

2008
4



Neu und nur bei uns!



WR 250 R



E-Starter
Einspritzung
Exup-System
6-Gang Getriebe
270mm Federweg
126kg Leergewicht
Ab MFK:

Fr. 9'990.-

Ruegg YAMAHA
www.ruegg-yamaha.ch

Forchstrasse 220
8032 Zürich
Tel: 044 381 75 65

Liebe TWN Kolleginnen und Kollegen

1
.....



Der Vorstand 2008

Präsident

Peter Wohler
Thesenacher 8
8126 Zumikon
Telefon 044 918 29 60
peter.wohler@swissonline.ch

Vize Präsident

Hans-Ueli Hotz
Ifangstrasse 11
8604 Volketswil
Telefon 043 444 99 23
h.u.hotz@bluewin.ch

Finanzchef

Sepp Gander
Riethofstrasse 8
8152 Glattbrugg
Telefon 044 810 16 15
tbggander@bluewin.ch

Sportchef

Markus Senn
Feldstrasse 13
5628 Althäusern
Telefon 056 664 25 89
senn.m@bluewin.ch

Redaktor

Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich
Telefon/Fax 044 482 46 56
patrick@twncub.ch

Beisitzerin

Andrea Hostettler
Martastrasse 124
8003 Zürich
Telefon 079 540 40 20
andrea@hostettlergrafik.ch

www.twncub.ch

TGV: Tre Giorni Valtellina lockte 2008 neue Teilnehmer aus dem Umfeld des TWN Clubs an. Das Wetter war prächtig, bis auf 15 Minuten Nieselregen, Pasta & Vino, Grappa buono und die Atmosphäre in den Bergen einfach super! Am Freitag und Samstag wurden über 100 Kilometer abgespult. Da wir nun die Tankstellen und die Strecke grob kennen, verlief alles ohne Pannen (oder fast, siehe auch Bericht). Eine Woche später kamen dann in Moudon die Twinshocks zum Einsatz, wiederum bei Bilderbuchwetter. Einige alte Kämpfer packte natürlich der Ehrgeiz und es wurde auf Biegen und Brechen auf Nuller gefahren. Eine 5 kostete gleich mehrere Ränge. Trialisten des TWN, CET und GSCZ kampierten einträchtig nebeneinander auf dem Zuschauerparkplatz, weil der obere Teil bereits voll war. Dies entpuppte sich als super Variante, weil es flach und ruhig war, Platz gab und nicht staubte. Es wurde wie immer ausgiebig gefeiert und mein Namensvetter aus Thalwil (auf BSA) brauchte für den Aperó am Samstag Abend über 3 Stunden... Auch David kam am Sonntag zu einem Fotohalt vorbei. Walter absolvierte das Trial auf einem 50cc Mofa mit normalen Pneu, weil es mit einem Trialöff sonst keine Herausforderung war. Nun kommt der Herbst mit der kalten Jahreszeit. Umso mehr freut man sich an paar wärmende Sonnenstrahlen oder einem Trial bei englischem Nebelwetter. Ich wünsche Euch gute Fahrt und denkt daran, dass hinter der nächsten Kurve Laub auf der Strasse liegen könnte...

Gruss Patrick

**Aufruf: Markus Senn sucht noch einen
Assistenten, Stellvertreter, Kollegen für die Trials.**

AD GARAGE

Reparaturen Reifenservice Zubehör Ersatzteile Tuning

René Dünki
Hüttenwiesenstrasse 13
8108 Dällikon

Telefon 044 844 66 71
Fax 044 844 66 72
Mobile 079 374 88 84

info@moto-auto-center.ch
www.moto-auto-center.ch

Moto-
Auto-Center



Beta



**Fahrer-
besprechung
beim «Dessert
Bottom».**

Morgens um Sieben ist die Welt noch in Ordnung! War sie auch – in Ordnung – die Welt – um Sieben. Aber um neun Uhr bereits nicht mehr...!

