



AZB 8500 Frauenfeld

# MOTOnews

**Ausgabe / Edition: 25**

Erscheint 6x jährlich / parution: 6x par an

**April / avril 2013**

Auflage / tirage: 9000 Expl.

[www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)



## Ja zur Milchkuh-Initiative Oui à l'initiative vache à lait

Seite 7 / Page 8



## Supermoto Swiss Championship 2013

Seite 19-20 / Page 19-20



## Swiss-Moto-Racing 2013

Seite 23 / Page 24

# Auf die Pässe, fertig, los!

// ab Seite 25

# C'est reparti pour un tour!

// dès Page 25



## TISSOT T-RACE

THOMAS LÜTHI – Moto2 Rennfahrer

LIMITED EDITION 2013

Werden Sie Teil der Renngeschichte mit der robusten 316L Edelstahl-Uhr. Kratzfestes Saphirglas, Chronographenwerk und Wasserdichtigkeit bis zu einem Druck von 10bar (100m / 330ft). 825 CHF\*

**IN TOUCH WITH YOUR TIME**



**TISSOT**  
SWISS WATCHES SINCE 1853  
INNOVATORS BY TRADITION

**160<sup>th</sup>**  
ANNIVERSARY  
1853 – 2013

Get in touch at [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)

\*Unverbindliche Preisempfehlung





gebunden für den Privatverkehr eingesetzt. Darum empfehle ich Ihnen dringend, die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» und auch ein allfälliges Referendum gegen die Erhöhung der Autobahnvignette zu unterstützen.

Ich wünsche allen eine erlebnisreiche und unfallfreie Motorradsaison.

*Nationalrat Walter Wobmann  
Zentralpräsident der FMS*

taxes a été utilisé pour la circulation privée. Pour cette raison, je vous conseille urgemment de soutenir l'initiative populaire «Pour un financement juste de la circulation routière» et le référendum éventuel contre l'augmentation de la vignette autoroutière.

Je souhaite à toutes et tous une belle saison de moto sans accident.

*Conseiller national Walter Wobmann  
Président central de la FMS*

### Liebe Motorradfreunde und FMS-Mitglieder

Nach dem langen, kalten Winter (ich frage mich, wo da die Klimaerwärmung bleibt...) beginnt nun endlich die Motorradsaison 2013! Wir alle freuen uns auf spannende Motorrad-Sportanlässe, auf schöne und erlebnisreiche Tourenfahrten mit interessanten Begegnungen oder einfach nur auf die Benützung des Motorrades für den täglichen Arbeitsweg.

Diese sonnigen Aussichten werden jedoch leider auch durch neue Gewitterwolken am Polithimmel getrübt. So hat z.B. die Schweiz als erstes Land auf gesetzlicher Ebene den Begriff «Raser» definiert. Dadurch entstehen nun in den Kantonen neue Bussen-Regimes, indem die Strafen schrittweise massiv erhöht werden. Der Normalbürger wird somit zunehmend kriminalisiert.

Völlig inakzeptabel ist auch die geplante Erhöhung der Autobahnvignette von Fr.40 auf Fr.100, was einer Erhöhung von 150% entspricht. Gerade für Motorradfahrer, welche die Autobahn wenig benutzen und die Belastung zudem minimal ist, ist dies eine Unverschämtheit. Leider wurde mein Vorschlag für eine spezielle Motorradvignette im Parlament abgelehnt. Der Strassenverkehr insgesamt wird zunehmend zur Milchkuh der Nation, obwohl er seine Kosten mehr als zu 100% deckt. Im Jahr 2011 bezahlten die Benützer des Privatverkehrs mit all den verschiedenen Abgaben 9,5 Milliarden Franken (!) an den Bund. Davon flossen 4 Milliarden in die allgemeine Bundeskasse und über 2 Milliarden in den öffentlichen Verkehr. Also nur gerade ein Drittel aller Abgaben wurden zweck-

### Chers amis de la moto et membres de la FMS

Après un long hiver froid (je me demande où se trouve réchauffement climatique...) la saison de moto 2013 a enfin débuté! Nous nous réjouissons toutes et tous de manifestations de motos passionnantes, de beaux tours en moto avec des rencontres intéressantes ou simplement de l'utilisation journalière de la moto pour se rendre au travail.

Malheureusement, ces prévisions ensoleillées sont ombragées par des nuages dans le ciel politique. Comme premier pays, la Suisse a défini par ex. de manière juridique le mot «chauffard». Par conséquent, un régime d'amendes s'en suit au niveau cantonal, provoquant ainsi des augmentations d'amendes de plus en plus élevées. Le bourgeois normal se voit de plus en plus discriminé.

L'augmentation projetée de la vignette autoroutière de Fr. 40.- à Fr. 100.- est également inacceptable, ceci correspond à une augmentation de 150%. Ceci est un affront d'autant plus que les motocyclistes utilisent rarement l'autoroute et ne causent que des dommages minimaux à l'environnement. Malheureusement ma proposition d'une vignette autoroutière spéciale pour motocyclistes a été rejetée par le parlement. La circulation routière en général devient la vache à lait de la nation bien qu'elle couvre plus de 100% de ses coûts. En 2011, les usagers de la circulation routière privée ont payé à l'Etat par toutes les différentes taxes 9,6 milliards de francs ! Dont 4 milliards dans la caisse fédérale générale de l'Etat et plus de 2 milliards dans la circulation publique. Donc seul un tiers de toutes les

### Cari amici motociclisti e membri FMS

Dopo un lungo e freddo inverno (mi chiedo dove sia andato a finire il riscaldamento globale...) prende il via finalmente la stagione motociclistica 2013! Tutti noi non vediamo l'ora di assistere a entusiasmanti manifestazioni motociclistiche, organizzare giri in moto piacevoli e ricchi di esperienze durante i quali fare incontri interessanti o semplicemente utilizzare la moto per recarsi al lavoro tutti i giorni.

Purtroppo, queste splendide prospettive sono turbate anche da nuove nubi temporalesche che si addensano nel cielo della politica. La Svizzera, per es., è il primo paese ad avere definito il concetto di «conducente spericolato» a livello legale. Conseguentemente, oggi nei cantoni vengono istituiti nuovi regimi sanzionatori che prevedono un graduale massiccio aumento delle multe. In questo modo, il cittadino normale viene sempre più criminalizzato.

Absolutamente inaccettabile è anche il previsto aumento della vignetta autostradale da CHF 40 a CHF 100, che corrisponde a un incremento del 150%. Questa situazione è vergognosa, soprattutto per i motociclisti che utilizzano poco l'autostrada, per cui l'impatto ambientale è ridotto al minimo. Purtroppo, il Parlamento ha respinto la mia proposta di istituire una vignetta speciale per motociclette. Nel complesso, il traffico stradale sta diventando sempre più una mucca da latte della Nazione, sebbene copra i suoi costi per oltre il 100%. Nel 2011, sommando tutte le varie tasse, gli utenti del trasporto privato hanno

versato alla Confederazione 9,5 miliardi di franchi (!), di cui 4 miliardi sono confluiti nella cassa generale della Confederazione e oltre 2 miliardi nel trasporto pubblico. Pertanto, solo un terzo di tutte le tasse è stato destinato specificamente al trasporto privato. Per questo motivo vi consiglio vivamente di sostenere l'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti» e un eventuale referendum contro l'aumento della vignetta autostradale.

