

Die Passagierfahrten für jedermann stiessen in Interlaken auf grosses Interesse.



Schnuppern im Renntaxi

Text: Tobias Kloetzli
Bilder: Kloetzli, zvg

Der erste Sidecar-Taxifahrten-Event in Interlaken bot uns Einblick in aktuelle Technik und die Schweizer Seitenwagen-Szene. Dabei nutzten wir die Gelegenheit, den frischgebackenen Weltmeister Adolf Hänni auszufragen, und schütteten im Feldversuch als Plampi tüchtig Adrenalin aus.

Von einem derart grossen Erfolg hätte wohl weder Initiator Rolf Tichatschek noch die ganze Schweizer Seitenwagen-szene zu träumen gewagt. Bei herrlichem Wetter kamen rund 1500 Motorsportbegeisterte zum ersten Sidecar-Taxifahrten-Event auf dem Flugplatz in Interlaken BE und standen Schlange, um selbst mal im Beiwagen über die Piste zu flitzen.

Der Zürcher Tichatschek hatte bereits als Vorstandsmitglied der deutschen Interessengemeinschaft Gespannrennen im Rahmen der IDM-Taxifahrten veranstaltet, wollte aber auch hierzulande speziell für die Schweizer Gespannteams einen solchen Publikumsevent aufziehen. Nach langer Suche nach einer passenden Strecke stiess er mithilfe des ACS beim Flugplatz Interlaken auf offene Türen.

Seit die Seitenwagen-WM aus dem Grand-Prix-Programm verdrängt wurde, versank die Szene in der Anonymität.

Bei dem als Saisonabschluss organisierten Anlass sollen sich die Schweizer Teams zu Hause präsentieren können und im Idealfall mit den Taxifahrten sogar ihre Rennbudgets aufbessern. Nach der gelungenen Event-Premiere beginnt nun bereits die Planung und Sponsorensuche für den Saisonabschluss 2011. Mit neun Taxigespannen war fast die ganze Schweizer Seitenwagen-Szene auf Platz. Bei über 150 Taxifahrten erlebten die Besucher, denen bei Bedarf die gesamte Ausrüstung gestellt wurde, als Plampi den Seitenwagenrennsport hautnah, liessen sich begeistern und überraschen. Natürlich liess sich diese Chance auch der MSS-Redaktor nicht nehmen (Erlebnisbericht siehe Kasten Seite 50).

Mit Töff nichts zu tun

Die heutigen Seitenwagen-Renngeräte haben mit den ursprünglichen Gespannen, also einem Solomotorrad, an dem

ein Beiwagen für einen oder mehrere Passagiere befestigt ist, nichts mehr zu tun. Bereits in den 60er-Jahren entstanden die ersten sogenannten Kneeler mit deutlich tieferem Schwerpunkt und aerodynamischen Vorteilen. Seither hielt man an diesem Konzept fest, wobei der Pilot nicht mehr auf einem Motorrad sitzt, sondern im Renngespann hinter einer Verschalung kniet (daher der Name). Bei den ersten Kneelern, aber auch den heute in England noch verbreiteten Kurzgespannen, sass der Motor zwischen Fahrer und Vorderrad, also quasi unter dem zum Lenker gebeugten Oberkörper des Fahrers.

Ende der 70er-Jahre baute der Schweizer Konstrukteur Louis Christen das erste Monochoc-Chassis mit hinter dem Fahrer positioniertem Motor. Der ehemalige Automobil-Rennfahrer leitete mit seinem Heckmotor-Gespann quasi die Ära der Langgespanne ein. Diese verfügen nicht nur über einen besseren

Geradauslauf, sondern bringen auch die Leistung deutlich besser auf den Boden (siehe Seitenwagen-Technik-Kasten auf Seite 49).