Als ich um ca. 9 Uhr in unsere Grube in Windlach einfuhr, erblickte ich auf unseren Stamplätzen Geländefahrzeuge – riesige noch dazu! Und da sassen die Besitzer – noch schlimmer: Die Fahrer dieser Geländefahrzeuge gemütlich beim Frühstück – an unserer (wirklich unserer) Festbank!

Nun, diese (die Fahrer) blickten mich nicht wenig entsetzt an, als ich ihnen, in einem der Situation entsprechenden, möglichst «freundlichen» Tonfall, zu erläutern versuchte, dass wir, der TWN-Club Zürich, heute einen offiziellen Trialwettbewerb austragen würden.

Die Geländefahrer ihrerseits, beriefen sich auf die Bewilligung des Grubenchefs, hier

und heute einen Geländefahrwettbewerb des 4x4 Clubs Zürich mit ca. 20–40 (!) Fahrzeugen durchführen zu können. Wo ich denn meine «Bewilligung» hätte? Nachdem ich mein gewinnendstes Lächeln aufgesetzt hatte, erklärte ich, dass wir keine Bewilligungen bräuchten sondern das ganze Jahr über hier seien. Und dass wir Anfang des Jahres jeweils unsere Wettkampftermine nur zu melden bräuchten, damit so etwas wie heute eben nicht passieren könne. Und dass wir grundsätzlich nur mit der Geschäftsleitung selber Termine vereinbaren...

Etwas versöhnlicher fügte ich an, dass es in dieser grossen Grube ja sicher möglich sein sollte, nebeneinander die Wettkämpfe auszutragen. Damit war der «Anführer» der Gegenpartei gar nicht einverstanden. Er lamentierte: «Unsere Autos sind gross und gefährlich! Es kommen sicher 40 Fahrer und da

würdet ihr sicher überfahren. Aus sicherheitstechnischen Überlegungen ist dies unmöglich!» – Unmöglich (ein Wort, welches ich eigentlich nur zum Spass verwende)? – Nichts ist unmöglich! Das hat schon eine bekannte Autofirma mal gesagt...

Nun, ich liess die sichtlich nervös gewordenen «Kollegen» vorerst mal stehen und zog mich in mein Fahrzeug zurück um zu überlegen, was im schlimmsten Fall zu tun wäre: – Das Trial absagen? – So viele würden ja ohnehin nicht kommen. Aber wem absagen? – Noch mehr streiten? – Bringt ja auch nichts. Die können ihre Veranstaltung auch nicht so einfach absagen.

Das Gute ergibt sich meist von selbst: Plötzlich kommt der Organisator (ich hab' den Namen vergessen, obwohl wir uns vorgestellt haben) zu mir und erklärt: „Ja, da ist wohl ein Fehler bei «Dübendorfer» passiert. Ich habe angerufen. Die haben nicht auf den Kalender geschaut, als sie uns diesen Termin gaben. Es tut ihnen leid aber wir sollen doch versuchen, ob wir nicht trotzdem aneinander vorbeikommen könnten...» Na also! Hab' ich doch gesagt. Es geht doch auch zusammen! Und so schritten wir gemeinsam durch die Grube und besprachen die Territorien: Wo ist Trial (eigentlich da wo schon immer). Wo ist 4x4 (eigentlich im Rest der Grube).

Vorweggenommen: Es kam nur eine beschämende Anzahl Geländewagen zum Wettbewerb. Etwa gleich wenige wie zu unserem Trial kamen. Die Ferienzeit hat wohl schon begonnen...

Nun zu unserem Trial: Es war – HEISS – zu heiss! Obwohl wir eigentlich das Gefühl hatten, nicht allzu schwer gesteckt zu haben,

war der Schwierigkeitsgrad doch eher hoch. Durch den knochentrockenen Boden war guter Grip wirklich rar! So kam es auch, dass einige Sektionen so richtig «zum Gnage» waren. Die Sektion 7 musste (auf spezielle Intervention eines Clubmitgliedes) bei der B-Spur sogar umgesteckt werden. Dabei stellte sich dann heraus, dass die wirkliche Schwierigkeit nicht die steile Abfahrt gewesen wäre, sondern das abgeschnittene Gras sich bei der Auffahrt wie Schmierseife gebärdete. – Das wurde aber nicht umgesteckt.