Auguro a tutti voi una stagione motociclistica ricca di esperienze e in totale sicurezza.

*Consigliere nazionale Walter Wobmann  
Presidente centrale della FMS*

## Impressum MOTOnews

Auflage/Edition: 9 000 Ex.  
Erscheinungsweise:  
6x pro Jahr, Abo für FMS-Mitglieder  
im Jahresbeitrag inbegriffen.

Herausgeberin/Editeur:  
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz  
Fédération motocycliste suisse  
Federazione motociclistica svizzera

Adresse:  
FMS Generalsekretariat  
Zürcherstrasse 305  
CH-8500 Frauenfeld  
Tel. 052 723 05 56, Fax 052 723 05 55  
www.swissmoto.org

E-Mail:  
fms@swissmoto.org  
(Mitglieder & Clubs – Membres et clubs)  
sport@swissmoto.org  
(Sport & Lizenzen – Sport et licences)  
motonews@swissmoto.org  
(Beiträge für Zeitung MOTOnews)

Postkonto/CP:  
12-3456-0 (BIC: POFICHBE)  
IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0

Redaktion/Rédaction:  
jaeggiMEDIA GmbH, Brückenstrasse 4,  
4853 Murgenthal (AG)  
info@jaeggi-media.ch

**Spécialiste  
de l'équipement  
moto en Valais  
600m<sup>2</sup> d'exposition**



**aplusmoto SA**  
Rue de Savoie 7  
1950 Sion  
Tél. 027 322 07 00  
[www.aplusmoto.ch](http://www.aplusmoto.ch)



**GAERNE**

**BARRACUDA**  
ITALIAN DESIGN

**PROMO**  
*il jeans che ti salva la pelle*

**WARSON**  
MOTORS

**DAINESE**

**FOX**

**HELSTON'S**  
*The World's Best leather jacket*

**ARLEN NESS**

**DAYTONA**

**MOTOREX**  
Oil of Switzerland

**BÜSE**

**cardo**

**SCOTT**

**held**  
BIKER FASHION

**PREMIER**  
HELMETS

**ROOF**

**CABERG**  
HELMETS

**SHARK**  
HELMETS

**HJC**  
HELMETS

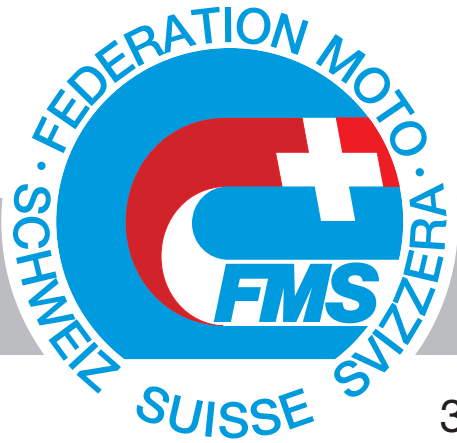
**TCX**  
FOCUS ON BOOTS

**RICHA**

La vidéo  
aplusmoto



Vente de casques, bottes, gants, vêtements et accessoires



# News

30. / 31. Mai und  
1. Juni 2014

unser Hauptpartner

## Geschätzte Bikerinnen- und Biker

Das OK ist bereits in verschiedenen Ressorts an Detailarbeiten wie Camping, Parkplätze, Zufahrten usw. Sobald die Homepage aufgeschaltet ist, sind wichtige und informative Mitteilungen zu lesen.

Mit Biker Gruss  
Urs Gasser, OK-Präsident



**Moto Center Seeland**  
**3270 Aarberg**

Ihr Partner für Veranstaltungswerbung



Bielstrasse 32  
3250 Lyss  
www.promotrailer.ch  
Tel/Fax 032 530 25 45/46  
info@promotrailer.ch



# IKAIRO AG

Personal zum Erfolg



PP high tech AG  
Moosmatt 8  
CH-8905 Arni  
Schweiz  
T +41 56 640 27 64  
F +41 56 640 27 66  
info@pphightech.com  
www.pphightech.com

In Kürze wird die neue  
Homepage  
[www.100jahrefms.ch](http://www.100jahrefms.ch)  
aufgeschaltet mit vielen Infos



**Hotel «Weisses Kreuz» Lyss**

## ÉVÈNEMENT DU JUBILÉ DES 100 ANS FMS 30/31 MAI ET 1ER JUIN 2014 À LYSS

Cher(es) motocyclistes

Le comité d'organisation est en pleine préparation concernant les détails dans les domaines, tels que camping, places de parc, accès, etc.

Dès que le site internet sera prêt, vous pourrez y trouver tous les informations nécessaires.

Meilleures salutations

*Urs Gasser, Président du comité d'organisation*

## VSK VERKEHRSSICHERHEITSKOMMISSION

Wir suchen dringend Mitglieder aus der deutschen Schweiz, die Lust und Zeit haben, bei uns in der Kommission mitzumachen. Es handelt sich dabei um ca. zwei bis drei Einsätze im Jahr sowie die Teilnahme an zwei Sitzungen pro Saison. Bei den Einsätzen handelt es sich um Standaktionen und Präventionsmassnahmen gegen Motorradunfälle.

**Interessierte, die sich angesprochen**

**fühlen, melden sich bitte bei:**

Peter Frei, Hinterdorfstrasse 18,  
8157 Dielsdorf

Tel. +41 79 365 44 12

E-Mail: [pedrofrei@gmx.ch](mailto:pedrofrei@gmx.ch)

## CSS - COMMISSIONE SICUREZZA STRADALE

Cerchiamo urgentemente membri nella Svizzera tedesca che abbiano voglia e tempo di collaborare con la nostra Commissione. Si tratta di circa due o tre interventi all'anno e della partecipazione a due riunioni a stagione. Gli interventi riguardano stand informativi e misure di prevenzione contro gli incidenti in moto.

**Le persone interessate che si sentono coinvolte possono mettersi in contatto con me:**

Peter Frei, Hinterdorfstrasse 18,  
8157 Dielsdorf

Tel. +41 79 365 44 12

E-mail: [pedrofrei@gmx.ch](mailto:pedrofrei@gmx.ch)

## JA ZUR MILCHKUH-INITIATIVE: FÜR EINE FAIRE VERKEHRSFINANZIERUNG

Anlässlich des Automobilsalons in Genf lancierte ein breit abgestütztes Komitee aus nationalen Politikern der SVP, FDP und CVP auf Anstoss der Vereinigung der Schweizer Automobil- und Nutzfahrzeug-Importeure (auto-schweiz) die Milchkuh-Initiative. Unterstützung erfährt das eidgenössische Volksbegehren auch von namhaften Vertretern aus zahlreichen Verbänden wie dem Schweizerischen Gewerbeverband, der Erdölvereinigung, dem Dachverband Handel Schweiz oder dem Autogewerbeverband. Die Initiative verlangt neben mehr Mitspracherechten bei Fragen rund um die Verkehrsfinanzierung die Einhaltung des Verursacherprinzips: Steuern und Abgaben der Strassenbenützer sollen nur noch der Strasse zugutekommen.