Seitenwagen-Nation Schweiz

Seither wurden 26 der 31 Weltmeistertitel durch LCR-Renngespanne (Louis Christen Racing) eingefahren. Die «Seitenwagen-Nation» Schweiz spielte aber nicht nur von Konstruktorsseite eine wesentliche Rolle. Neben 19 WM-Titeln im Motocross räumten die Schweizer auch auf Asphalt tüchtig ab. So fuhr Pilot Rolf Biland in den 70er- bis 90er-Jahren sieben Weltmeistertitel ein, sechs davon mit Passagier Kurt Waltisberg. An die Erfolge aus den glorreichen Zeiten, als Biland, Güdel oder Bösiger das Geschehen an der WM bestimmten, konnte kein Schweizer anknüpfen. Als der Seitenwagenrennsport an der WM auf Viertakter umgestellt wurde, bekam er wegen diverser Motorplatzer



Einschreiben zum ultimativen Rennsporterlebnis. Die obligatorische Schutzausrüstung war im Preis inbegriffen.

und den in der Folge mit Öl verschmierten GP-Pisten einen schlechten Ruf und wurde 1997 aus dem GP-Programm gestrichen. Von da an verschwand der Sport in der Versenkung, die Akteure blieben aber aktiv.

Schweizer räumen international ab

Auch eine Schweizer Meisterschaft gibt es nicht mehr, stattdessen kämpfen die Eidgenossen regelmässig an der IDM (Internationale Deutsche Meisterschaft) um Podestplätze und räumen dort immer wieder den Titel ab – allen voran der mehrfache Ex-Schweizer-Meister Markus Schlosser, der in den letzten fünf Jahren vier IDM-Titel holte.

2010 stand mit Beifahrer und Teamchef Adolf Hänni 16 Jahre nach Biland/Waltisberg in der Gesamtwertung der Seitenwagen-WM erstmals wieder ein Schweizer zuoberst auf dem Podest. Hänni arbeitete unermüdlich seit 28 Jahren an diesem Ziel, verpasste die Weltmeister-Krone mit fünf Vizeweltmeister-Titeln aber stets denkbar knapp (Interview siehe Seite 50).

Trotz des Wegfalls der Seitenwagen-SM schrumpfte die Schweizer Seitenwagen-Szene nicht drastisch, die Eidgenossen kämpfen nun einfach im Ausland fernab vom Heimpublikum. Noch immer bestehen etwa zehn Schweizer Gespannteams, die sich vorzüglich an der IDM oder der internationalen Sidecar Trophy, an der man sich für die Teilnahme an der IDM empfehlen kann, messen.

Peter Schröder: Urgestein tritt ab

Ein absolutes Rennsport-Urgestein ist der inzwischen 60-jährige Peter Schröder. Bereits vor 41 Jahren stieg er als Motocrosser in den Rennsport ein, wurde dort 1974 Schweizer Meister der 250er-Klasse und wechselte nach vier Vize-Meistertiteln in den Enduro-Sport, wo er 1980 im Nationalteam an der Team-WM, in den sogenannten Six Days, mit Rang 5 das bisher beste Schweizer Resultat aller Zeiten einfuhr. Nachdem er auch in der Enduro-SM den Schweizer-Meister-Titel eingefahren hatte, wechselte der Aargauer 1994 in den Seitenwagen-Sport und bewegte sich auch dort bald auf WM-Niveau ...

... bis das Alter in der WM auf 50 Jahre begrenzt wurde. Schröder: «Im Jahr zuvor war ich Neunter geworden. Also rüsteten wir auf und wollten uns dort weiter verbessern. Die Rennlizenz hatte ich problemlos erhalten, wurde dann beim ersten WM-Lauf aber gleich wieder nach Hause geschickt – zu alt! Da war ich total frustriert.» Statt der WM bestritt Schröder die IDM, wo er den Titel nur knapp verpasste. Danach wollte er eigentlich aufhören, konnte das Gespann aber nicht wunschgemäss verkaufen und hängte mit der Teamköchin und Partnerin Anna Burkhard als Plampi nochmals sechs erfolgreiche Jahre in der IDM an und holte sich den letzten Schweizer-Meister-Titel. Jetzt ist Schröder 60 und tritt definitiv zurück. Schröder: «Körperlich erhole ich mich von den Rennwochenenden nur noch langsam.