Ueli liebt Kies. Weshalb das so ist, wird immer ein Rätsel bleiben. Weil er diesen aber so liebt (den Kies, den echten – nicht die Kohle welcher man auch Kies sagen kann), steckte er zwei Kies-Sektionen. Sektion 1 und 6. Sehr zum Leidwesen jener, welche diese Art von Sektionen gar nicht mögen, also der Mehrzahl. Aber soll man nicht gerade das üben, welches man gar nicht gerne fährt? Eben.

Die Sektion 2 war im Wäldchen. Ähnlich wie am SAM-Trial, nur umgekehrt zu fahren.



Charly am «Hill of Tears» (Ausgang der Sektion 5).

4 Heisses Clubtrial in Windlach

Da gab es dann auch bei den A-Fahrern so einige Füsse und auch Fünfer mussten geknipst werden.

Die Sektion 3 bei den Steinen und über diese, war eigentlich leicht. Obwohl, bei dieser holte ich meinen Ausfall – mit bereits einer Null – im Kopf! Aber eine Sektion ist halt erst fertig, wenn das Vorderrad draussen ist...

Sektion 4 dann wieder ein, der trockenen Witterung sei Dank, Leckerbissen. Diese fing eigentlich ganz harmlos an. Der Ausgang war aber fast am oberen Grubenrand, unterhalb der Sektion 5. Diesen Hang, gerade angefahren, kann eigentlich jeder welcher eine gesunde Gashand hat, bewältigen. Nun aber,

Kategorie A

1	Werni Weber	43
2	Charly Weber	56
3	Elmar Fraefel	73
4	Christian Weber	83
5	Richi Mosimann	85
6	Mario Mosimann	93

Kategorie B

1	René Fischer	47
2	Guido Schmid	56
3	Patrick Frei	61
	Markus Senn	Ausfall
	Christian Schregenberger	Ausfall
	Damien Grunenberger	Ausfall

Kategorie C

1	Ueli Schmid	37
2	Claude Stahel	42
3	Marco Schmid	61

Aussteckteam

Ueli und Marco Schmid,
Guido Schmid und Markus Senn

Sooo steil – ist doch geil!!



aus einem Hangbogen heraus (Steigung bleibt immer gleich) und bei dieser Trockenheit, gab es doch einige Füsse – und Flüche.

Sektion 5, oberer Grubenrand, (ähnlich wie SAM-Trial) war vor allem für die A-Fahrer ein absolutes Highlight. Trotzdem wurde der etwas sehr knifflige, und vor allem der gemeine Ausgang, Runde für Runde besser gemeistert. Meine Fünfer schrieb ich alle hier...

Sektion 6 dann wieder Kies (Ueli). Da ging es für die B- und C-Fahrer eigentlich problemlos. Die A-Fahrer (die können ja schliesslich auch was) hatten aber vor allem bei der unteren Hangkehre im weichen Kies so ihre Schwierigkeiten.

Sektion 7 schliesslich: A-Spur, sehr steil und hoch hinauf, Hang-kehre und noch steiler und höher wieder hinunter. Danach war der Rest der Sektion schon fast erholsam obwohl auch nicht ohne. Die B-Spur war ja, wie bereits erwähnt, entschärft und bei geschickter Fahrweise lag ein Nuller drin. Auch die C-Fahrer waren gefordert: Den Hang hinauf war der Einsatz von Füssen, so wie ich es gesehen habe, meist unabdingbar.

Diesmal war die Gruppe der A-Fahrer die grösste. Ob die einen sich die Kritik vom letzten Mal zu Herzen genommen haben (SAM-Grün sollte A fahren)? Wie gesagt, es waren verhältnismässig wenige am Start. Diese haben ob der grossen Hitze ziemlich gelitten. Geflucht wurde eher selten und die Streckenbauer leben auch noch!

