominique Aegerter, dass er doch noch einen Rennstall gefunden hat. Hoffentlich hält er die Fahne der Marke aus Galerate hoch.
- Vielen Dank Niggi für das informative Interview.**

Lino Siegenthaler
09.01.2019

20



6.1 Legende

Hier sind Fotos und technische Daten zu den erwähnten Motorrädern im Interview mit Niggi Horni.



Abbildung 20: Mv Agusta 750 S
(Joe Black)

MV Agusta 750 S
Baujahr: 1972
Motor: Luftgekühlter 4 Zylinder
Hubraum (cm³): 742.9
Leistung (PS): 72
Getriebe: 5-Gang-Getriebe



Abbildung 21: MV Agusta 350 S Ipotesi
(Motociclo)

MV Agusta 350 S Ipotesi
Baujahr: 1975-1977
Motor: Luftgekühlter 2 Zylinder
Hubraum (cm³): 348.9
Leistung (PS): 35
Getriebe: 5-Gang-Getriebe



Abbildung 22: MV Agusta 125 S
(Bazamoto)

MV Agusta 125 S
Baujahr: 1975-1977
Motor: Luftgekühlter 1 Zylinder
Hubraum (cm³): 123.5
Leistung (PS): 10
Getriebe: 5-Gang-Getriebe



Abbildung 23: MV Agusta 350 S Rennversion
(Hannes Denzel)

MV Agusta 350 S (Rennversion)
Baujahr: 1971
Motor: Luftgekühlter 2 Zylinder
Hubraum (cm³): 349
Leistung (PS): 29
Getriebe: 5-Gang-Getriebe



Abbildung 24: MV Agusta America 750 S
(Motorcyclespecs)

MV Agusta America S
Baujahr: 1975-1977
Motor: Luftgekühlter 4 Zylinder
Hubraum (cm³): 789.3
Leistung (PS): 75
Getriebe: 5-Gang-Getriebe



Abbildung 25: MV Agusta F4 1000 S
(Motorcyclespecs)

MV Agusta F4 1000 S
Baujahr: ab 2004
Motor: Flüssigkeitsgekühlter 4 Zylinder
Hubraum (cm³): 998
Leistung (PS): 166
Getriebe: 6-Gang-Getriebe

7 Schlusswort

Ich bin mit viel Euphorie in das Projekt gestartet und habe mich natürlich gleich auf die Suche nach passenden Motorrädern gemacht. Doch bald wurde mir klar, dass das Ganze nicht so einfach ist, wie ich es mir vorgestellt hatte. Es war etwas ernüchternd. Ich bekam schon fast ein bisschen Stress, dass ich nichts finden würde.

Ich hatte ja auch nicht viel Zeit, um ein Objekt zu finden und dann noch eine gute Arbeit darüber zu schreiben. Ich habe von meiner Mutter zwei Kontakte bekommen, die mit Piaggio Vespa zu tun haben. Weil ich persönlich eine Vespa einen sehr schönen italienischen Roller finde, habe ich schon wieder angefangen zu träumen.

Mit den Antworten auf meine E-Mails verging mir das Träumen aber wieder. Die Vespa ist zurzeit so beliebt, dass die Preise durch die Decke gehen und ich mir mit meinem 2'000CHF-Budget das niemals leisten könnte. Ich war wieder etwas enttäuscht. Aber ich musste unbedingt etwas finden.

Zum Glück hatte ich noch ein Ass im Ärmel, nämlich meinen Vater. Da er sich im Thema „Oldtimermotorrad“ gut auskennt, hat er mir ein paar wichtige Tipps gegeben und auch die wichtigen Kontakte hergestellt. Plötzlich ging etwas und ich hatte schon bald von einem Freund meines Vaters ein Angebot für eine Moto Guzzi Guzzino 65ccm bekommen. Die MV Agusta 175 CSTL habe ich fast zur gleichen Zeit gefunden. Ich wusste, dass ich die MV Agusta unbedingt anschauen gehen musste.

Als sich dann auch noch der Verkäufer Valentin als sehr freundlicher Mann herausstellte und mir die MV Agusta bei der Besichtigung gut gefallen hat, war ich wieder voller Zuversicht. Die MV Agusta gefiel mir auch sehr als Objekt zum Restaurieren. Also nutzte ich die Chance und kaufte das Motorrad.

Ich habe mein erstes Ziel erreicht und bin sehr glücklich damit. Dass ich in Reggio Emilia den Teilemarkt besuchen konnte und all die Oldtimer vorrückten Männer so hilfsbereit waren, für das bin ich natürlich sehr dankbar.

Die Reise war sehr erfolgreich und hat grossen Spass gemacht. Beim Schreiben der Arbeit habe ich gemerkt wie viel ich gelernt habe: Wie man an einen Kauf herangeht, über alle technischen Aspekte und auch über den Umgang mit den Menschen. Ich musste telefonieren, E-Mails schreiben und verhandeln (auch in Italien). Das hat mir sehr gefallen.

Ganz herzlich bedanke ich mich bei meinem Vater Robert für die Unterstützung bei der Auswahl und beim Kauf meines Motorrades, bei Valentin, dass er mir die schöne MV Agusta verkauft hat. Für die Beantwortung meiner Interviewfragen danke ich Niggi Horni. Ich danke auch Max und seiner Familie, dass wir den Renault Sprinter ausleihen durften. Und all den Oldtimerfreunden von meinem Vater für die Unterstützung in Reggio Emilia.

Für die Mithilfe beim Verfassen und der Gestaltung meiner Arbeit bedanke ich mich bei Meret, Andrin und Katharina.

Lino Siegenthaler
09.01.2019

LEVO
BATTERIEN

CH-QUALITÄT IN BEWEGUNG

WWW.LEVOBATTERIEN.COM

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

The advertisement features a dark blue background with a grid of white icons representing various vehicles and equipment, including cars, trucks, forklifts, tractors, and motorcycles. The LEVO BATTERIEN logo is prominently displayed in the top left corner, and the tagline 'CH-QUALITÄT IN BEWEGUNG' is centered at the top. Contact information is provided in the bottom right corner.