SEITENWAGEN-TECHNIK



Monocoque-Chassis, Achsschenkel lenkung und fast senkrechte Positionierung der Lenkerstummel.

SCHWEIZER HIGHTECH

Der Ursprung der heute an der WM eingesetzten Langgespanne mit 220 cm Radstand liegt in Rheineck SG bei Louis Christen Racing (LCR). Der ehemalige Automobil-Rennfahrer revolutionierte 1979 mit seinem Heckmotor-Monocoque-Chassis den Seitenwagenrennsport und stellt auch heute noch die Mehrheit der verwendeten Gespanne her. Sein verwindungsfestes Chassis besteht aus vernietetem und verklebtem Flugzeugaluminium, die Plattform aus Karbon, die Verkleidung aus Glasfaser oder leichtem Karbon. Das Fahrzeug-Mindestgewicht in der WM beträgt 225 kg.

Das über eine Achsschenkel lenkung einseitig geführte Vorderrad wird über einen



Zur Betätigung von Kombibremse und Schaltung werden Stahlkappen-Stiefel empfohlen – die Füsse haben beinahe Bodenkontakt.

extrem gekröpften Lenker mit fast senkrecht positionierten Griffen von dem in der eng anliegenden Verkleidung knieenden Piloten gelenkt. Statt einer Handbremse am Lenker wird über ein Bremspedal ein Kombibremssystem betätigt, das die Bremskraft im vorgewählten Mass an Vorderrad und Hinterräder verteilt. Vorne ist ein 225er, hinten sind zwei 250er-Rennreifen aufgezogen, die eigens für Gespanne hergestellt wurden. Der Federweg beschränkt sich auf wenige Zentimeter, das Seitenwagenrad ist ungefedert. Spur- und Motorversatz sind reglementarisch begrenzt gering.

Verwendet werden 1000er-Superstock-Motoren, vorwiegend von Suzuki. Ausser bei Auspuffanlage und Elektronik ist kein Tuning erlaubt. Damit die mit Nassumpfschmierung ausgerüsteten Viertakter trotz der Fliehkräfte im Gespannbetrieb nicht verenden, werden sie auf Trockensumpfschmierung umgebaut oder mit einer Zwischenwand in der Ölwanne versehen.

Der Seitenwagen-Sport ist ein typischer Teamsport; verstehen sich Fahrer und Passagier nicht optimal, sind beide chancenlos. Der Passagier sitzt auf einer Plattform hinten im Gespann und hat diverse Haltegriffe. Die linke Hand bleibt stets am gleichen Griff, für die rechte Hand gibt es je nach Position verschiedene Einbuchtungen oder Bügel zum Festhalten. Diese müssen blind gefunden werden. Mit den Füßen stützt sich der Passagier jeweils am Rand seiner Plattform ab und verleiht sich so an seinem Arbeitsplatz.

Der Beifahrer versteckt sich oft wind-schlüpfrig hinter der Verschalung, sieht nicht, wohin gefahren wird, sondern kommt aufgrund anderer Anhaltspunkte aus der Versenkung, um die optimale Position einzunehmen. Durch Gewichtsverlagerung ist er nicht nur für die Ausbalancierung des Gespanns in Kurven, sondern auch den optimalen Grip am Hinterrad zuständig. Dreht dies stark durch, verlagert er das Gewicht nach hinten, in der nächsten Runde selbstverständlich bereits vor dem Slide. Schiebt das Gespann übers Vorderrad, verlagert er das Gewicht nach vorne.