Da wir unsere Festbankgarnitur wieder zurückerobert hatten, konnte auch das «Aprés-Trial» in gemütlichen Rahmen stattfinden. Für mich war's fast zu heiss. Zudem hat es mich ziemlich arg «auf den Sack» gehauen. Zwar so, dass ich mich in Anbetracht der bevorstehenden (Trial)-Ferien nicht mehr getraute, fertig zu fahren. Die Gefahr, mit schmerzdem Handgelenk nochmals Abflug zu provozieren, war mir zu gross.

Danke an alle Helfer und danke an die Fahrer, welche trotz super Badewetter gekommen sind.

Bis zum August!

Markus Senn



TWN Club Zürich

Einladung zur Generalversammlung 2008

Die ordentliche GV findet am Freitag den 21. November 2008 um 19.30 Uhr im Restaurant Kantine Allmend Zürich statt.

Traktandenliste:

1. Appell
2. Wahl Stimmzähler,
Anzahl Stimmberechtigte, absolutes Mehr
3. Protokoll GV 2007
4. Mitteilungen und Anträge
5. Mutationen
6. Jahresberichte vom Präsident, Kassier,
Sportchef, Stellvertreter Sportchef gesucht,
Sekretär
7. Wahlen zum Präsident, Sportchef,
übriger Vorstand, Kassenrevisor
8. Diverses
9. Ehrungen, Rangverkündigungen
Club- und Trialmeisterschaft

Anträge für die GV sind bis 2 Wochen vorher an den Präsidenten zu richten:

Peter Wohler, Thesenacher 8, 8126 Zumikon,
Telefon 044 918 29 60

Der Vorstand freut sich auf Dein Erscheinen (sonst abmelden beim Präsi Ehrensache).

Für Neueintritte ist Erscheinen erforderlich.

Bezahlung von FMS-Ausweis und Club-Beitrag wie immer an der GV bei Sepp möglich.

Mit sportlichen Grüssen

Peter Wohler, Hans-Ueli Hotz,
Sepp Gander, Markus Senn, Patrick Frei,
Andrea Hostettler

6 Events 2008

Oktober und November

Oktober

So 12. 10 Uhr	Schwarzwald «Rand»fahrt	Martino Filippi 052 685 22 69	Rest. Kreuz, Kaiserstuhl AG
Do 16. 19.30 Uhr	Kegeln	Peter Wohler 044 918 29 60	Rest. Herrenberg, Bergdietikon

November

Fr 21. 19.30 Uhr	General- versammlung	Peter Wohler 044 918 29 60	Rest. Kantine, Allmend Zürich
----------------------------	---------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

Trials 2008

Oktober und November

7

Oktober

Sa 11.	TWN Hilfikon AG	Clubtrial, Start: 12.30 Uhr, Infos: www.cetclub.ch Peter Schibli, Markus Senn, 079 215 09 09
So 19.	SAM Bühl D	Infos: www.s-a-m.ch , Bodenseepokal

November

Sa 8.	CET Eiken AG	Clubtrial, Start: 12.30 Uhr, Infos: www.cetclub.ch Felix Eggenschwiler, 079 351 96 45
Sa 29.	TWN Hilfikon AG	Chlaustrial , Start: 13 Uhr, abens grillieren Infos: Markus Senn, Chrigel Weilenmann 079 215 09 09

neu

WIRTSCHAFT ZUR KANTINE

Allmendstrasse 20 8002 Zürich-Brunau Telefon 044 201 18 17 Fax 044 201 18 21

DIE GEMÜTLICHE LANDBEIZ INMITTEN VON ZÜRICH

Saal für 100 Personen – grosser Kastaniengarten –
genügend eigene Parkplätze.

Wir sind spezialisiert für Bankette, Seminare, Hochzeiten, Party's, Leidmahle etc.