Es ist unbestritten: Wer heute mit einem Auto oder Motorrad auf den Schweizer Strassen unterwegs ist, darf sich als Milchkuh der Nation bezeichnen. Denn die Strassenbenützer bezahlen immer mehr Steuern, Abgaben und Gebühren – und stehen trotzdem im Stau. 16'000 Stunden sind es jährlich. Zwei Drittel aller Stautunden lassen sich auf ein nicht mehr bedarfsgerechtes Strassennetz zurückführen. Das kostet die Schweizer Steuerzahler, aber auch die Wirtschaft, Milliardenbeträge. Derweil klagen der Bundesrat, die Kantonsregierungen und die Parlamentarier über fehlende Geldmittel zum Unterhalt der Strassen, die vielerorts dringend saniert oder ausgebaut werden müssten. Gleichzeitig steigt die finanzielle Belastung für den motorisierten Individualverkehr stetig an. In der Frühlingsession folgte der Nationalrat dem Entscheid des Ständerates und bestätigte die Erhöhung der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken. Auch in anderen Bereichen sind Erhöhungen von Steuern und Abgaben geplant: Der Klimarappen soll von bisher 1,5 Rappen pro Liter auf 5 Rappen erhöht werden. Damit nicht genug. In Bundesbern werden bereits Pläne geschmiedet, neue Abgaben einzuführen. So wird beispielsweise im



Entwurf zur Energiestrategie 2050 des Bundesrates eine Lenkungsabgabe vorgeschlagen, die längerfristig bis zu 50 Rappen pro Liter Benzin betragen soll. Zusätzlich plant das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine neue Abgabe von 55 bis 70 Rappen pro Liter.

Der Grund für diese ungünstigen Entwicklungen ist einfach. Zum einen werden die Abgaben der Strassenbenützer zu einem grossen Teil nicht für den Bau und Unterhalt von Strassen und Autobahnen verwendet, sondern zweckentfremdet. Das heisst, dass die Strassengelder zu einem beträchtlichen Teil für den Bau und Unterhalt der Bahn- und Schieneninfrastruktur verwendet werden. Zusätzlich fliessen jedes Jahr 50% der Einnahmen aus der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse. Wofür dieses Geld verwendet wird, weiss niemand. Es gibt kaum einen Bereich, wo die Geldflüsse unübersichtlicher sind als in der Verkehrspolitik. Diese verworrenen Finanzströme erschweren die politische Kontrolle und Einflussnahme. Tatsache aber ist: Das Verursacherprinzip und der Grundsatz der Kostenwahrheit wird mit der heutigen Finanzpolitik permanent verletzt. Richtig wäre es stattdessen, dass jeder für seine Kosten selber aufkommt: Der Auto- und Motorradfahrer bezahlt die Strasse, der Bahnfahrer die Bahninfrastruktur. Und genau hier setzt die Initiative den Hebel an. Die Milchkuh-Initiative will erreichen, dass die Steuern und Abgaben der Strassenbenützer künftig auch wirklich in die Stra-

sseninfrastruktur investiert werden. Zudem sollen die Mitspracherechte der Strassenbenützer gesichert werden: Beschlüsse, welche das Autofahren verteuern, sollen zwingend dem fakultativen Referendum unterstellt werden, um in jedem Fall eine Volksabstimmung zu ermöglichen.

Auch ein Blick in die Zukunft zeigt: Die Milchkuh-Initiative ist dringend nötig. Denn obwohl der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Strasse heute noch bei über 100 Prozent liegt, droht der Strasse schon sehr bald eine Finanzierungslücke. Aufgrund der rückläufigen Treibstoffverkäufe nimmt der Ertrag aus der Mineralölbesteuerung ab. Der Bundesrat rechnet ab 2016 mit einer Finanzierungslücke im Bereich der Strasse von mindestens 1,2 Milliarden Franken. Dabei geht oft vergessen, dass die Strasse immer noch der wichtigste Verkehrsträger ist. Sie bildet für unseren Wohlstand, das stetige Wirtschaftswachstum und die zunehmende Produktivität unseres Landes einen wichtigen Faktor. Nur dank einem leistungsfähigen und zuverlässigen Infrastrukturnetz können Menschen, Waren, Energie und Informationen rasch, billig und auch über grössere Distanzen punktgenau transportiert werden. Deshalb gilt es, die Strasse nicht zu vernachlässigen und mit den ihr zustehenden Mitteln zu unterhalten und wo nötig auszubauen. Die Milchkuh-Initiative kommt gerade rechtzeitig, um unsere Politiker in Bundesbern wieder einmal daran zu erinnern.

## OUI À L'INITIATIVE VACHE À LAIT: POUR UN FINANCEMENT ÉQUITABLE DES TRANSPORTS

Un large comité composé notamment d'élus politiques fédéraux de l'UDC, du PLR et du PDC a lancé au Salon de l'automobile de Genève ladite «initiative vache à lait». Conçue sous l'égide de l'Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse), cette initiative populaire fédérale a reçu le soutien d'importantes organisations comme l'Union suisse des arts et métiers, l'Union pétrolière, l'association faitière Commerce Suisse et l'Union professionnelle suisse de l'automobile. En plus de droits de participation politique plus étendus en faveur des usagers de la route, cette initiative réclame le respect du principe de causalité dans le financement des transports: les impôts et redevances versés par les usagers de la route doivent bénéficier intégralement à l'infrastructure routière.

Le fait est incontestable: les automobilistes et motards roulant sur les routes suisses sont considérés comme les vaches à lait de la nation. Preuve en est que les usagers de la route paient toujours plus d'impôts, de taxes et de redevances, mais sont tout de même régulièrement coincés dans des bouchons. Au total, environ 16 000 heures par an. Les deux tiers de ces heures d'attente s'expliquent par l'insuffisance du réseau routier. Ce temps perdu coûte des milliards aux contribuables suisses et à l'économie nationale. Le Conseil fédéral, les gouvernements cantonaux et les parlementaires se plaignent régulièrement d'un manque d'argent pour l'infrastructure routière qui exige des réfections et aménagements urgents. Parallèlement, les charges fiscales grevant le trafic individuel motorisé ne cessent d'augmenter. Durant la dernière session parlementaire de printemps, le Conseil national a suivi la décision du Conseil des États de porter le prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs. Des hausses des taxes et redevances sont également prévues dans d'autres domaines: le centime climatique devrait progresser de 1,5 à 5 centimes par litre de carburant. Mais ce n'est pas tout:



la Berne fédérale a encore d'autres projets dans ses tiroirs pour faire passer les automobilistes à la caisse. Par exemple, la Stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral prévoit une taxe d'incitation qui, à moyen terme, atteindrait 50 centimes par litre. L'Office fédéral des routes (OFROU) n'est pas en reste avec un projet de nouvelle taxe de 55 à 70 centimes par litre.