Der Neupreis eines kompletten Gespanns liegt bei rund 70000 Franken. Da die Chassis der LCR-Gespanne von 1995 bis 2008 weitgehend unverändert blieben, können sie gebraucht auch deutlich günstiger erworben werden. tk



In der Wechselzone, wo alles genau erklärt wurde, herrschte stets reger Betrieb.



Plampi-Arbeitsplatz: Der Haltegriff in der vorderen Ecke wird nie losgelassen. Am Plattformrand wird mit den Füßen abgestützt.

ERLEBNIS TAXIFAHRT



Bequem ist anders, aber faszinierend ist es im Seitenwagen absolut.

RÜTTELPISTE MIT 225 KM/H

Natürlich liess ich mir die Gelegenheit nicht nehmen, mich als Plampi in einem Seitenwagen-Taxi zu versuchen: Ich werde zuvor genau instruiert, wie ich mich fix im Gespann verkeilen soll. Selbstsicher interveniere ich, dass ich aber auch raushängen möchte. Adolf Hänni, der für mich als Pilot agiert, wirft einen Blick auf meine Schuhe mit Hartschale und Schleifer und meint: «Aber nicht mit diesen Schuhen, damit machst du die Karbonplattform kaputt!» So einigen wir uns auf zwei bewegungslose Besichtigungsrunden.

Es geht auf die Piste, Hänni zieht voll am Kabel und ich hänge an meinen Haltegriffen. Wir beschleunigen auf der Betonplatten-Piste auf über 200 km/h, und mich schüttelt grausam rum. Die Verzögerung am Ende der Geraden ist gewaltig. Auch in den Kurven schüttelt es wie wild. Ich versuche mir den Streckenverlauf einzuprägen, um später mit korrektem Timing zu plampen.

Zurück in der Ein-/Aussteigezone verlasse ich mit breitem Strahlen das niedrige Gespann, tausche meine Stiefel gegen weiche hohe «Finken», demontiere die Knieschleifer und steige wieder ins Gespann. Inzwischen gab es einen Fahrerwechsel, Hänni vertritt sich gerade seine lädierten Beine. Nach zwei Positionswechseln unter Instruktion als Trockenübung weiss ich, dass ich die linke Hand nie loslassen darf. Auch die Haltepunkte für die rechte Hand werden mir gezeigt, es kann losgehen: Vollgas auf der holprigen Geraden. Kurz vor der ersten Kurve versuche ich mich in Stellung zu bringen, rauszuhängen, werde aber durch die brachiale Verzögerung gegen den vorderen Verkleidungsrand gedrückt. Ich bin nicht

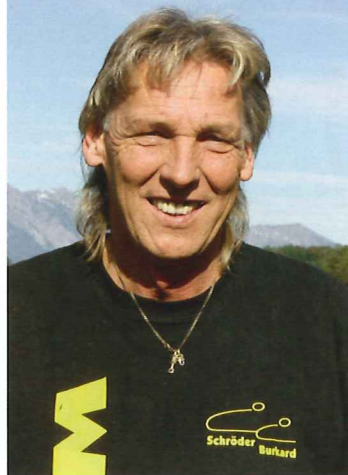
rechtzeitig in Position, das Gespann kann nicht den gewünschten Radius ziehen, wir fahren einen weiten Bogen. Für die nächste Kurve bin ich rasch wieder hinter dem Fahrer und halte mich aussen an der Verkleidung. Wir beschleunigen voll. Ich versuche für die nächste Links rechtzeitig möglichst weit herüberzukommen, doch der Wechsel klappt nicht gerade geschmeidig und zu wenig flach dem Boden entlang. Ausgerechnet als ich mitten im Wechsel am weitesten aus der Verschaltung herausrage, verzögern wir voll. Ich hänge weit entfernt von der Idealposition am Verkleidungsrand und dem linken Haltegriff – der sogenannten Lebensversicherung – fest und versuche im Boot zu bleiben. Wohlwissend, dass ich viel zu langsam Positionen wechseln kann, bereite ich mich diesmal bereits auf der Geraden auf die erste Kurve vor und verschiebe die Position frühzeitig, ungehindert von den argen Verzögerungskräften. Der Pilot steht wieder ordentlich in die Eisen, der Hinterreifen kreischt, das Gespann stellt sich quer, die Bremse muss gelöst werden. Für die Verzögerungsphase hätte ich wohl noch das Hinterrad belasten müssen – uff, alles auf einmal!