24. Jahrestreffen MV AGUSTA Club Schweiz

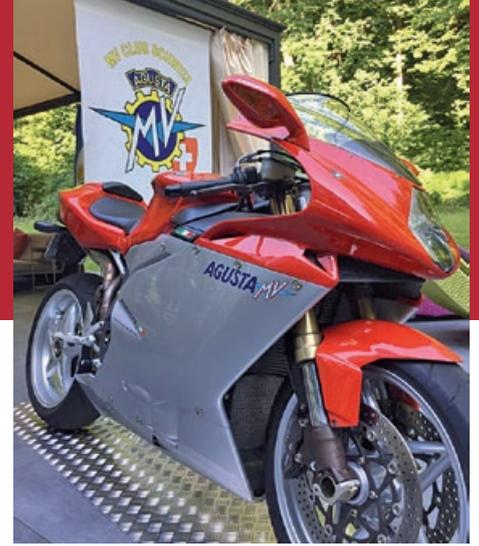
19. – 21. Juli 2019 | City Garden Hotel, Zug

Der Wald hinter dem Hotel gab uns die Ruhe und den Schein, dass wir irgendwo in einem unberührten Tal weit ab von der Zivilisation unser Jahrestreffen abhalten würden. Doch weit gefehlt. Wir waren in der schönen Stadt Zug, ca. 5–10 Min vom Zentrum oder von der Altstadt entfernt. Zug ist der Hauptort vom Kanton Zug. Für die grossen Sparer und/oder Finanzhaie ist Zug eine Steueroase.

Einmal mehr hatten wir wieder wunderschönes, warmes und trockenes Wetter. (Bis auf Sonntag-Morgen. Aber da waren schon fast alle Lieblinge in den Autos oder Hänger festgezurr.) Der Frühsommer meinte es gut mit uns Schweizern. Was bei unseren Treffen nicht selbstverständlich ist. (Man denke an das treffen in Grellingen, wo wir die Ausfahrt ins Orgelmuseum nach Sewen machten. Auf den Tischen, im Garten vom Museumsrestaurant, waren tausende grosser Hagelkörner verteilt).

Am Freitag-Abend haben sich doch schon 25 Freunde aus Nah und Fern bei uns im Hotel und auf dem Parkplatz eingefunden. Material und Motorräder wurden ausgeladen. Mit der Dekoration begonnen. MV-Motorräder in Reih und Glied hinstellen, kaum standen sie da, wurden die MVs sofort wieder umgestellt, geordnet usw., damit alles seine Ordnung hatte. (siehe Webseite)





Danach der erste grosse Höhepunkt von unserem MV Motorradfest. Das Nachtessen wurde serviert. Hungrig rennend stürzten sich die Jungen auf die Vorspeise. Wir Alten hingegen genossen langsam den Weg zu den Tischen. Freuten uns auf die Vorspeise und nahmen genüsslich auch den Hauptgang ein. (Sind halt alles Erfahrungswerte, die man mit dem langen Leben sich aneignet.)

Nach den diversen Tranksamen auf der kuscheligen Polstergruppe im grossen Zelt am Waldrand sind wir dann glücklich ins Bett gefallen. Denn der nächste Morgen nahte schon langsam.



Am Samstag trafen wir uns vor und hinter dem Haus. Begrüssungen, Freunde sehen. Überhaupt herrschte eine grosse Glückseligkeit. Wir hatten uns wieder. Denn es ist schon klar. Es kommen ja fast immer die gleichen lieben Leute, Freunde und Begleiter zu uns aus Nah und Fern.

Nach einer guten Gulaschsuppe fuhren wir dann um 13.30 Uhr auf unsere schöne Ausfahrt los. Wir machten bei diesen vielen anwesenden MV-Motorrädern zwei Gruppen. Die alten Kleinen, sowie in der 2. Gruppe alle alten 4 Zylinder und die Neuen. Wir kamen zügig voran. Wir dachten, die drehen mit uns noch einen Film. Scheinwerfer blendeten uns auf der Ausfahrt. Doch nein, es waren nur die aufgestellten Blitzer der Zuger Polizei.



Sicherlich waren das die meisten MV-Motorräder, die je an einem Schweizer-Treffen die Ausfahrt mitmachten. Vielen Dank!

Die Ausfahrt beendeten wir auf dem grossen Metalli-Platz vor der UBS. Sehr viele Stadtbummler blieben interessiert bei unseren Schätzen stehen und freuten sich sichtlich.

Danach wieder zurück ins Hotel. Motorräder zur Schau stellen, Leder versorgen, eine kühle Stange Bier anschmalen. Dann ab zum Duschen. Danach das beliebte Fachsimpeln, (nicht über die hübschen Frauen) sondern nur über unser ach so schönes Hobby.

Um 19.30 Uhr wurde der Apéro auf der Terrasse unter den schützenden Sonnenschirmen eingeläutet. Beim Frohlocken der aufgetischten Köstlichkeiten konnten wir wieder die Ruhe des grünen Waldes inmitten der Stadt Zug geniessen.

Das Nachtessen war gemütlich. Die Jungen haben vom Freitag viel gelernt.



Zum Essen waren es bereits 42 Gäste bei uns zu Besuch.

Martin Laqua brachte als Gastgeschenk das Fotobuch vom verstorbenen Präsidenten vom Deutschen MV AGUSTA Club mit.

Es rollte in mir noch einmal die ganze Trauer von der Beerdigung auf. Trotzdem, eine sehr schöne Erinnerung an einen grossen Mann. Werde es an die Generalversammlung im nächsten Jahr mitnehmen.

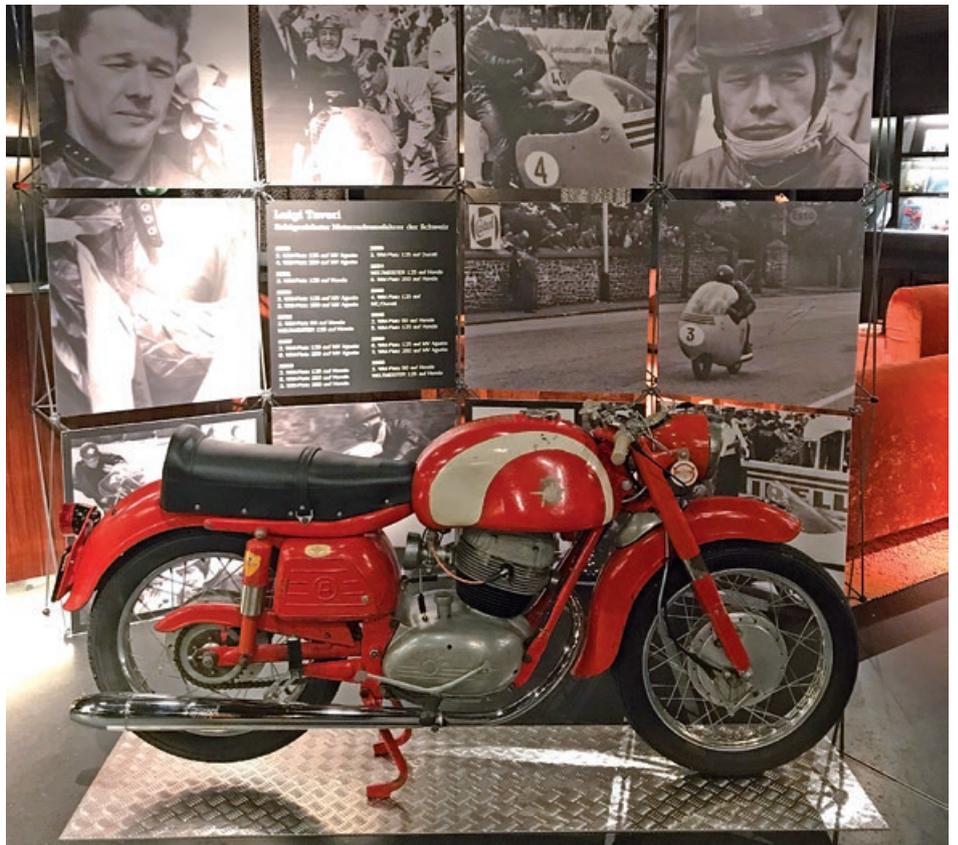
Unsere Freunde aus Holland beglückten uns mit Holzschuhen. Getanzt wurde dann mit diesen hölzernen Fussbekleidungen vor allem zur Belustigung der Gäste.