Les raisons de ce développement déplaisant sont simples: d'une part, les taxes et redevances versées par les usagers de la route ne sont pas engagées pour une bonne partie dans la construction et l'entretien des routes, mais détournées de leur affectation première. En clair, une part importante de l'argent de la route est déviée vers l'infrastructure ferroviaire. D'autre part, 50% du produit de l'impôt sur les huiles minérales sont versés à la caisse générale de la Confédération. Personne ne sait comment cet argent est utilisé. Il n'existe guère d'autres domaines où les flux financiers sont aussi obscurs que la route, si bien que le contrôle et l'intervention politiques sont très difficiles. Le fait est que cette politique financière viole en permanence les principes de causalité et de vérité des coûts. Chaque mode de transport devrait au contraire couvrir les coûts qu'il occasionne: les automobilistes et motards paient la route, les usagers du train paient l'infrastructure ferroviaire. C'est exactement à ce niveau qu'intervient l'initiative vache à lait: elle exige que les impôts et re-

devances versés par les usagers de la route soient à l'avenir réellement investis dans l'infrastructure routière. De plus, les usagers de la route doivent avoir voix au chapitre: toute décision politique renchérissant les déplacements en automobile doit être soumise au référendum facultatif pour permettre dans tous les cas une votation populaire.

Un regard vers l'avenir confirme également la nécessité urgente de l'initiative vache à lait. Bien que le degré d'autonomie financière de la route soit aujourd'hui encore supérieur à 100%, un gros découvert financier se dessine d'ores et déjà. Les ventes de carburant baissant, le produit de l'impôt sur les huiles minérales va lui aussi diminuer. Le Conseil fédéral annonce pour 2016 une lacune de 1,2 milliard de francs au moins dans le financement des routes. On oublie souvent que la route est de loin le principal mode de transport du pays. Elle est un facteur essentiel de notre prospérité, de la croissance économique et de la productivité. Un réseau routier performant et fiable est indispensable au transport rapide, avantageux et précis de personnes, de marchandises, d'énergie et d'information, même sur de longues distances. Il ne faut donc pas négliger la route, mais au contraire l'entretenir et l'aménager avec les moyens financiers qui lui reviennent. L'initiative vache à lait arrive juste au bon moment pour une fois de plus rappeler cette évidence aux élus politiques et à la Berne fédérale.



## SÌ ALL'INIZIATIVA DELLA VACCA DA MUNGERE: PER UN EQUO FINANZIAMENTO DEI TRASPORTI

**In occasione del Salone dell'automobile di Ginevra, un comitato ampiamente sostenuto da politici nazionali UDC, PLR e PPD ha lanciato, dietro spinta degli importatori svizzeri di automobili e veicoli utilitari (auto-schweiz) «l'iniziativa della vacca da mungere». Questa iniziativa popolare federale gode anche dell'appoggio di noti rappresentanti di numerose associazioni quali l'Unione svizzera delle arti e mestieri, l'Unione petrolifera, l'associazione di categoria Commercio Svizzera o l'Unione professionale svizzera dell'automobile. L'iniziativa esige, oltre a più diritti di partecipazione su questioni inerenti al finanziamento del traffico, l'osservanza del principio di causalità: le imposte e le tasse degli utenti della strada devono andare unicamente a beneficio della strada.**

Non ci sono dubbi: chi oggi è in viaggio sulle strade svizzere con un'auto o con una moto, può essere definito una «vacca da mungere della nazione». Perché gli utenti della strada pagano sempre più imposte, tasse e prelievi e, ciò nonostante, sono sempre fermi in colonna. Per un totale di 16'000 ore l'anno. Due terzi delle ore perse in colonna sono da attribuire a una rete stradale non più confacente al fabbisogno. Ciò costa miliardi al contribuente, ma anche all'economia. Nel frattempo, il Consiglio federale e i parlamentari lamentano la mancanza di mezzi finanziari per la manutenzione delle strade, che in diversi punti dovrebbero essere urgentemente risanate o ampliate. Simultaneamente, il carico finanziario sul traffico motorizzato privato aumenta in continuazione. Nella sessione primaverile delle Camere federali, il Consiglio nazionale ha seguito la decisione del Consiglio degli Stati confermando l'aumento del costo della vignetta autostradale da 40 a 100 franchi. Anche in altri settori sono previsti aumenti di imposte e tasse: il centesimo per il clima dovrebbe aumentare dagli attuali 1,5 cts. a 5 cts. per

litro. E non è tutto. Nella Berna federale si sta già programmando l'introduzione di nuovi prelievi. Per esempio, nel progetto strategico Energia 2050 si propone una tassa d'incentivazione che, a lungo termine, ammonterebbe fino a 50 cts. per litro di benzina. Inoltre, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) sta progettando una nuova tassa fra i 55 e i 70 cts. per litro.

Il motivo di questa infelice evoluzione è semplice. Innanzitutto, le tasse degli utenti della strada non vengono per la gran parte utilizzate per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade, bensì destinate ad altro uso. Ciò significa che una considerevole parte degli introiti generati dalla strada viene utilizzata per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie. Inoltre, annualmente il 50% dell'imposta sugli oli minerali confluisce nella cassa generale della Confederazione. Per che cosa il denaro venga utilizzato, non lo sa nessuno. Praticamente non c'è un altro settore nel quale i flussi finanziari siano tanto poco chiari quanto nella politica dei trasporti. Questi flussi finanziari confusi rendono difficile il controllo politico e la possibilità di esercitarvi un'influenza. Ma è un dato di fatto: con la politica finanziaria attuale, il principio di causalità e quello della verità dei costi sono costantemente violati. Sarebbe invece giusto che ognuno paghi per i propri costi: automobilisti e motociclisti pagano le strade, gli utenti della ferrovia le infrastrutture ferroviarie. E esattamente su questo fa leva l'iniziativa. L'iniziativa della vacca da mungere vuole ottenere che in futuro le imposte e le tasse degli utenti della strada siano anche realmente investite nell'infrastruttura stradale. Inoltre, deve essere anche assicurato il diritto di partecipazione degli utenti della strada: decisioni che rincarano l'utilizzo di vetture e motociclette devono obbligatoriamente sottostare al referendum facoltativo, al fine di rendere comunque possibile una votazione popolare.

Anche un'occhiata al futuro dimostra che l'iniziativa della vacca da mungere è assolutamente necessaria. Perché, nonostante il grado di autofinanziamento della strada sia oggi ancora al di sopra del 100%, già a breve termine incombe su di essa una carenza di fondi. A causa delle vendite in diminuzione dei carburanti, cala anche l'introito fiscale che ne deriva. Il Consiglio federale prevede, a partire dal 2016, una carenza di fondi nel settore della strada di almeno 1,2 miliardi di franchi. Si dimentica inoltre spesso che la strada è sempre ancora il modo di trasporto più importante. Essa costituisce un fattore essenziale del nostro benessere, della continua crescita economica e della crescente produttività del nostro paese. Solo grazie a un'efficiente e affidabile rete d'infrastrutture possono essere trasportate in modo rapido, conveniente e puntualmente anche a grandi distanze, persone, merci, energia e informazioni. Non si deve perciò trascurare la strada, fornendole i mezzi finanziari che le spettano per la manutenzione e, laddove necessario, per il suo ampliamento. L'iniziativa della vacca da mungere giunge proprio al momento giusto per ricordarlo di nuovo ai nostri politici della Berna federale.