Auch in den folgenden Runden erweise ich mich als schlechter Turner und kämpfe bald mit steinharten Unterarmen. Abgesehen von der Geraden kriege ich in den drei Runden wohl nie die richtige Position hin, ganz zu schweigen von meinem miserablen Timing. Die Taxifahrt ist zu Ende und ich steige verschwitzt, verblüfft und mit Herzklopfen wieder aus dem Gespann.

Das war harte Arbeit! Ich bin überwältigt und habe jetzt noch mehr Respekt vor den Plampis – es sind wahre Helden! tk



Instruktion für die optimale Haltung zum Plampen im Gespann.



Peter Schröder tritt nach 41 Jahren Rennsport mit Titeln in Motocross, Enduro und der Seitenwagen-SM mit 60 Jahren zurück.

Ich hätte nun wieder aufrüsten und einen neuen Passagier suchen müssen.»

Neues Frauen-Team

Peter Schröders bisherige Beifahrerin Anna Burkhard (42) hat nämlich zusammen mit Schröders Ersatz-Beifahrerin Sophia Kirchofer (29) ein neues

Frauen-Seitenwagen-Team gegründet. Burkhard bleibt Plampi, Kirchofer, die 2009 als Passagier die Oldtimer-Bergmeisterschaft mit dem Titel beendete, wird sich ab sofort als Pilotin versuchen. Kirchofer: «Selber zu fahren ist schon eine grosse Umstellung. Zunächst geht es darum, alle Strecken kennenzulernen. Ziel ist, über die Internationale Sidecar Trophy in die IDM aufzusteigen.» Die beiden haben diesen Oktober bereits zwei Geschwindigkeitsweltrekorde aufgestellt. Die Szene lebt also weiter, bekommt auch immer wieder Zuwachs und hat mit dem Event in Interlaken ab sofort wieder eine Plattform in der Schweiz. 2001 sollen dort auch die Oldtimer-Gespanne einbezogen werden. Anmeldungen zum Taxifahrts-Event werden bald unter www.rts-sidecar-event.ch entgegengenommen. Auch wird unter www.wolfsbild.com ein Video vom Anlass 2010 erhältlich sein. ■



Sophia Kirchofer und Anna Burkhard (r.) starten 2011 als erstes Frauenteam.

Endlich Weltmeister

Seit 28 Jahren turnt der inzwischen 55-jährige Thuner Garagist Adolf Hänni (Porträt in MSS 21/2007) schon als Plampi in Gespannen an der WM, seit 27 Jahren amtet er als Passagier und Teamchef in Personalunion. Er kämpfte mit 24 verschiedenen Piloten, war bisher fünfmal Vizeweltmeister geworden, einmal mit Steve Webster (1994), dreimal mit Klaus Klaffenböck (1998-2000) und 2009 mit Pekka Päivärinta, mit dem er beim Saisonfinale am Bol d'Or im September dieses Jahres erstmals den lange ersehnten Weltmeistertitel eingefahren hatte.

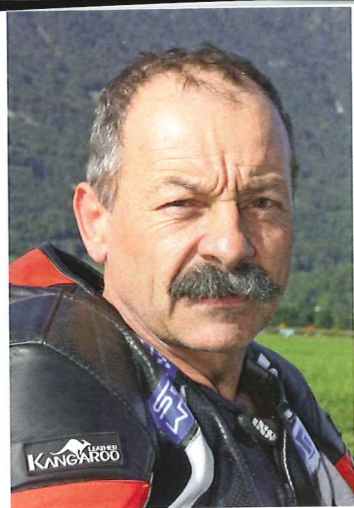
Am RTS-Event sprachen wir mit dem ermüdlichen Seitenwagen-Apostel über seine Karriere und die Szene.