Was uns auch bei diesem Anlass wieder auffiel: im Prinzip, war es ein internationales Treffen. Holländer, Deutsche, ein Franzose, fünf Ungaren und einige Schweizer trafen sich in Zug um unserem Hobby zu frönen.

Nach dem Treffen ist vor dem Treffen. Wir freuen uns jetzt schon alle auf unser 25. Jubiläums-Jahrestreffen in Brunnen am Vierwaldstättersee vom 17. bis und mit 19. Juli 2020. Ruedi Schuler, für deinen Mut, die Arbeit und Organisation bedanken wir uns recht herzlich.

Allen, die uns bei unserem Fest besucht, mitgeholfen und uns sonst wie unterstützt haben, danke ich auf diesem Wege. Ganz besonders möchte ich Dominique Winter erwähnen, für die gute Organisation und ihr Engagement.

Niggi Horni





SCHUHVERKAUF UND ACCESSOIRES
REPARATUREN UND SCHLÜSSELSERVICE



ORTHOPÄDIE-TECHNIK

IHRE FÜSSE IN GUTEN HÄNDEN!

FAZZONE FUSS-ORTHOPÄDIE
 HAUPTSTR. 84, 4450 SISSACH, TEL. 061 971 15 43
 ZÜRCHERSTR. 127, 4052 BASEL, TEL. 061 311 86 68
 fazzone@fazzoneschuhe.ch, www.fazzoneschuhe.ch

Schuhverkauf

Bei uns finden Sie eine grosse Auswahl an bequemer, lässiger, origineller Trend-Schuhmode von: Lowa, Solidus, Legero, Ströber, Superfit, Brako, UGG, Hector, FRETZmen, Ventostar, Crocs, Think, Waldläuffer, Gabor, Fidelio, Pantofola d'oro, Dolomite, FinnComfort, Xelero, Künzli, Wolky, Brooks



Verkauf von Handtaschen und Socken

Reparaturen von:

Sohlen, Absätzen, Spitzen, Ecken, Klebearbeiten, Aufbau neuer Böden, Decksohlen, Stiefelschaftänderung, Fersenfutter

Schlüsselservice

Orthopädische Fussorthesen und Prothesen nach Mass oder konfektionierte Orthesen und Sportbandagen werden eingesetzt, wo der Fuss gestützt, geführt, stabilisiert oder ersetzt werden muss.

- Orthopädische Fussorthesen nach Mass
- Orthopädische Fussprothesen nach Mass
- Konfektionierte Orthesen und Sportbandagen

Orthesen nach Mass werden z.B. bei schmerzhaften Gelenken wie Arthrosen, angefertigt, bei Krankheiten wie z.B. MS. Fussprothesen kommen zum Einsatz bei Amputationen.



Orthopädische-Mass-Einlagen nach Computer-Analysen



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



GEHILFEN



ÖFFNUNGSZEITEN

Orthopädische-Schuhtechnik

Medizinisch konfektionierte Orthesen und Bandagen gelangen zum Einsatz bei Verletzungen am Fuss und Knie bis zu deren Aushéilung oder vorbeugend bei Instabilitäten und Abnützungen.



Bauerfeind und Sigvaris



Medizinische Kompressionsstrümpfe

Hilfsmittel

- Diverse Hilfsmittel und Zubehör
- Rollatoren Vermietungen
- Scooter



SISSACH

Montag – Freitag: 08.00 Uhr – 12.00 Uhr
13.30 Uhr – 18.30 Uhr
Samstag: 08.00 Uhr – 16.00 Uhr

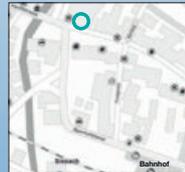
BASEL

Montag – Donnerstag: 08.00 Uhr – 12.00 Uhr
13.30 Uhr – 18.00 Uhr
Freitag: 08.00 Uhr – 12.00 Uhr
13.30 Uhr – 17.30 Uhr
Samstag: geschlossen

Für Massanfertigungen bitten wir um tel. Anmeldung

Hier finden Sie uns:

Hauptstrasse 84, 4450 Sissach Zürcherstrasse 127, 4052 Basel



gull zünd & funke
agentur für gestaltung
kommunikation · internet · events



esfunkt.ch
facebook.com/esfunkt





Die Werkstatt für klassische Motorräder

Aufs neue Jahr noch etwas sehr erfreuliches!

Wir konnten mit Tom Hauri aus Reitnau (AG) eine Vereinbarung abschliessen um den Weiterbestand im Bereich Reparaturen, Service und Restaurationen zu gewährleisten – die wir aus bekannten Gründen reduzieren mussten (Krankheit Silvio). Tom kennt man in der Szene sehr gut als Ducati Spezialist mit 20 Jahren Berufserfahrung und mit dem nötigen Flair für Youngtimer.

Details: www.tomhauri.ch

Er wird sich um alle Bereiche, die von Swiss Classic Bikes abgedeckt wurden, kümmern – also auch um unsere Zweitakt Kawasaki 3 Zylinder Raketen sowie Z1 900 und natürlich unsere italienischen Divas Benelli, MV Agusta, Laverda usw. Swiss Classic Bikes wird für die Ersatzteil-Beschaffung aus unserem grossen Fundus Tom beliefern sowie bei Bedarf mit unserem langjährigen Erfahrungsschatz zur Verfügung stehen. Somit könnt Ihr also Eure Bikes weiterhin uns anvertrauen mit der Garantie, sie in kompetenten Händen zu wissen.