## VON WEGEN, DIE BIKER SIND DIE SCHLIMMSTEN VERKEHRSTEILNEHMER

**Die Anzahl der schwer verletzten Motorradfahrer hat sich zwischen 2001 und 2011 kaum verändert.**

**Bei den jüngeren Fahrern wurde sogar ein deutlicher Rückgang verbucht, während allerdings bei den über 45jährigen eine dramatische Zunahme zu verzeichnen ist. Zugenommen hat auch die Anzahl Schwerverletzter und Todesfälle mit Motorrädern über 125ccm Hubraum.**

**Zu schnelles Fahren ist in der Regel der Grund, warum Fahrer die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren. Zusammenstöße resultieren hauptsächlich aus Vorfahrtsfehlern anderer Verkehrsteilnehmer.**

In den letzten 10 Jahren zeichnet sich eine sehr positive Entwicklung bei Motorradunfällen mit Fahrern im Alter bis 44 Jahren ab: Die Zahl der Schwerverletzten ging bei den 15-17jährigen um ein Zehntel und bei den 18-44jährigen sogar um ein Viertel zurück. Besorgniserregend ist allerdings die Entwicklung bei den über 45jährigen Motorradfahrern: In dieser Altersgruppe ist seit 2001 die Zahl der Schwerverletzten und Todesopfer um 50% gestiegen. Aktuell werden bei den 25-44jährigen Bikern noch etwa doppelt so viele schwere Unfälle verzeichnet wie bei denen in der Altersgruppe zwischen 45-64.

2011 war die Zahl der Unfälle in diesen beiden Gruppen noch nahezu identisch. Grund für den Anstieg bei den über 45jährigen ist die gestiegene Kilometerleistung. Allerdings ist vor allem das erhöhte Unfallrisiko pro Kilometer entscheidend. Todesfälle bei Fahrern unter 18 Jahren sind relativ selten - vor allem aufgrund von Motorrädern mit schwächerer Leistung und geringerer Geschwindigkeit. Bei den Senioren ist Zahl der Todesopfer allerdings doppelt so hoch wie bei anderen Volljährigen (ca. 380 gegenüber 180).

In den Unfallberichten aus 2011 ist die Zahl der aufgeführten Motorradvorfälle

im Vergleich zu den Vorjahren zurückgegangen (siehe Kapitel «Methodik»). Einzelne Ergebnisse aus 2011 könnten allerdings darauf zurückzuführen sein, dass sich die Methodik geändert hat. Es ist jedoch unbestreitbar, dass die Zahl schwerer Motorradunfälle in der Kategorie über 125ccm in den letzten 10 Jahren um ein Drittel zugenommen hat, während die Anzahl in den anderen Kategorien im gleichen Verhältnis gesunken ist (Leichtkrafträder bis 125ccm).

Gemessen an der mit Motorrädern zurückgelegten Strecke, sind bei den Frauen weniger schwere Verletzungen zu verzeichnen als bei den Männern. Ab einem Alter von 16 Jahren (ab der Fahrerlaubnis) nimmt die Zahl der schweren Motorradunfälle deutlich zu. Bei den Motorradfahrern im Alter von 15-17 Jahren sind etwa 140 Schwerverletzte pro 100 Millionen gefahrenen Kilometern zu verzeichnen. Diese Zahl sinkt bei den Frauen auf etwa 90, wo hingegen sie bei den Männern bei 140 bleibt und mit zunehmendem Alter (ab ca. 60 Jahren) auf rund 200 Schwerverletzte pro 100 Millionen gefahrener Kilometer steigt. Etwa 40% der Unfälle

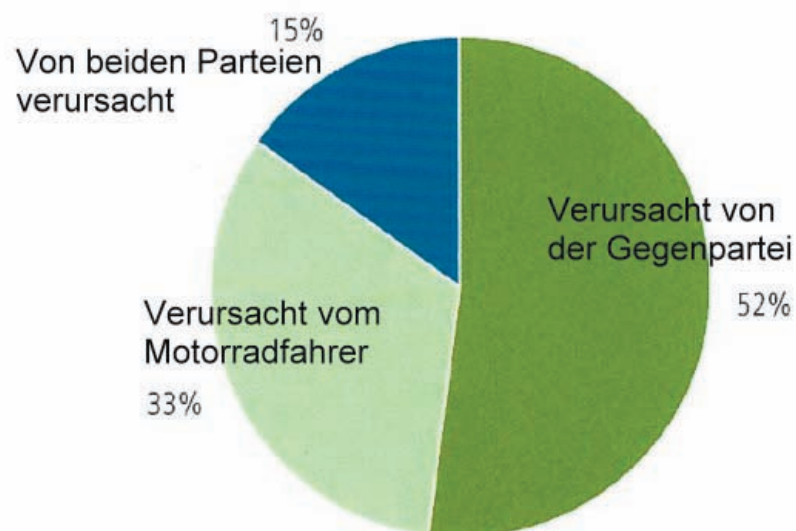


mit schweren Verletzungen oder Todesfolge erfolgen aufgrund eines Kontrollverlustes beim Fahren.

Diese Unfälle haben sich die Motorradfahrer selbst zuzuschreiben. Bei den übrigen 60% der Unfälle handelt es sich um Zusammenstöße mit anderen Verkehrsteilnehmern. In 117 Fällen ist die Schuld bei beiden Unfallparteien zu finden, in 113 Fällen (siehe Kasten) nur beim Motorradfahrer.

Zu hohe Geschwindigkeit ist der hauptsächliche Grund, warum es zu schwerwiegendem Kontrollverlust beim Motorradfahren kommt. Zusammenstöße erfolgen

**Aufteilung der Unfallursachen von Motorradfahrern mit schweren Verletzungen und einem Kraftfahrzeug, 2011**



in der Regel, weil die Vorfahrt nicht eingehalten wird. In vielen Fällen kommt es zu schweren Verletzungen, weil der Fahrer unaufmerksam bzw. abgelenkt ist. Auch die Fehlbedienung des Fahrzeugs und der Zustand des Fahrers (Trunkenheit) sind Gründe dafür, wie es zu einem Kontrollverlust kommen kann.

#### Fazit:

Von wegen, die Biker sind die schlimmsten Verkehrsteilnehmer! Wie bereits erwähnt, werden 52% der Unfälle, denen Motorrad-

fahrer zum Opfer fallen, durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht und nicht direkt von Bikern. In 33% der Fälle sind Unfälle den Motorradfahrern selbst zuzuschreiben und in 15% haben beide Parteien Schuld. Doch auch wenn wir die beiden letztgenannten Ergebnisse addieren, kommen wir auf 48% gegenüber 52%.

Die Zahlen geben uns unbestreitbar Recht: Es ist unfair, dass die Biker die Hauptlast für das schlechte Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer tragen. Dieser Sachverhalt ist untragbar und muss korrigiert werden.

Es wäre daher an der Zeit, dass die Versicherungen darauf Rücksicht nehmen und die Versicherungsprämien für Motorradfahrer gesenkt bzw. gleichgerechter verteilt werden.