ÖFFNUNGSZEITEN

MONTAG geschlossen
DIENSTAG–DONNERSTAG 08.30 – 00.30
FREITAG 08.30 – 03.00
SAMSTAG 10.00 – 03.00
SONNTAG 11.00 – 23.00

TISCHRESERVATION
044 201 18 17

Montesa Cota 4RT 2009
Lieferbar ab Mitte Oktober 2008,
Standard oder Repsol Version

HONDA
The Power of Dreams

Verkauf und Service

Reparaturen
Ersatzteile
Occasionen



www.mototaiana.ch

TAIANA
MOTOS ZÜRICH

Seilergraben 5
8001 Zürich
Telefon 044 251 48 84
Montag bis Samstag geöffnet



Bei idealem Trial Wetter fanden sich nur knapp 12 Trialfahrer in Windlach zu einem schönen Clubtrial ein. Die meisten wollten Klasse A fahren, wobei in A+ nur der Ex-Weltmeister Remo Taiana und Chrigel Weilenmann sich massen.

In Sektion 1 musste nach einer engen Rechtskurve das Vorderrad auf den Stein gehoben werden, um dann 3 Steine in einer Linie zu befahren, was knifflig war.

Sektion 4 hatte als Ausgang eine Stufe ca. 1 Meter hoch, allerdings aus einer Kurve hangabwärts zu erspringen. Für Remo kein Problem, weil er das Hinterrad zuvor in Position versetzte. Bei den übrigen Fahrern kamen verschiedene Methoden zum Einsatz: Fuss setzten, das Heck rumschwenken, Vorderrad auf die Stufe, Körper mit Fuss auf die Stufe, dann Motorrad raufziehen, Bodenplatte setzt auf, würgen, fluchen, den Rest hochziehen, mit 3 geschafft...

Hier muss noch geübt werden: René Fischer in der Steinsektion. Vorderrad auf die Stufe, dann folgt die Bodenplatte und dann heisst es ziehen... Uff, geschafft!

Peter Schibli findet am Hang keinen Gripp und muss aufgeben.



Remo Taiana beim Absprung vom letzten Stein.



Sektion 5 war dann im Grashang, ohne Spur, wobei die A-Klasse aus einer Kurve im losen Geröll noch eine Stufe überwinden mussten, was zumindest in der 1. Runde keinem gelang.

Übrigens habe ich soviele Fotos gemacht (siehe www.twncub.ch), weil ich einen Platten hatte und nicht mehr fahren konnte.

Chrigel Weilenmann, Chef von Tec-Race, holte für mich in einer kameradschaftlichen Blitzaktion noch einen neuen Michelin Pneu,

welchen wir an meiner 4 RT aufzogen, allerdings konnte er mit dem 12V Kompressörchen nicht mit Luft gefüllt werden, trotz allen Tricks (Wulst, Spannset, Seifenwasser, dumme Sprüche klopfen, etc). Zu Hause an der Tankstelle mit Druckluft und Spannset und Seifenwasser klappte es dann. Somit kann ich in Bormio hoffentlich endlich ohne Pneuprobleme Trialfahren. Aber das ist eine andere Geschichte...

Patrick Frei

Kategorie A

1	Remo Taiana	26
2	Peter Schibli	57
3	Willi Mügglger	68
4	René Fischer	93
5	James Ott	103
	Christian Weilenmann	a.K.
	Patrick Frei	Ausfall

Kategorie B

1	Markus Senn	35
2	Claude Stahel	73
3	Beat Christen	96
	Thomas Suremann	Ausfall

Kategorie C

	Therese Läderach	Ausfall
	Florian Senn	Ausfall

Aussteckteam

	Markus Senn, Rene Fischer,
	Chrigel Weilenmann



Mein letzter jähriger Bericht hat viele Trialfahrer neugierig gemacht. Ueli Schmid, welcher bereits 2006 mit Felix teilnahm, reservierte 4 Hotelzimmer in Bormio. Es kamen aus dem TWN Club und Umfeld Ueli Schmid, Patrick Frei, Markus Senn, Peter Schibli, Felix Eggenschwiler, (alle Cota 4 RT), Heinz Knupp (Beta 4T), sowie aus der Innerschweiz Beat Steiner und Andy (beide Cota 4RT und weiter Richi Fürsinger (GasGas 2T). Ueli und Felix holten mich am Donnerstag um 14 Uhr ab.