Swiss Classic Bikes AG | Kawasaki Triple Switzerland | Grenzweg 10 | CH-5040 Schöffland
T 062 721 01 38 | Fax 062 721 34 06 | info@swissclassicbikes.com | www.swissclassicbikes.com

Czech Moto Classic

16. – 18. August 2019



Gasthof zum Bären

Ueli & Eveline
Marti-Züllig

Marktgasse 1
4704 Niederbipp

032 633 11 11

www.baeren-bipp.ch

Montag ganztags,
Dienstag bis 17:00 Uhr
geschlossen

Ausflug mit dem MV Agusta-Club Benelux

23. – 25. August 2019 | «Luxemburg ohne Autos»

Freitag 23. August

09.30, Treffpunkt am Französischen Zoll, Basel. Ruedi und Christine Schuler, Erwin Naldi und ich. Autobahnfahrt bis grob vor Saarbrücken. In St. Wendel haben wir die treuen Freunde Jürgen und Birgit Gerbig getroffen.

Nach dem Mittagessen, fahren wir dann mit unserem Grüppchen gemütlich ins Hotel des Ardennes in Hoscheid. Unsere Schweizer Fahrgemeinschaft wurde dann noch komplettiert durch Bruno und Rebecca Guggisberg. Grosse Empfangsparty. Dieses Hotel kann und muss man empfehlen. Preis sehr ok. Essen und Liegen hervorragend.

Samstag 24. August

Abfahrt zur ca. 200 km langen Ausfahrt. Im Radius von ca. 40 km vom Hotel entfernt konnten wir die sehr schönen, kleinen, kurvigen Strässchen geniessen. Die ersten 50 km in einem sehr guten Schnitt. Bei mir kam der Gedanke auf. Wir sind auf der Flucht. Das zügige Gleiten wurde noch unterstützt, indem wir auf diesen 200 km fast keine Autos kreuzten. Es war wie im Paradies. Die Strassen erinnerten mich sehr stark an die Ferien in Sardinien. Einfach super.

Am Abend Essen, Trinken und neue Mitgliedschaften im MV AGUSTA Club Benelux unterschrieben.

Sonntag 25. August

Nach dem Frühstück, Verabschiedung. Ruedi und Christine fahren an die Nordsee in die Ferien. Die verrückten und nicht müde werdenden Holländer noch einmal auf eine kleine Ausfahrt. Erwin und ich zurück, zu unseren sehnsüchtig wartenden Frauen.

Einmal mehr ein schönes, zufriedenes Wochenende mit unsern Freunden. Richard und Erna Monasso ein grosses Dankeschön fürs Organisieren.

Niggi Horni





BeautyOase

SYLVIA SCHNEITER

IN UNSEREM ANGEBOT

- Verschiedene Gesichtsbearbeitungen
- Permanent Make-up
- Pediküre, Maniküre und Gelnägel
- Dauerhafte Haarentfernung mit dem Diodenlaser
- Haarentfernung mit Wachs
- Schminklounge
- Wellnesstag
- Pflegeprodukte der Marken Babor, Deynique, Laroma
- Geschenkgutscheine
- Wunderschöne Deko- und Geschenksideen

EDLE GESCHENKBOUTIQUE

Besuchen Sie unsere schöne Ausstellung im 1. OG

BEAUTY OASE SYLVIA GMBH · Rütistrasse 6 · CH-8733 Eschenbach
Ihre Telefon-Hotline: 055 282 22 64 · info@beautyoasesylvia.ch · www.beautyoasesylvia.ch

Wir sind für Sie da:



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

ISO 9001:2000

HERZOG 
DICHTUNGEN

www.herzogdichtungen.ch

MV Agusta Club - Online
www.mvagustaclub.ch

Berichte, Fotos, Links, Downloads uvm.



Bestellen Sie Ihr Zubehör rund ums Saxophon ganz einfach online bei

WWW.SAXOPHONSHOP.CH



Saxophone von Rampone & Cazzani (nur auf Bestellung), Mundstücke, Blätter, Blattklammern, Koffer und Taschen, Ständer, Reinigungsmittel, Tragschnüre

Stefano Atzeni, Neudorfstrasse 16, 6312 Steinhausen info@saxophonshop.ch

Italo Zmorge

25. August 2019 | Inwil (LU)

Bereits zum 3. Mal fahren wir zum Italo Zmorge. Für uns ist es fast ein Heimspiel, das ländliche Inwil bei Eschenbach liegt nur etwa 30 von uns entfernt. Dieses Jahr meint es das Wetter gut: bei strahlendem Sonnenschein treffen wir bei der Käserei ein. Dieses Jahr wurde der Anlass aber auf einen nahe gelegenen Hof verlegt, wo es klar mehr Platz für die Motorräder hat. Weil wir erst etwa um 10.30 Uhr eintreffen, ist schon eine stattliche Anzahl von Töffs da, etwa 50 Stück würde ich schätzen. Wir bestaunen viele Schönheiten aus bella Italia: Ducati, Bimota, Malanca, Aspes, Benelli, Gilera, Laverda, Vespa und natürlich MV Agusta. Wir treffen auf ein paar Clubmitglieder: Walti Riediker und Markus Bissig sind auch gekommen und wir fachsimpeln gemeinsam.

Natürlich darf das feine Frühstück nicht fehlen: Cappuccino vom Barista Wagen, Brot, Zopf, Konfi, Müesli, Fruchtsaft, Käse, Schinken, Rösti, gebratener Speck und Spiegeleier. Was das Herz begehrt, alles was da!

Mit voll geschlagenem Bauch machen wir noch einmal eine Runde durch die Motorrad-Reihen, machen Fotos und Plaudern.

Ein voller Erfolg, das diesjährige Italo Zmorge. Vielen Dank den Organisatoren des IMCS und dem Wettergott, für die warme Spätsommersonne.

Dominique Winter



Glemseck

30. August – 1. September 2019



Das Glemseck 101 ist die größte marken- und typübergreifende Motorrad-Open-Air-Veranstaltung in Deutschland. Das Glemseck 101 fand 2005 zum ersten Mal statt und feierte im September 2019 sein vierzehnjähriges Bestehen. Treffpunkt für das Motorradtreffen ist das Hotel Glemseck, an der ehemaligen Solitude-Rennstrecke in Leonberg bei Stuttgart. Es findet üblicherweise am ersten September-Wochenende statt. Es hat sich mittlerweile zum grössten Motorradtreffen Europas entwickelt. Das Motorrad Festival Glemseck 101 wird als der Treffpunkt für internationale Designer, Konstrukteure, Entwickler und ihre Motorräder, das grösste Custom-Bike-Treffen Deutschlands oder Europas bester Treffpunkt für die Freunde der Cafe Racer-Kultur mit den heißesten Bikes der Welt beschrieben. Der Besucherrekord wurde nach meinen Einschätzungen einmal mehr weit übertroffen!