*Philippe Hauri,  
Präsident der Verkehrssicherheitskommission  
der FMS*

Anmerkung der Redaktion: Dieser Artikel wurde auf der Grundlage der Zahlen der BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) geschrieben

## NON, LES MOTARDS NE SONT PAS LES PLUS MAUVAIS USAGERS DE LA ROUTE

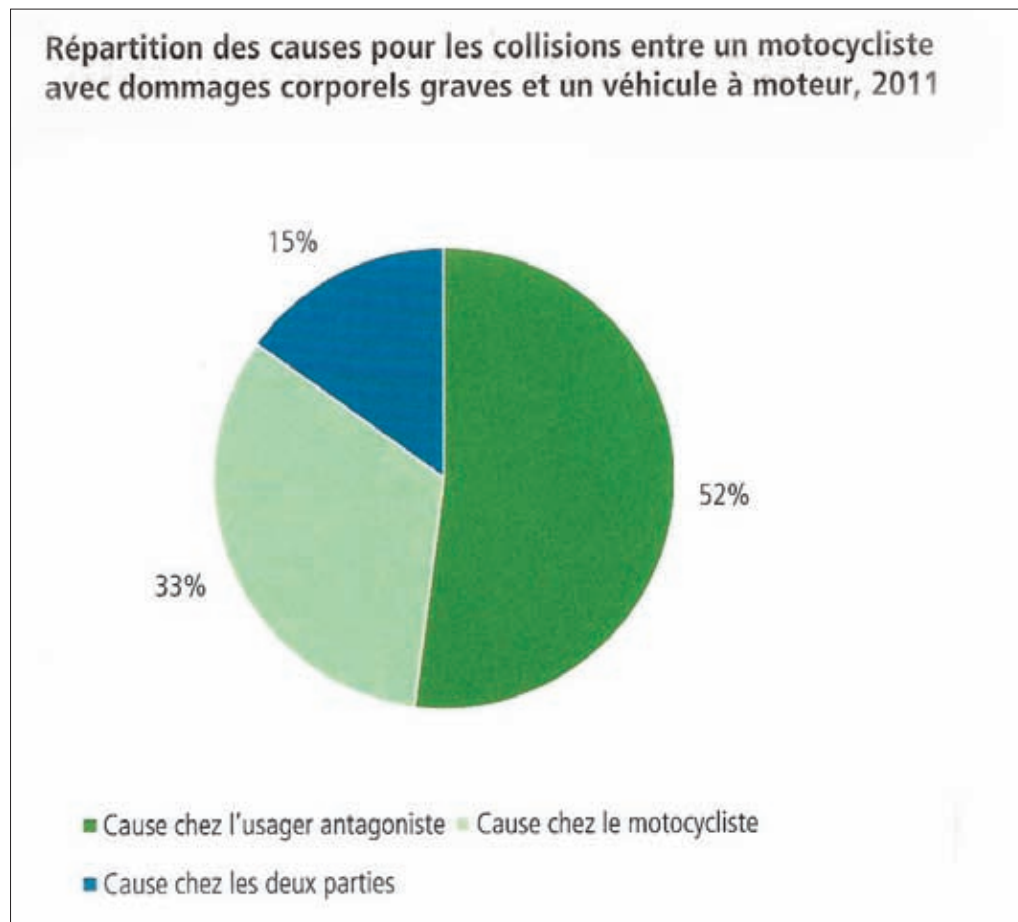
Le nombre de dommages corporels graves chez les motocyclistes en 2011 correspond à peu près à celui de 2001.

On constate une nette amélioration de l'accidentalité chez les jeunes usagers, mais une hausse spectaculaire chez les plus de 45 ans. Le nombre de blessés graves et de tués est également en forte augmentation dans la catégorie des motocycles de plus de 125ccm.

Les pertes de maîtrise graves sont dues principalement à la vitesse, alors que les collisions découlent surtout du non-respect de la priorité par les autres usagers de la route.

Les dix dernières années montrent une évolution très positive des accidents des motocyclistes jusqu'à 44 ans: le nombre de dommages corporels graves a reculé de 1/10 chez les 15-17 ans et même de 1/4 chez les 18-44 ans. L'évolution est en revanche plus sombre chez les motocyclistes de plus de 45 ans: le nombre de blessés graves et de tués dans cette tranche d'âge a augmenté de 50% environ depuis 2001. A cette date, les 25-44 ans avaient encore environ deux fois plus d'accidents graves de motocycle que les 45-64 ans.

En 2011, le nombre d'accidents de ces deux groupes était presque identique. La hausse chez les plus de 45 ans tient en partie à l'augmentation des kilomètres



parcourus, mais c'est surtout le risque accru d'accident par kilomètre parcouru qui devrait être déterminant. La létalité des moins de 18 ans est relativement faible - notamment en raison de l'utilisation de motocycles peu puissants et de vitesses qui sont dès lors plus basses - alors que celle des seniors équivaut à plus du double de

celle des autres adultes (environ 380 contre 180).

Les catégories de motocycles ne sont plus recensées comme auparavant dans le procès-verbal d'accident 2011 (cf. chapitre «Méthodologie»). Certains effets observés pour 2011 pourraient dès lors résulter de ce changement de méthode. Il est toute-

fois indéniable que le nombre d'accidents graves de motocycle a augmenté de 1/3 dans la catégorie des plus de 125ccm ces dix dernières années, alors qu'il a baissé dans les mêmes proportions pour les autres catégories (motocycles légers et jusqu'à 125ccm).

Par rapport à la distance parcourue à motocycle, les femmes subissent moins de dommages corporels graves que les hommes. Le nombre d'accidents graves de motocycle progresse fortement dès 16 ans, âge à partir duquel on peut conduire

ces véhicules. Les motocyclistes de 15-17 ans ont environ 140 dommages corporels graves pour 100 millions de kilomètres parcourus. Ce nombre descend ensuite à environ 90 chez les femmes, alors qu'il demeure à 140 chez les hommes puis croît avec l'âge (à partir de 60 ans environ), atteignant quelque 200 dommages corporels graves pour 100 millions de kilomètres parcourus. Environ 40% des blessures graves ou mortelles des motocyclistes sont dues à des pertes de maîtrise.

Les causes de ces accidents sont généra-

lement imputables aux motocyclistes eux-mêmes. Pour les collisions avec d'autres usagers de la route, c'est-à-dire dans 60% des cas environ, les causes sont liées pour moitié à l'usager antagoniste exclusivement; elles sont partagées dans 117 des collisions et elles relèvent exclusivement du motocycliste dans 113 des cas (voir encadré).

Les pertes de maîtrise graves des motocyclistes sont dues principalement à la vitesse, alors que le non-respect de la priorité par les autres usagers de la route joue un rôle important dans les collisions. De nombreux dommages corporels graves résultent également de l'inattention/la distraction. Les pertes de maîtrise sont aussi liées à l'utilisation (inadéquante) du véhicule et à l'état du conducteur (p. ex. ébriété).

#### Conclusion

Non, les motards ne sont pas les plus mauvais usagers de la route. Comme relevé auparavant, 52% des accidents dont sont victimes les motards sont causés par un usager antagoniste, soit un autre usager de la route et non directement par les motards. Dans 33% des cas, les accidents sont directement imputables aux motards et dans 15%, ils sont la cause des deux parties. Même en additionnant ces deux derniers résultats, nous arrivons à 48% contre 52%.

Il est dès lors indéniable, les chiffres nous donnent raison, les motards subissent de plein fouet la mauvaise conduite des autres usagers de la route. Cet état de fait est intolérable et doit impérativement être corrigé.