Auf dem Flüela Pass treffen wir dann Markus und Peter. Via Livigno erreichen wir dann um 19 Uhr Bormio, gerade noch rechtzeitig, um die Einschreibung vor dem Nachessen zu erledigen. Im Hotel begrüßen wir dann unsere neuen Freunde aus der Innerschweiz.

Prächtiges Wetter am nächsten Morgen lässt unsere Vorfreude steigen. Die Maschinen werden vor dem Hotel vorbereitet: Volltanken, Startschild mit Namen anbringen, Camelback-Rucksack mit 1.5 Liter Wasser füllen,

1 Liter Benzin in 2 Colaflaschen, Werkzeug, Kraftriegel, Kamera, Mobile, Euro. Brille wegen Staub obligatorisch.

Zuerst starten die lizenzierten Italiener mit Fabio Lenzi auf der Future Montesa 4 RT als Favorit. Wir bewundern die Cracks bei den Felssektionen am Start: Hüpfen, Vollgas im 3. Gang die 2 Meterstufe anspringen und hopp, ganz easy... Überhaupt ist die Stimmung am Start mit all den ca. 200 Fahrern und den Werkzeltten super. So, nun drängen alle



Ulrico, Patricio e Felice al Start.



übrigen zum Start, nix mit zugeteilter Startzeit. Wir fahren dann im Pulk und Staub den Berg hoch. Ab der 3. Sektion, welche wir auslassen, wird es dann friedlich und wir winden uns auf einer Kiesstrasse zum ersten Pass hoch.

Auf der anderen Seite gibt es dann wieder einen Fotohalt bei einem schönen, blauen Bergsee. Beim Mittagshalt müssen wir etwas anstehen, um unsere 1.5 Liter Benzin gegen Coupon zu erhalten.

Alle strahlen und sind zufrieden. Alle? Nein, Pietro S beklagt sich, dass seine Cota 4RT «stinke und motte». Mal nachsehen. Tatsächlich, der Lüftermotor klemmt. Aus.

Zum Glück erklärt sich der nette Schwiegervater von Diego Bosis vom Future Montesa Team bereit, Peter im Bus mitzunehmen. Somit können wir beruhigt weiterfahren, denn es ruft ja der «Percorso hard» auf die Alp. Dieses Jahr erscheint es mir einfach, vermutlich auch, weil es keinen Stau gibt, wo man vor Schwierigkeiten immer warten und anfahren muss. Alle fahren hoch, auch der



Heinz auf dem Passo, cool.

Wiedereinsteiger Richi auf seiner GasGas. Bravo. Oben werden wir mit Tee und super Aussicht belohnt.

Der Abstieg ist dieses Jahr entschärft und nach 110 km kommen wir erschöpft aber zufrieden wieder in Bormio an. Oh wie gut schmeckt das kühle, wohlverdiente Bier im Hotel, wo wir auch Peter wieder treffen.

Im Werkzelt wurde vom Mechaniker alles repariert und sogar noch ein Service gemacht. Somit ist Pietro morgen wieder dabei. 4 Trialisten begeben sich dann in ein nahes Restaurant, wo für 30 Euro ein «kleiner» Imbiss mit Alkohol eingenommen wird, die anderen speisen im Hotel.