_MSS: Herzliche Gratulation zum Titelgewinn!

_Adolf Hänni: Danke! Davon habe ich schon lange geträumt, ich bin ja vom ersten Rennen an in der WM gefahren.

_Wann war der Titel das erklärte Ziel?

_1994, da stand ich mit Webster bis auf einmal nach jedem Rennen auf dem Podest. Mit einem Budget von 100 000 Franken hatten wir gegen Biland, der mit Sponsor Schlossgold 1,5 Mio. zur Verfügung hatte, keine Chance.



Weltmeister Adolf Hänni ist nach 28 Jahren endlich am Ziel – genug hat er aber noch immer nicht.

dere vorauslesen, was der Fahrer machen wird, und kann Fehler korrigieren. Wenn der Pilot zu schnell in eine Rechtskurve fährt, rutsche ich nach vorne, Sorge für Grip am Vorderrad, durch die Gewichtsverlagerung hängt das Hinterrad ab, wir sliden, verlieren Geschwindigkeit und erwischen die Kurve doch noch. Damals mit Kurzgespannen sah ich beim Rausliegen, wenn das Vorderrad keinen Grip hatte, und rutschte nach vorne. Da lernte ich die optimale Grip-Verteilung. Ich kann den Fahrer erziehen, wie er fahren soll. Wenn Pekka ins Fieber kommt, spürt er sich nicht mehr und braucht jemanden, der ihn entsprechend einbremst.

Wie fühlst du dich als Weltmeister?

„Eigentlich wie vorher, es ist einfach schön zu sehen, wie viele Leute sich freuen, dass ich mein Ziel erreicht habe, und gratulieren. Sogar die Fahrer, gegen die wir gefahren sind, gratulierten und gönnten mir den Titel. Das Schönste wäre jetzt natürlich, den Titel zu verteidigen.“

Was war ausschlaggebend, dass es endlich zum Titel gereicht hat?

„Anders war eigentlich nicht viel, bisher fehlte einfach das letzte Quäntchen Glück. 2009 verschenkten wir den Titel an einem schlechten Wochenende. Wir haben auch 2010 Rennen nicht gewonnen, die wir hätten gewinnen müssen. Diesmal zog aber die Konkurrenz ein schlechtes Wochenende ein. Nach 24 Podestplätzen begnügten wir uns zur Titelsicherung beim Finale mit Platz 5.“

Dauert es lange, bis Pilot und Passagier harmonisieren?

„Viele sagen, das brauche lang. Pekka entschied sich als Weltmeister für mich, und wir beendeten bereits unser erstes Rennen mit einem Sieg! Wenn einer etwas kann, dann geht das schnell.“

Was ist das Besondere am Finnen Pekka Päivärinta?

„Er fährt sehr spektakulär, ist wie die finnischen Rallye-Piloten ein Slider. Wir fahren auch im Regen mit Slicks und sind dennoch immer die Schnellsten. Sliden ist einfach genial.“

Was ist deine Stärke?

„Vielleicht kann ich etwas besser als an-

Was hat sich seit den Anfängen verändert!?

„Die Kurvengeschwindigkeiten wurden viel höher. Reifen, Chassis, Fahrwerk, Bremsen, alles ist besser geworden, das Limit hat sich verschoben. Die Arbeit wurde intensiver, doch die Rennen sind heute deutlich kürzer. Heute hat es speziell in England viel mehr lizenzierte Fahrer als früher. Doch die Popularität der WM liess nach, seit wir nicht mehr im GP-Zirkus fahren und keine Fernsehpräsenz mehr haben. Es gibt keinen Promotor, der die WM vermarktet, auch Preisgelder sind passé. Früher kam ich von jedem GP mit mindesten Fr. 2000.– nach Hause.“

Was hat sich für dich beim Rennenfahren verändert?