Il serait donc temps que ceci soit pris en considération par les assurances et que, proportions gardées, les motards voient leurs primes d'assurance baisser en relation avec le tort subi.

*Philippe Hauri,*

*Président de la Commission Sécurité routière de la FMS*

Ndlr: cet article a été écrit sur la base des chiffres émanant du BPA

**FEDERATION MOTO SUISSE**  
**FMS**  
 SCHWEIZ  
 SUISSE  
 SVIZZERA

**3. NATIONALES**  
**MOTORRADTREFFEN**  
**in LYSS**

**Sonntag** 8-17 Uhr  
**18. August 13**

**Töffausstellung**  
**Festwirtschaft**  
**Wettbewerb**  
**Live-Musik**

**MOTOREX**  
 Oil of Switzerland

[www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

## HAUPTVERSAMMLUNG DER FMS IN MURI (AG)

Die diesjährige Hauptversammlung unseres Verbandes fand in der Motocross-Hochburg unter der Leitung von Karl Müller statt. Alles war zum Besten organisiert, die Atmosphäre herzlich, und die Debatten des Zentralkomitees wurden diszipliniert durchgeführt. Die FMS ist auf dem richtigen Weg und an Arbeit wird es zukünftig wohl nicht mangeln. Kleine Erinnerung: 2014 feiert die Grande Dame des Motorradsports im Berner Seeland ihr hundertjähriges Bestehen.

Pünktlich zum 10 Uhr-Läuten begrüßte Walter Wobman, der Präsident der FMS, die Delegierten, Mitglieder und Ehrengäste zur FMS-Hauptversammlung in Muri. Einleitend erinnerte er daran, dass die FMS bei der Swissmoto Zürich im Februar mit dabei war und während der vier Tage 75.000 Besucher gezählt wurden, darunter zahlreiche Mitglieder, die am FMS-Stand vorbeigeschaut haben.

Walter Wobmann kündigte für die Verkehrsteilnehmer auf zwei oder vier Rädern mit dem Verkehrssicherheitsprogramm Via Secura ein Politikum an, das sich hauptsächlich dem Problem der Raser auf unseren Strassen verschrieben hat. Ärgerlich vor allem, da alle ehrlichen Fahrer

einen hohen Preis für die Fehler oder Geschwindigkeitsübertretungen zahlen, die als «sicher» deklariert sind.

Wobmann erinnerte daran, dass ein Fahrer als Raser gilt, wenn er ausserorts statt 80 km/h mit 140 fährt und innerorts 100 statt 50 km/h. In nur einem Jahr wurden die Geldbussen saftig erhöht, besonders im Kanton St. Gallen: Um das Fünffache!

Ein weiterer Punkt ist die Preiserhöhung der Vignette, die die Vereinigte Bundesversammlung auf 100.- CHF hoch gesetzt hat. Die Strassenlobby, also die Antragsgegner der Zweiradfahrer, konnten sich nicht durchsetzen. Wie es aussieht, wird das Parlament wohl seine Position beibehalten. Im Prinzip wurden die 100.- CHF trotz starker Einwände oder Gegenvorschläge des Verkehrsausschusses angenommen. Hierbei sei angemerkt, dass die Motorradfahrer weder vom TCS und noch weniger vom ACS unterstützt wurden.

Daher wird jetzt ein Referendum gestartet, für das sich mehrere Verbände zusammenschliessen werden. Leider sind erhebliche finanzielle Mittel von Nöten, um den Kampf gegen diese unverhältnismässige Vignetten-Preiserhöhung aufzunehmen. Denn die Fahrzeughalter, die eh nur ei-

nen Teil der Infrastruktur nutzen und das nicht einmal im ganzen Jahr, sollten nicht dermassen zur Kasse gebeten werden. Die FMS wird sich in dieser Sache engagieren und hofft auf die Unterstützung durch die Clubs und die Mitglieder. Die ständig sich erhöhenden Abgaben, sei es nun übers Benzin, die Steuer oder eben die Vignette, sollten eigentlich die unterschiedlichen Infrastrukturen finanzieren. Das Gegenteil ist aber der Fall, was sich bei den Produkten und anderen Konsumgütern widerspiegelt. Mit der Initiative «Auto-CH = Milchkuh» und der dazu laufenden Unterschriftenaktion soll dagegen angegangen werden.

Anschliessend erhielt der Veranstalter Karl Müller vom MC Muri das Wort. Der Club ist stolz auf seine 38 international agierenden Motocross-Piloten und zahlreichen Veranstaltungen, die für die Schweizer Meisterschaft zählen. Nach Müllers Begrüssung war es dann an Bürgermeister Joseph Haemmerli uns willkommen zu heissen. Er zählt in seinem Ort 3700 Einwohner und 4.600 Arbeitsplätze für die ganze Region.

Nachdem die Versammlung eröffnet wurde, gab Frau Laederach bekannt, dass von 27 Clubs insgesamt 147 vertreten sind, was



2263 von 7100 möglichen Stimmen ausmacht. Anwesend auch 3 Mitglieder ohne Club. Das Sitzungsprotokoll 2012 wurde einstimmig angenommen.

In seinem Bericht liess der Vorsitzende Walter Wobmann, der ebenfalls der Einladung gefolgt war, wichtige Punkte Revue passieren. Er erinnerte daran, wie er 2007 angekündigt hatte, dass die FMS viel Arbeit vor sich hätte, die Schritt für Schritt durchgeführt werden müsste. Und tatsächlich seien enorme Fortschritte erzielt worden. Die Haushaltskonsolidierung, die Stabilisierung der Mitgliederanzahl, das erneute Ankurbeln verschiedener Meisterschaften, die zunehmend zum Streitthema wurden und die zahlreichen Unstimmigkeiten, die sowohl intern als auch mit dem SAM beigelegt wurden. In Zukunft werden alle Verbände unter einem Dach vereint, um die Interessen der Biker und des Motorradsports besser vertreten zu können. Die Beziehungen untereinander haben sich deutlich verbessert. Sie müssen sich gleichwohl noch verstärken, um unsere Sport- und Freizeitinteressen weiter zu fördern. Die Moto Sport Schweiz hat zusammen mit der Blutspendeorganisation in Glauenberg eine Zusammenarbeit auf die Beine gestellt. Unter der Schirmherrschaft des Tourismus-Ausschusses und durch die Vermittlung von Hermann Ryter, der ebenfalls anwesend war, hat die FMS die Tour de Cols (Pässefahren) wieder aufgenommen. Andere Beziehungen müssten jedoch noch gefestigt werden. Ziel ist es auf alle Fälle, mit vereinten Kräften mehr Stärke zu zeigen.

Auf der Website wurden verschiedene Berichte veröffentlicht und können eingesehen werden. Sie alle wurden einstimmig angenommen. In Bezug auf die Rechnungslegung decken die Eigenmittel 44% des Budgets, was eine Steigerung von 4% in 2012 ausmacht. Nur zur Erinnerung: 2007 war das gleiche Budget nur um 3% gedeckt. Es konnte ein kleiner Gewinn von CHF 3600 - erzielt werden, indem der Cashflow gesteigert wurde. Natürlich stehen noch massive Arbeiten bevor, doch

wir sind insgesamt auf einem guten Weg. Der Kassenbericht wurde einstimmig angenommen und der Vorstand entlastet. Das Budget 2013 weist einen Überhang von CHF 16.000 - auf und wurde ebenfalls von der Hauptversammlung angenommen.