Samstag 23. August

Die Routine ist eingekehrt. Töff warten, Kette schmieren, tanken. Beim Start verlieren wir Markus und Peter, oder vielleicht hatten sie einfach das grosse Reissen und fuhren sogleich los. Nach einer Stunde gibt es einen Stau vor einer Waldabfahrt. Ein Italo raucht eine Zigarette und erklärt mit angstvollem Blick, dass es da vorne im nassen Wald mega runter gehe, ohne Halt... Die tapferen Reisläufer aus der Innerschweiz und dem Hauenstein stürzen sich in den Kampf, wegen Ueli und ich an unser Alter und einen

Anstehen für Benzin.



ZÜRICH

BUHEGG MOTOS AG

MONTESA COTA 4RT 2009

Ab Oktober sind zwei neue Modelle von Montesa lieferbar:

COTA 4RT Standard 2009



Katalog-Preis
Fr. 10 490.-
inkl. Homologation
Netto fahrbereit
Fr. 10 100.-

COTA 4RT Repsol 2009



Katalog-Preis
Fr. 10 990.-
inkl. Homologation
Netto fahrbereit
Fr. 10 600.-

An der COTA 4RT 2009 wurden folgende Verbesserungen vorgenommen:

- > Neues Pro Link Dämpfer-System hinten.
- > Hydraulik-Dämpfer geändert um das Gewicht zu senken.
- > Neue Kupplung mit Hydraulik-Elementen der Marke AJP für mehr Feingefühl und weniger Stösse.

BUHEGG MOTOS AG

Charly und Felix Weber
Hofwiesenstrasse 190
8057 Zürich
Telefon 044 362 22 27

Felix hat Erfahrung mit Lüftern der Cota 4 RT.



feinen Capuccino denken und die Umfahrung auf der Strasse wählen. Per Mobile machen wir dann in der uns bekannten Bar in Sondallo zum Cappuccino ab und Felix führt die Meute

wohlbehalten hin. War gar nicht so schlimm, der Italo hat übertrieben.

Noch schnell zur Tankstelle voll tanken, dann kommt ein weiteres Highlight, der Passo Forcola, zuletzt per Geissenspfad über 2200 m. Vorher fahren wir auf eine schönen Alp und kommen über den Nebel. Es gibt hier einen Teestop und Fotohalt in einem schönen Maiensäss. Wer wohl die Steinstrasse hier hoch gebaut hatte? Die Römer? Nun folgt der Aufstieg auf engen Pfaden. Die Steine werden immer schmieriger und in den Spitzkehren gibt es Stau und Gefluhe. Die Arme werden lang, die Puste geht langsam aus, aber alle kommen erschöpft oben an. Imposantes Panorama, Rast mit Fotohalt, einige italienische Kollegen öffnen den Champagner. Salute!

Ein kleiner Imbiss für Markus. Felice genießt den Cappuccino.



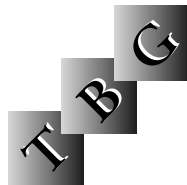
Doch der Tag ist noch lang. Abfahrt ins Tal, dann auf der Strasse über einen alten Staudamm mit Vollgas das nächste Tal hoch. Ich treffe Ueli, welchem wegen seiner Raserei das Benzin ausging und mit der Colaflasche nachfüllen muss. Noch ca. 1 km bis zur Mittagsrast. Schaffe ich es ohne nachfüllen? Weil, letztes Jahr musste ich 200 m vor dem Tankstopp ebenfalls nachtanken. Nein, fast am selben Ort wie im Vorjahr erwischt es mich auch. Macht nichts, 2 dl einfüllen, kicken und der 4T Einspritzer läuft sofort. Honda, the power of dreams!

Nun werden Mann und Maschine gefüttert. Es gibt Salami, Pane, Pasta, Vino und danach an der Bar einen Caffè con Grappa.



Josef Gander

Beratung
Buchhaltung
Abschluss
Revision



Treuhandbüro Gander

Riethofstrasse 8
8152 Glattbrugg
Telefon 044 810 16 15
Fax 044 810 16 15

**Fantic-
Ersatzteile**

Vertretung **SHERCO**



Joseph Manser
Motos

Gaiserau 5, 9056 Gais
Telefon und Fax 071 793 26 66



Trial Occasionen
Ersatzteile
An allen SAM-Trials

.....
Mein Gelati ist grösser als deines, ätsch !
Ulrico am Ziel



(1 Euro, mit oder ohne Grappa). Heinz trinkt zwei und strahlt.