„Die Emotionen sind noch dieselben. Wenn einer vor dem Start nicht nervös ist, stimmt etwas nicht – der Nervenkitzel gehört dazu. Nach 24 Knochenbrüchen gibt es gewisse Probleme, etwa mit den Knien. Hintendrauf kann ich mich aber immer bewegen, dann geht das schon. Konditionell bin ich noch in Form.“

Wie geht es jetzt weiter?

„Ende Monat wird entschieden, ob wir noch eine Saison anhängen können. Ganz aufhören kann ich sowieso nicht. Schön wäre es, als Aktiver weiterzumachen, ansonsten bin ich vielleicht mit einem Team unterwegs. Ich würde meine Erfahrung gerne weitergeben. Interessenten gibt es da schon.“



Auch in deiner Region:

3072 Ostermündigen

DUCATI-BERN
Hess Motorrad AG
Tägetlistrasse 16
Tel. 031 931 88 52
Fax 031 931 73 24
www.ducati-bern.ch
ducati@hessmoto.ch

4704 Niederbipp

DUCATI MITTELLAND
Exklusiv Ducati
Leenrütimattweg 1
Tel. 032 633 31 60
Fax 032 633 31 62
www.ducati-mittelland.ch
info@ducati-mittelland.ch

8718 Schänis

SCHNYDER CORSE
Ducati exklusiv
Ducati Zubehör Shop
Verkauf Neu und Occasionen
Biltnerstrasse 41
Tel. 055 615 13 63
www.schnyder-corse.ch
schnydercorse@bluewin.ch

3250 Lyss

MOTO KAUFMANN LYSS
Südstrasse 3
Tel. 032 384 33 51
Fax 032 384 48 91
www.moto-kaufmann-lyss.ch
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch

5037 Muhen AG

KAUFMANN-MOTOS AG
Schwabistal 2 + 98
Tel. 062 723 55 36
Fax 062 723 58 07
www.hrkaufmann.ch
info@hrkaufmann.ch

9063 Stein AR

HANEL MOTOS
Dorf 29
Tel. 071 367 13 79
Fax 071 367 13 80
www.hanel-moto.ch
hanel@bluewin.ch

3645 Gwatt/Thun

MOTO ZWEIACKER
Rainweg 6
Tel. 033 335 48 48
Fax 033 335 48 49
www.motozweiacker.ch
info@motozweiacker.ch

8447 Dachsen

RÖLLIN MOTOS
Rheinauerweg 1
Tel. 052 659 66 51
Fax 052 659 66 52
www.roellin-motos.ch
info@roellin-motos.ch

9463 Oberriet

DUCATI RHEINTAL
BAUMGARTNER MOTOS
Staatsstrasse 91
Tel. 071 761 17 22
Fax 071 761 31 27
www.baumgartner-motos.ch
baumgartner@rheintal.ch

4450 Sissach

GRÜTTER MOTORRAD-CENTER
Finanzierung, Verkauf
Ankauf, Vermietung
Hauptstrasse 1e
Tel. 061 971 67 43
Fax 061 971 67 65
www.gruetter-motos.ch
info@gruetter-motos.ch

8633 Wolfhausen b/Rüti ZH

D. MEIER - MOTOS
DUCATI Zürich Oberland
Lochrütistrasse 4
Tel. 055 243 51 74
Fax 055 243 34 05
www.meier-motos.ch
www.ducati-zuerich-oberland.ch
d.meier@meier-motos.ch

9500 Wil

DANEFFEL – Ducati
Konstanzerstrasse 73
Tel. 071 911 16 81
Fax 071 911 56 91
www.daneffel.ch
daneffel@tbwil.ch



Das Weltmeister-Team: Pekka Päivärinta mit Plampi und Teamchef Adolf Hänni im Einsatz auf dem Sachsenring. Bild: Reinhold Trescher