

Resultate:

125 Elite: 1. Leitner, A, EMCO-Honda, 10 Runden in 25:39,40 = 135,64 km/h; 2. Scalvini, I, GBM-Honda, 9,69 sek. zurück; 3. Rossi, I, GBM-Honda, 9,76 sek. zurück; 4. Petrucciani, JJ Cobas; 5. Schuler, Honda; 6. Dünki, LCR; 7. Lattion; 8. Palmieri, 9. Anex; 10. Chevrolet; 11. Jaussi; 12. Beltrami; 13. Duc; 14. Nöhiger; 15. Salmina; 16. Lehner; 17. Frossard; 18. Löffel, alle Honda

250 Elite: 1. Crotta, Aprilia, 14 Runden in 28:08,25 = 173,15 km/h; 2. Vasta, Aprilia, 0,05 sek. zurück; 3. Wittenwiler, Yamaha, 2,78 sek. zurück; 4. Leuthard, Aprilia; 5. Graf, Bischoff-Yamaha; 6. Ammann, TM-Yamaha; 7. Kellenberger, Armstrong; 8. Steiner, Yamaha; 9. Bougeois, Yamaha; 10. Metzger, Yamaha; 11. Dalessi, Honda; 12. Kormann, Yamaha; 13. Mai, Yamaha; 14. Vuilleumier, Defi-Rotax; 15. Grandi, Yamaha

Sport-Production: 1. Monsch, Honda, 14 Runden in 27:35,49 = 176,58 km/h; 2. Bammert, Yamaha, 15,44 sek. zurück; 3. Oswald, Honda, 15,83 sek. zurück; 4. Papaux, Kawasaki; 5. Keller, Yamaha; 6. Krummenacher, Yamaha; 7. Chesaux, Suzuki; 8. Koppel; 9. Pellencini; 10. Rohrer; 11. Caluori; 12. Bühlmann, alle Honda; 13. Jaquier, Suzuki; 14. Osenda, Honda; 15. Stefanelli, Honda

Superbikes: 1. Pirovano, I, Yamaha, 18 Runden in 34:48,31 = 179,97 km/h; 2. Meier, 32,09 sek. zurück; 3. Klabacher, A, 44,88 sek. zurück; 4. Oswald; 5. Wälti, alle Honda; 6. Krummenacher, Yamaha; 7. Zwicker Urs, Yamaha; 8. Chesaux, Suzuki; 9. Keller, Yamaha; 10. Bammert, Yamaha; 11. Ammann, Yamaha; 12. Osenda; 13. Bühlmann; 14. Koppel; 15. Zanetta; 16. Pellencini, alle Honda; 17. Chevalier, Suzuki

Seitenwagen: 1. Müller/Kari, Kawasaki, 8 Runden in 18:11,78 = 153 km/h; 2. Bachmann/Etienne, LCR JPX, 18,95 sek. zurück; 3. Bereuter/Baer, Yamaha, 45,03 sek. zurück; 4. Liechti/Locher, Sigwa; 5. Koster/Bürki, LCR; 6. Guyaz/Repond, Seymaz; 7. Bohrer/Ramseier, Seymaz; 8. Schopfer/Näf, LCR; 9. Schlosser/Schlosser, SRS Yamaha

Promo-Cup 125 ccm: 1. Bigler, 9 Runden in 23:14,20 = 134,79 km/h; 2. Tschudin, 0,04 sek. zurück; 3. Tresoldi, 0,26 sek. zurück; 4. Abbondanzieri; 5. Litschi, alle Aprilia