Eine Veranstaltung die jeder Motorradfahrer einmal besucht haben muss!

Sportwart Ruedi Schuler

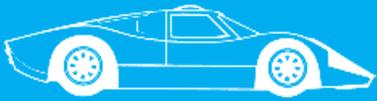




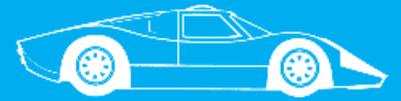
Mostra Scambio Imola

6. – 8. September 2019





Garage Urs Graf



**Verkauf und Reparaturen
aller Marken seit 1982**



Hubelgasse 7
3326 Bolligen

Tel. 034 411 24 21
Fax 034 411 00 33

Ihr kompetenter Ansprechpartner in allen MV Fragen



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

«Meine Garage!»

MV-Club-Geschichte von Toni Zurbriggen



Ich melde mich wieder ...

Hallo Zusammen, hier folgt nun der zweite Teil meiner Leidenschaft für das Motorrad, das Ihr sicherlich mit mir teilt. Ich fahre selbst nicht viel, liebe aber eigentlich das Ganze «drum-herum» und suche wie ihr ja bereits wisst immer wieder neue Projekte. Bei meinem letzten Artikel bin ich beim Bau einer Rollen-streckmaschine stehen geblieben. Ihr seid sicher gespannt was daraus geworden ist, Ihr seht es auf dem nachstehenden Bild. Verrückt doch, und Sie funktioniert.



Ein schwarzes stählernes verschweisstes Ungetüm mit zwei prächtig blinkenden glatten Rollen, die es einem ermöglichen die buckeligsten Alubleche wieder in Form zu bekommen. Für die obere Rolle habe ich ein grosses Kugellager verwendet. Das untere ist mit verschiedenen Radien einfach zu bekommen. Erste Gehversuche habe ich bereits hinter mir und ich bin begeistert, wie man mit einfachen Mitteln und kostengünstig eine derartige Maschine bauen kann. Ich beginne selbstverständlich mit einfachen Figuren und werde mich dann weiter an kompliziertere Formen wagen. Ihr wisst ja, Kunststoff beim Motorrad ist «out», wie auch die Kunststoffverpackung beim Essen!



Kleiner Exkurs Unterhalt MV-Agusta

Gerne möchte ich Euch noch über eine lehrreiche Erfahrung mit meiner MV-RR312 berichten, natürlich das Schätzchen in der Garage. Ich hatte beschlossen wieder einmal eine kleine Tour in den Schwarzwald zu unternehmen, als plötzlich nach 100 m die Maschine komplett ausgefallen war. In

voller Montur die Diva wieder in die Garage gestossen und nach einigen vergeblichen Versuchen, den Motor wieder zum Leben zu erwecken, habe ich es an diesem Tag aufgegeben. Wie immer bei solchen Vorfällen beginne ich intensiv mich in Foren und Handbüchern auszutoben, um irgendeinen Hinweis auf den Vorfall zu ergattern. Natürlich habe ich auch Charlie in Basel kontaktiert und er hat mir einige Stichworte beim Suchen der Ursache eingeflüstert. Es gibt doch diese Pferdeflüsterer und irgendwie müsste man doch am Klang eines ersten Geräusches am Motorrad erkennen, wo die Ursache liegen könnte. Einer der Hinweise von Charlie haben mich prompt zum Fehler gebracht, schau mal in den Tank. Dies habe ich getan und zu meinem Erstaunen befindet sich dort ein relativ kompliziertes Gebilde mit Schlangen Filter und einer Pumpe. Nach Zerlegen des Gesamten stiess ich auf einen defekten Benzinfilter. Neugierig, wie ich bin, habe ich mir das Innenleben des Benzinfilters angeschaut und wie Ihr seht das Filtermaterial hat sich teils aufgelöst und den Durchgang verstopft.



War ich froh, dass ich den Schaden gefunden habe. Es gibt doch nichts Schlimmeres als eine MV, die man nicht fahren kann. Da bekommt man Zustände! Diese Auflösung wird sicher noch beschleunigt durch neuartige Zusätze in Benzinmischungen, ähnlich wie es früher bei der Umstellung auf bleifreies Benzin. Ihr erinnert Euch sicher, sämtliche Dichtungen und Benzinleitungen lösten sich auf. Darum meine Empfehlung an alle MV-Besitzer wechselt das Filter regelmässig aus, keine Angst der O-Ring unten dichtet zu meinem Erstaunen gut ab!

Ein neues Projekt muss her!

Ich hatte immer den Wunsch die Reifen meines Motorrades selbst wechseln zu können. Ich weiss, für manche von Euch ist das sicherlich Routine oder man lässt es machen. Im vorigen «Jahrhundert» waren die Räder weit schmaler und die Speichenfelgen aus Chrom konnten mechanisch einiges ertragen und es war ein leichtes Spiel mit drei Montier-Eisen die Reifen zu wechseln. Ihr erinnert Euch sicherlich. Heutzutage mit den modernen eleganten Felgen ist äusserste Vorsicht zu walten, um die Felgen nicht zu beschädigen. Die manuelle Montage wurde schliesslich abgelöst durch moderne Montier-Maschinen. Diese sind meistens sehr gross im Umfang und Ihr wisst in meiner Garage herrscht ausgesprochener Platzmangel. Wie immer habe ich heftig im Internet «rercherchiert» und sage und schreibe fand ich eine elegante Lösung zum Nachbau. Ein paar viereckige Stahlrohre, Zuschneiden, Verschweissen und fertig die Handmontier-Maschine. Einzig die Lippe zum Herausheben des Pneu-randes habe ich zu einem vernünftigen Preis mir im Internet beschaffen müssen. Alles zusammengebaut und mit Hammerite bemalt, hängt das kleine Wunder nun an der Wand und wartet, um mir wieder beim nächsten Pneuwechsel von Dienst zu sein. Bereits habe ich zwei Reifen selbst montiert und ich sage Euch, das macht Spass, denn es ist wirklich Handarbeit und Ihr



braucht nicht in ein Fitnesscenter! Es gibt eine wichtige Grundregel bei der Montage, die man beachten muss: schafft Raum auf der Gegenseite, dass man den Reifen über die Lippe bekommt.

Das nachträgliche Balancieren spricht natürlich für sich.

Ein neues Projekt muss her!