Vor der Wallfahrtskirche gibt es 2 Sektio-
 nen im Grashang der Kuhweide, welche
 Markus, Peter und ich fahren. Der Nebel ist
 vom Tal hochgestiegen, nein, kommt nicht vom
 Grappa, und es regnet dann eine Viertelstunde.
 Weiter fahren wir auf eine Alp, «Percorso

hard», was aber easy ist und jeder bekommt
 einen Stern auf die Nummerntafel. Bei drei
 Sternen gibt es dann am Ende des Trials eine
 Flasche Wein. Markus sieht nur noch Sterne.

Beim Abstieg kommen wir zu einer
 Sektionengruppe mit Felsstufen, wo wir selber
 die einfachste Spur fahren und Fabio Lenzi
 bewundern. Wow, mega, was der kann, trotz-
 dem hat er in der WM keine Chance. Wir philo-
 sophieren noch etwas über das Niveau des
 Trials in der Schweiz und Italien. Unten im Tal
 geht bei Richi's GasGas das Benzin aus.
 No Problem, einfach vom Rucksack nachfüllen.
 Was, du hast bereits 1 Liter reingeschüttet
 und aufgebraucht? Der erfahrene Felix stemmt
 einfach seinen (kräftigen!) Fuss auf Richi's
 Hinterachse und schiebt Mann und GasGas
 ca. 1 km zur Tankstelle. Nach dem Tankstopp
 ruft die nahe Gelateria, da es im Tal wieder
 sehr warm ist. Mmh, fein.

15 Uhr. Gestärkt nehmen wir die restliche
 Strecke unter die Räder, welche auf Wegen
 und auf der Strasse nach Bormio zurück führt.
 Nach dem Abendmahl im Restaurant lassen wir
 den Tag bei ein paar Bieren ausklingen und
 fallen nach 125 km glücklich ins Bett.

Der Sonntag ist es eher locker, dafür
 vom Panorama her eindrücklich: Skipisten und
 Nationalpark, welcher teils mit abgestelltem
 Motor abwärts durchrollt werden muss.
 Wir geniessen die Sonne, die Berge und das
 Mittagessen. Que bella!

Wir haben über 300 km organisiert und
 legal abgespult, ein paar Sektionen gefahren,
 drei schöne Tage in den Bergen erlebt und
 werden wieder kommen.

Gruppo Sportivo TWN Zurich
 Patricio

Sammler sucht
Oldtimer-Motorräder und Teile,
sowie alte Prospekte,
Handbücher, etc.
Ueli Schmid, Küssnacht,
079 447 80 73



Rüegg CH 751 Sporty



In der Schweiz nach den Bedürfnissen von aktiven Sportlern entwickelt und gefertigt.

Der Sporty ist leicht und nur so gross wie nötig um Ihre Sportgeräte sauber und sicher zu transportieren.

Die Seitenwände aus Aluminium-Verbundplatten lassen sich gut bedrucken und sind in diversen Farben erhältlich.

Zusätzliche Ösen und Halterungen nach Ihren Bedürfnissen können problemlos eingebaut werden.

Lieferzeit bei Sonderanfertigungen ca. 2 Wochen.



Länge:	304 cm	Ladehöhe ab Boden:	36 cm
Breite:	186 cm	Rampenlänge:	130 cm
Höhe:	198 cm	Reifen:	145/80R13
Innenlänge:	228 cm	Gesamtgewicht:	750 kg
Innenbreite:	134 cm	Leergewicht:	280 kg
Innenhöhe:	155 cm	Nutzlast:	470 kg

Verkaufspreis: 5'990.-

P.P.
8038 Zürich

Adressberichtigung
bitte melden an:
Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich

Gruppo Sportivo TWN Zurigo.