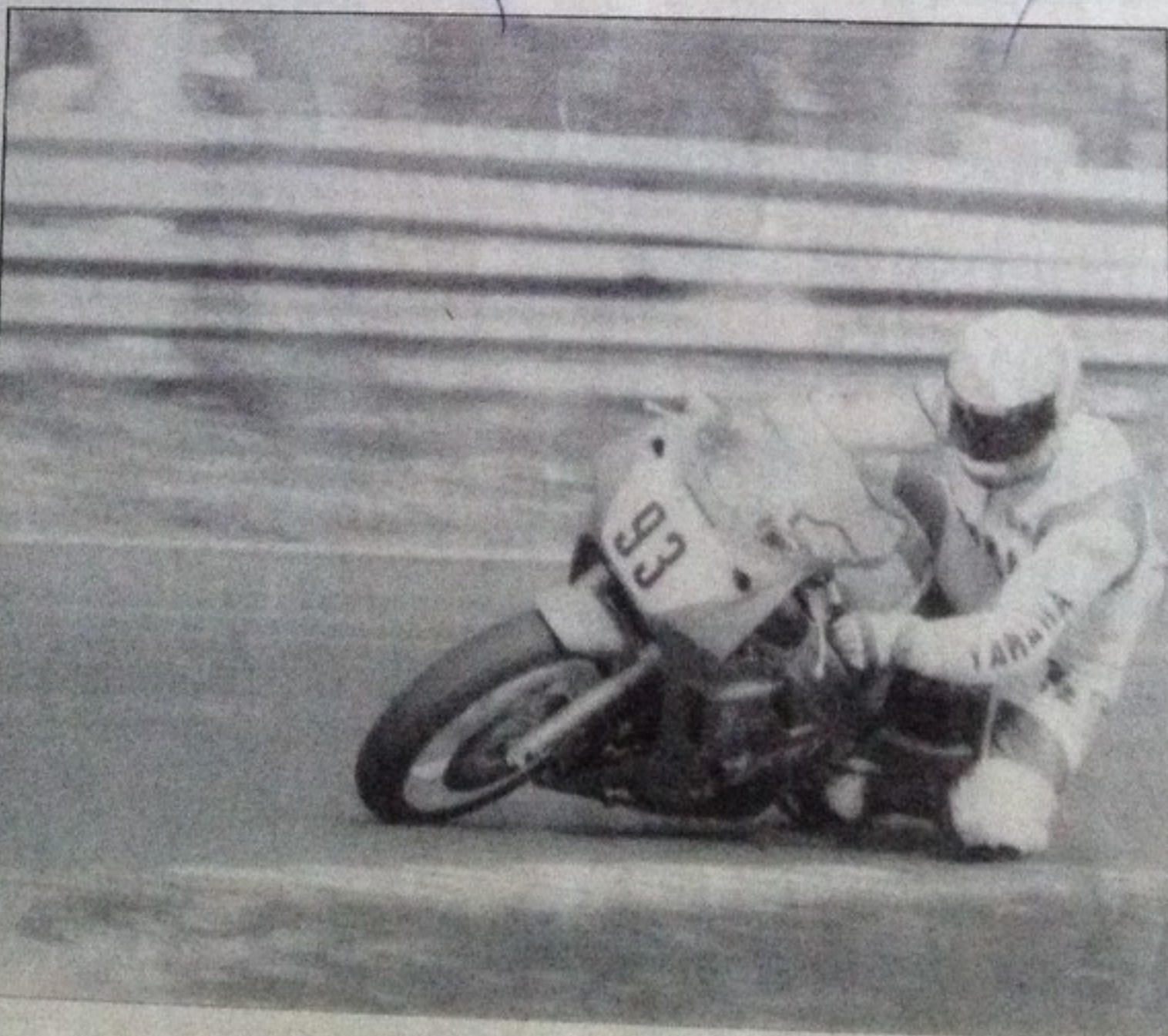
Supersport 600: 1. Romanens, Yamaha, 10 Runden in 21:28,67 = 162,03 km/h; 2. Schädler, Yamaha, 2,19 sek. zurück; 3. Ammann, Yamaha, 2,20 sek. zurück; 4. Haug, Honda; 5. Chinotti, Yamaha

BOT: 1. Barmettler, 14 Runden in 29:12,20 = 166,83 km/h; 2. Imstepf, 4,15 sek. zurück; 3. Schnyder, 58,78 sek. zurück; 4. Huber; 5. Jaggi, alle Ducati



Oben: Das heisseste Rennen des Tages lieferten sich die Promo-Cupler von links: Ivan Tschudin, Daniel Bigler und Marco Tresoldi

Unten: Jean-Luc Romanens dominierte die neue 600er Klasse



Splitter

Rene Dünki will leistungsmässig aufrüsten. Nach seinem dritten Platz hinter Othmar Schuler sieht er sonst in der EM keine Chance.

Die Wyssens waren mit ihrem Gespann seit Dienstag am Testen. Sie haben die Aufhängung ihres LCR-Gespans dem 88er Modell angeglichen, da sie letztes Jahr zu hart war. Der 250er SM Fahrer Mathias Seiler ist jetzt für ihre Motoren verantwortlich. Das Konditionstraining absolvieren die zwei Holzer diesen Frühling beim Aufräumen der Waldschäden. Sie meinten, sie hätten noch einige Plätze frei in ihrem Trainingslager.

Edwin Weibel erzählte von Tests mit geänderten Schwingen an der Jung-Kawasaki. Nachdem er Versionen mit geänderter Geometrie ausprobiert hatte, sei er wieder auf das Standardmodell als beste Lösung zurückgekommen. Die kürzere Renngabel, die Phillis in der Superbike-WM einsetzt, ist für ihn noch nicht zu haben. Ausserdem war er auch in Monza, um die Reifenwärmer, die er vertreibt, unter die Leute zu bringen. Bereits ein Dutzend Fahrer, unter ihnen auch die Klassensieger Monsch und Barmettler, setzten die 1600 Franken teuren Dinger ein.

Die 40 für den Endlauf qualifizierten 600er Fahrer lagen innerhalb von nur 5,49 Sekunden! Dagegen nehmen sich die 14,38 Sekunden Zeitdifferenz zwischen dem Trainingsschnellsten und dem 40. geradezu komfortabel aus, es illustriert aber auch Unterschiede beim Maschinenmaterial.

Cyrril Matti und Richard Siegrist von Transkontinental haben einen neuen Rahmen um die Moto Guzzi V2 Motoren herumkonstruiert. Der vordere Rahmenteil wurde mitsamt Motor um die Lenkachse soweit nach rechts geschwenkt, dass der Getriebeausgang 20 mm weiter rechts der Fahrzeugmitte zu liegen kommt. Dadurch kann eine um 40 mm breitere Schwingen und damit ein 180er Hinterpneu eingebaut werden. Vorher waren nur knapp 140er Reifen möglich.