Ich konnte mir vor einigen Jahren eine einfache Metallfräsmaschine günstig ergattern, Marke from China. Ich lernte mit diesen Maschinen bereits während den Praktika in der Studienzeit umgehen, sodass ich nach einigen Arbeiten mich am Rattern dieser Maschine ärgerte. Das Ding muss weg, auf einem Internetportal zum Kauf angeboten und innert drei Tagen war die Maschine verkauft, unglaublich die Dinge sind gefragt. Es gibt eben im Hobbybereich nur wenig Lieferanten, die zu einem akzeptablen Preis und auch befriedigende Qualität anbieten. Endlich Raum für etwas Neues und nach einer kurzen Evaluation habe ich mich für ein Europäisches Produkt entschieden, bestellt, gekauft und plötzlich steht vor der Eingangstür eine holzige Kiste mit einem Gewicht von über 100 kg. Der Weihnachtsmann ist bereits gekommen! Doch wie schafft man dieses Ungetüm in die Garage über Treppen hinweg? Die Ägypter haben es gezeigt, schieben auf einem günstigen Untergrund, schnell zwei gelbe Schalungsplatten darunter und der Transport ging fast von selbst, der Rücken blieb gesund! Und da steht sie dann, die Fräse, womit du diese schönen Alu-Formen aus dem vollen Fräsen kannst, natürlich ohne CNC, Handarbeit pur!



Ich dachte mir, der Kettenschutz wäre ein erstes sinnvolles Kunststoffteil, das deutlich sichtbar am Motorrad ist und sicherlich aus Alu ein Hingucker wird.



Ich bin gespannt, wie es aussehen wird. Das verrate ich Euch aber in meiner nächsten Episode und ich hoffe es finden sich neue Projekte.

Vorschau zum Bericht auf der nächsten Seite!



Ausflug zum NSU Museum nach Neckarsulm

13. – 15. September 2019 | MV Agusta Club Schweiz

Freitag 13.09.2019

Bericht von Ruedi Schuler

Ein Teil der Clubmitglieder traf sich am Freitagmorgen am 09:30 Uhr am Rheinfluss in Neuhausen. Die Route führte uns über Stein Am Rhein über den Schiener Berg nach Stockach, wo eine Umleitung immer wieder zur Umleitung führte. Nach mehrmaligem Umkreisen fanden wir dann den Ausgang nach Zizenhausen, wo wir einen kurzen Halt im Biker Village machten. Ein Dorf welches fast nur aus Motorradgeschäften besteht.

Anschliessend ging's der Donau entlang nach Sigmaringen weiter über schöne Strassen nach Leonberg. Eigentlich wollte ich noch schnell zum Glemseck, wo früher Motorrad & Autorennen stattgefunden haben. Doch leider reichte die Zeit nicht mehr, dank Umleitungen, Umleitungen...;-) So kamen wir ca. 18:30 im Hotel in Pleidelsheim an, wo Jürgen, Rosemarie und Paul auf uns warteten.

Nach einem wohlverdienten Bier ging's unter die Dusche, um anschliessend beim Italiener zu dinieren. Ein altes Italienisches Restaurant im Untergeschoss, wie in einem alten Weinkeller. Mehr als 20 Personen passen da nicht rein. Die Weingläser bis an den Rand gefüllt, „so muss ich nur einmal laufen“ dachte sich der Sizilianer wohl... Der alte lustige Italiener trippelte zigmal die Treppe zur Küche hoch, wo seine Frau alleine den Herd bediente. So ging der erste Tag zu Ende.

Müde und zufrieden liessen wir uns danach ins Bett fallen.



Samstag 14.09.2019

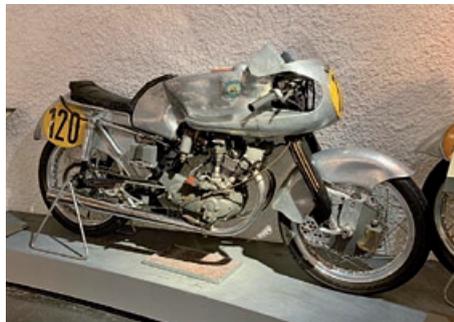
Bericht von Jürgen Gerbig

Sieben, acht, neun. Was sich vielleicht wie ein Kinderreim anhört, ist die harte Realität bei Ausfahrten vom Schweizer MV Agusta Club. Aufstehen, frühstücken, Abfahrt.

Die meisten fahren vor dem offiziellen Abfahrtstermin in Pleidelsheim noch schnell um die Ecke zum Tanken. So mancher bekam dabei noch den ultimativen Aufwackkick durch ein helles Blitzlicht. Tempo 30-Zone auf der gesamten Hauptstraße von Pleidelsheim. Ja, ja die Schwaben.

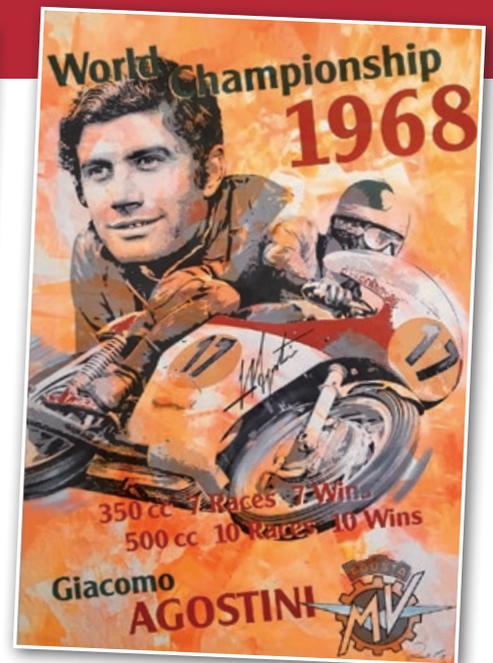
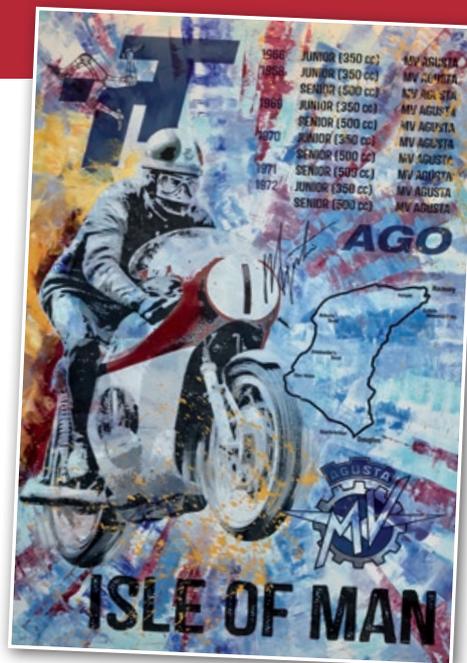
Anschließend ging es zum absolut sehenswerten Deutschen Zweirad- und NSU-Museum nach Neckarsulm. Vom Laufrad bis zu Rennmaschinen und Motorrädern aus allen Epochen war über verschiedene Stockwerke alles zu bewundern. Enduros, Motocrosser, Dragster und Maschinen mit denen Geschwindigkeitsweltrekorde gefahren wurden, sind auch Teil der Ausstellung. Auch eine Kreidler-Ausstellung sowie historische Tresore konnte man sich ansehen. Im Untergeschoss befindet sich das Tafelsilber, die NSU-Ausstellung mit sehr schönen Autos und Motorrädern von dem einst größten Motorradproduzenten.





Nach einer Kaffeepause in einem benachbarten Biergarten fahren wir dann Richtung Allgäu. Die späte Mittagspause in einem griechischen Restaurant belebte wieder Geist und Seele. In Bad Grönenbach checkten wir gegen 18:00 Uhr in ein tolles 4-Sterne Hotel ein und genehmigten uns das wohlverdiente Ankunftsbeer.

Das Abendessen in einem typischen bayerischen Wirtshaus und der ein oder andere Schlummertrunk an der Hotelbar rundeten den Tag ab. Und noch etwas haben wir in der Bar gelernt: Bestelle nie in Bayern ein **kleines** Bier. Der Gläservorrat dafür ist marginal.



Sonntag 15.09.2019

Bericht von Ruedi Schuler

Nach einem reichhaltigen Frühstück fahren wir der Schweiz entgegen. Nach Sonthofen im Allgäu ging's über den Riedbergpass (mit 1442 müM der höchst gelegene Pass in Deutschland) da genehmigten wir uns oben natürlich noch Kaffee und Kuchen. In Dornbirn wieder mit Umleitungen konfrontiert, gingen wir in St. Margreten über den Zoll. Auf der Autobahnraststätte Thurau, „mit Bedienung übrigens“ verpflegten wir uns nochmals und verabschiedeten uns dann vor Ort, da alle in eine andere Richtung nachhause fahren.

Übrigens alle drei Tage fiel kein einziger Regentropfen. Bis zum nächsten Mal!

Rennbericht

Rüdiger Freund

Datum: 09.12.2019
unser Zeichen: RF/GH
Nr.: 5285 / 5671

Rennsaison 2019 in der European - Klassik - Trophy

Nachdem ich 2018, für mich selbst überraschend, in der European - Klassik - Trophy den 6. Platz in der Gesamtwertung erreicht hatte, habe ich mir gesagt: auf ein Neues in 2019!

2019 wurden in der European - Klassik - Trophy 8 x 2 Rennen gefahren und zwar

-	Franciacorta (I)	20. - 21. April 2019
-	Schleizer Dreieck (D)	18. - 19. Mai 2019
-	Hockenheim (D)	01. - 02. Juni 2019
-	Walldüren / Odenwaldring (D)	15. - 16. Juni 2019
-	Assen (NL)	06. - 07. Juli 2019
-	Oschersleben (D)	27. - 28. Juli 2019
-	Most (CZ)	17. - 18. August 2019
-	Colmar Berg (LX)	07. - 08. September 2019

Auf jeder Rennstrecke 2 Rennen pro Wochenende. Wie immer geht es Donnerstagnachmittag los, der VW-Bus wird gepackt. 2 Racer, eine Honda-Dax und ein Fahrrad (fürs Fahrerlager).

Da ich noch nie in Imola (I) gefahren bin, hatte ich 2018 beim Rennen der Bikers Classic in Spa-Francorchamps (B) für das Rennen „200 Miglia di Imola Revival“ am 02. - 05. Mai 2019 gleich genannt. Der Veranstalter dieser Rennen, Spa-Bikers Classic und 200 Miglia di Imola, ist der selbe, die Fa. DG-Sport in Luxemburg.

Also fuhr ich mit dem Boxenluder Katja am 02. Mai 2019 diese rund 1.200 Km (gesamt 2.400 Km) in das schöne Italien in die wunderschöne Stadt Imola. Die Rennstrecke befindet sich direkt in, oder genauer gesagt an der Stadt Imola.

Auch dieser Parcours ist schön kurvig und gibt 'ne Menge Adrenalin auf der "Berg- & Talfahrt". Hier, bei diesem Rennen, führen wir nicht wie in der European - Klassik - Trophy mit Transponder, sondern ohne. Dieses Rennen wird auch nicht gewertet. Besonders schön fand ich, dass Gianfranco Bonera mit Rosanna (Ehefrau) und Lucio Castelli zu mir in die Box 24

kamen und ihre Freude zum Ausdruck brachten, mich hier als Teilnehmer anzutreffen, damit hätten sie nicht gerechnet. Ich bin stolz meine Vorbilder, früheren Idole, heute als meine Freunde begrüßen zu können. Das erste Rennwochenende der European - Klassik - Trophy in Franciacorta (I) vom 20. - 21. April 2019 habe ich ausgelassen, denn 2 x die 2.400 KM binnen 14 Tagen zu fahren, wollte ich meiner Katja und mir nicht zumuten!

Somit war für mich der 1. Lauf in 2019 passé und damit gab es auch keine Punkte in der European - Klassik - Trophy. Ich hätte ja evtl. 2 x 16 Punkte (3. Platz) einfahren können. Außerdem dachte ich mir, am 18. - 19. Mai 2019 ist das 2. Rennen der European - Klassik - Trophy am Schleizer Dreieck. Am Donnerstag, den 16. Mai 2019 ging es nachmittags dann los. Donnerstagsabend noch schnell Abnahme und Freitags 5 x freies Training - Samstag 2 x Pflichttraining (Qualifying). Bei dem 2. Pflichttraining merkte ich in den talwärts gehenden Kurven, dass immer, wenn das Vorderrad entlastet wurde, ein Vibrieren im Lenker einsetzte (es war zuletzt so stark, dass mir die Gashand taub wurde). Nach Besichtigung des Motors und des Rahmens fand ich gleich den Grund der Vibrationen: Eine der Leontii Doppelschleifrahmen war im Bereich des Motorträgers gerissen. Ich fand gleich einige Leute, die gut schweißen konnten und auch ein spezial Schweißgerät bei den Gespannfahrern (Arne + Peter Heitmann). Marion + Volker Helms sind prädestinierte Schweißer, die mit dem Gerät der Gespannfahrer meinen Rahmen notdürftig schweißten und mit einigen Flachisen verstärkten.

Sonntag war das 1. Rennen um 11.45 Uhr. Ich war ein wenig nervös, was ich sonst nicht kannte. Meine Position in der Startaufstellung war relativ gut, 5. Reihe. Vor mir waren zwei 350 ccm Maschinen und sonst nur 500er. Zur Information: Wir fahren in einem Rennen in zwei Klassen, 4-Takt 500 ccm und 4-Takt 350er und werden getrennt gewertet. 1/3 der Fahrer sind 350er, 2/3 sind 500er. Vor den 500ern muss ich mich nicht verstecken, denn einige von denen sind hinter mir in der Startaufstellung. Wie gesagt, mit etwas Nervosität stand ich mit 35 Motorrädern am Start, die rote Fahne vorne klar in Sicht. Die 4-Takt Motoren dröhnen so sehr, dass man die eigene Maschine nicht mehr hören kann. Dann plötzlich keine Anzeige auf dem Drehzahlmesser und keine Vibration unter dem Hintern. Meine MV-Corsa 350 ist ausgegangen! Meine Schuld!

Sofort habe ich den Arm hochgehalten, der Start wurde gestoppt. Ich wurde durch die Boxenmauer geschoben und stand in der Boxengasse. Erneuter Start. Als der letzte Fahrer den Berg hoch fuhr, durfte mich mein liebes Boxenluder anschauen und dann: "nicht's wie hinter her". Mein kleiner Racer lag wie ein Brett auf der Rennpiste und fuhr wie auf Gleisen, keine Schwingungen mehr im Lenker, alles gut. Nach einer ¼ Runde hatte ich die letzten Fahrer passiert. Es lief klasse. Ich konnte entweder vor oder nach den Kurven überholen. Niemand stand (wie sonst sooft) in den Kurven im Weg. So drehte ich eine Runde nach der anderen, ohne zu merken, dass ich mich so langsam nach vorne katapultierte. Das Rennen wurde mit der schwarz-weißen Flagge beendet und ich fuhr ins Fahrerlager. Eigenartig fand ich es, dass sich in den letzten Runden ein Fanclub (am Buchhübel) gebildet hatte. Jedes Mal, wenn ich vorbei kam, sprangen Leute auf und winkten mit Fahnen. Im Fahrerlager angekommen, kam mir Maggi, die Frau meines Freundes Rene Schmid (CH) entgegen und sagte mir, dass ich in diesem Rennen in der 350er Klasse den 2. Platz erreicht hatte. Es war für mich unglaublich, ich war doch aus der

Boxengasse gestartet??? Um 15.50 Uhr war dann das 2. Rennen. Ich hatte ohne Startschwierigkeiten nur das alte Problem, immer standen mir in den Kurven langsamere Fahrer im Weg. Fazit: 3. Platz.

Als nächstes kam am 01. - 02. Juni 2019 der Lauf in Hockenheim. Hier musste ich leider des lieben Ehefriedenswillen passen und bin mit meinem Hasen (Katja) nach Sylt gefahren, Family-Weekend. Konnte also das 2. Mal nach Franciacorta nicht punkten.

Am 15. - 16. Juni ging es dann nach Walldürn zum Odenwaldring, hier belegte ich 2 x den 3. Platz.

Dann kam Assen (NL) am 06. - 07. Juli 2019. Dieses Wochenende war wieder mal Spa Francorchamps (B) angesagt und ich konnte nicht nach Assen, wieder keine Punkte.

Als nächstes kam die nahe gelegene Rennstrecke Oschersleben dran. Hier war eine Hitze, kaum zum Aushalten. Dies merkte auch mein Luft-Fahrtwind gekühlter Motor. Wir mussten am Vorstart ca. 20 Min. in der Hitze von 38°C warten, da im Rennen zuvor ein Gespann verunfallt war und Öl von der Strecke beseitigt werden musste. Beim 1. Rennen erzielte ich den 2. Platz (20 Punkte). Prima, wäre ich bloß in Franciacorta, Hockenheim und Assen gefahren, dachte ich mir. Im 2. Lauf Oschersleben ging mein Motor fest. Scheibenkleister! Da half auch nicht die 2. Maschine, denn sie muss in der Box stehen um diese zu tauschen. Also holte ich in Oschersleben im 1. Rennen den 2. Platz = 20 Punkte. Mit Ersatzteilen versorgte mich unser schweizer Freund Erwin Naldi - alles gut.

Darauf folgte am 17. - 18. August 2019 noch Most, wo ich in beiden Rennen je 16 Punkte = 2 x 3. Platz erzielte.

Nun stand noch Colmar-Berg (LX) vom 07. bis 08. September 2019 aus. Im 2. Qualifying (Samstag) stand wieder einmal einer in der Schikane im Weg, diesen nahm ich auf die Hörner. Ergebnis: 2 Rippen gebrochen. Sonntag im 1. Rennen bin ich 3. geworden und im 2. Rennen erzielte ich, trotz Rippenbrüchen, allerdings dank Ibo noch den 4. Platz. Es war ein spannendes Jahr, bis auf die Rippenbrüche, da hatte ich noch lange etwas von...

Gruß Rüdiger

PS: Am Ende des Jahres belegte ich in der Gesamtwertung den 3. Platz.

Die Veranstaltungen wurden von Manfred John und seiner Truppe sehr professionell durchgeführt und ich kann nur empfehlen, falls ein Funken Interesse besteht, macht mit! Es muss ja nicht jedes Rennen sein.

Verlängertes Wochenende in Andalusien, auf der Finca Duende, verbunden mit einem Ausflug an den GP-Lauf auf der nahegelegenen Rennstrecke in Jerez.



Wer an Andalusien denkt, dem fallen zuallererst Sonne, Strand und Meer ein. Doch die südlichste Region Spaniens hat noch viel mehr zu bieten als das!

Erleben Sie ein Hauch von «Havanna» in Cádiz, der ältesten Hafenstadt Europas. Tapas, Kultur und Kunst in Sevilla. Sherry und auserlesene Weine im berühmt berüchtigten Sherry Dreieck. Edle Rassepferde, feurige Flamenco Rhythmen und **schnelle Motorräder** auf der 4,428 km langen **Motorsport Rennstrecke in Jerez** (Circuito de Jerez).

Unsere Finca Duende liegt im südlichsten Zipfel von Spanien – Andalusien - und zwar zwischen Gibraltar und Cádiz und somit am atlantischen Ozean an der «Costa de la Luz» (Küste des Lichts). Ab Flughafen Jerez gelangen Sie in nur 30 Minuten zu uns auf die Finca, Transfer nach Absprache.

Gerne beraten wir Sie persönlich und freuen uns auf Ihre Anfrage.



F
I
N
C
A

Duende

KLEIN. FEIN. PERSÖNLICH.

Kontakt:
Niggi Horni, Melanie Schneider &
Christian Dahler
E-Mail: info@fincaduende.com
Mobil: +34 683 573 380
www.fincaduende.com