Der Ausschuss erwägt eine mögliche Gebührenerhöhung ab 2015, versucht aber, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um dies zu vermeiden. Willy Laederach ist der Ansicht, dass mit einer Erhöhung auf CHF 70.- die Jugend und politische Auseinandersetzungen besser finanziert werden können.

(Unsere Meinung am Rande: Dies könnte zu grossen Problemen führen. Immerhin ist zu bedenken, dass wir durch jede Erhöhung 1000 Mitglieder verloren haben und es recht vage ist, ob 90% der Mitglieder überhaupt die 10% der Athleten finanzieren wollen, die ja in der Regel am Ende ihrer Karriere dem Verband nicht erhalten bleiben).

2012 ist ein leichter Anstieg der Mitgliederzahlen zu verzeichnen. Bis zum heutigen Tag werden 3987 Club-Mitglieder, 2838 Club-lose Mitglieder, 205 Junioren und 47 Ehrenmitglieder gezählt, was eine Gesamtsumme von 7077 Mitgliedern macht.

Für die Zeitnahme wurde mit der Unterstützung von Tag Heuer ein neuer Trailer angeschafft. In diesem Jahr gibt es keine Wahlen, obwohl ein Posten in der Geschäftsprüfungskommission und einer im Zentralkomitee vakant sind und es durchaus nützlich wäre, geeignete Kandidaten zu haben. Grosse Anerkennung erhielten der gesamte Führungsstab, alle Kommissionsmitglieder und Freiwilligen sowie das Sekretariat für ihr Engagement. Mirjam Bleicker und Luc Zamofing wurde herzlich für ihren vorbildlichen Einsatz auf den oben erwähnten Posten gedankt. Traurigerweise ist Luc Zamofing im vergangenen Oktober verstorben. In Erinnerung an ihn wurde eine Schweigeminute abgehalten.

Um 11 Uhr 15 vertagte Präsident Walter Wobmann die Sitzung, und im Anschluss wurde uns von der Gemeinde Muri ein Aperitif gereicht. Die meisten der Teilnehmer konnten dann ein Mittagessen in freundschaftlicher Atmosphäre geniessen. Im nächsten Jahr organisiert der allzeit aktive Moto Club Innerberg die Hauptversammlung 2014. Veranstaltungsort ist das Hotel Krone im malerischen Aarberg.

*Text: Jean-Bernard Egger*

*Fotos: Roger Lohrer*

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE FMS À MURI (AG)

**C'est dans le fief du Motocross et sous la conduite de Karl Muller que s'est déroulée l'assemblée générale annuelle de notre fédération. L'organisation a été réussie dans une ambiance cordiale, les débats ont été menés par le comité central avec une assistance disciplinée. La FMS est sur la bonne voie et le travail à venir ne manque pas. Il faut se souvenir qu'en 2014 la grande dame de la moto fêtera son centenaire dans le Seeland bernois.**

Il est 10 h 00 lorsque le président de la FMS Walter Wobmann souhaite la bienvenue aux délégués, membres d'honneurs et invités de l'assemblée générale de la FMS à Muri. En guise d'introduction, il rappelle que la FMS était présente à Swissmoto en février à Zurich et il y a eu 75'000 visiteurs durant les 4 jours dont de nombreuses visites des membres au stand.

Il nous annonce un nuage politique important avec Via Secura pour les utilisateurs des deux à quatre roues avec la probléma-

tique d'un noyau de chauffards qui sévit sur nos routes alors que tous les usagers honnêtes risquent de payer au prix fort les erreurs ou excès de vitesse qui sont qualifiés de «sans danger».

Il rappelle qu'un conducteur est considéré comme chauffard en roulant à 140 pour vitesse limitée à 80 et de 100 pour un 50 km/h. Il y a eu en une année une augmentation importante des amendes et dans le canton de St-Gall les coûts sont particulièrement élevés jusqu'à cinq fois plus élevés.

Un autre point qui est traité aux chambres fédérales en ce moment c'est la vignette qui a été calée au prix de Frs 100.-. Le lobby routier, les défenseurs des deux roues n'ont pas réussi à convaincre et le parlement risque fort de rester sur sa position. En principe les Frs 100.- sont adoptés malgré de fortes contestations ou propositions au niveau de la commission des transports. Il est à noter que les milieux motocyclistes n'ont pas été soutenus par le TCS et encore moins par l'ACS.

Un référendum va être lancé ; plusieurs associations vont se regrouper. Cependant, il reste le problème du financement important qui doit être réuni pour réussir à lutter contre cette hausse de la vignette qui est démesurée pour des véhicules qui n'utilisent qu'une partie de l'infrastructure et pas toute l'année. La FMS s'engagera dans cette affaire, elle attend le soutien des clubs et des membres. Le sujet des redevances sans cesse augmentées par le biais de l'essence et encore taxes ou vignettes devraient servir au financement des diverses infrastructures. Cependant l'effet contraire se répercute sur les produits et autres consommations. Une initiative «Auto-Suisse = vache laitière» et une récolte de signatures est en cours, il s'agira également de soutenir cet engagement.

La parole est ensuite donnée à l'organisateur Karl Muller pour le MC Muri qui se présente avec plus de 38 Motocross internationaux et de nombreuses épreuves comptant pour le championnat suisse. Il souhaite



la bienvenue alors que M. le Maire Joseph Haemmerli nous accueille dans son village qui loge 3700 habitants et offre plus de 4600 emplois pour la région.

L'assemblée étant ouverte, Mme Laederach annonce que 27 clubs sont représentés sur un total de 147, 2263 voix sont annoncées sur les 7100 possibles. 3 membres individuels sont également présents. Le PV 2012 est accepté à l'unanimité.

Le rapport du président étant joint à l'invitation, Walter Wobmann, passe en revue quelques points en rappelant qu'en 2007 il avait annoncé que la FMS devrait travailler et se remettre pas à pas sur les rails et des progrès énormes ont été réalisés. L'assainissement des finances, la stabilisation de l'effectif des membres, la remise en avant des différents championnats qui deviennent de plus en plus disputés et de nombreuses divergences ont été assainies aussi bien à l'interne qu'avec la SAM. L'avenir serait d'avoir sous un même toit toutes les associations qui défendent les intérêts de la moto et des motards. Une nette amélioration des relations est sortie et les rapports se sont améliorés et doivent encore être assurés pour le bien de notre sport et nos loisirs. Une collaboration avec le Moto Sport Suisse s'est développée avec l'organisation commune du don du sang au Glaubenberg. La FMS a repris le Tour des cols sous la houlette de la commission du tourisme par l'entremise de Monsieur Hermann Ryter qui a rejoint nos rangs. D'autres liens doivent encore être renforcés. Notre force sera un jour d'être unie.

Les différents rapports ont été mis en ligne sur le site internet et sont consultables. Ils sont tous acceptés à l'unanimité. Concernant la comptabilité les fonds propres couvrent le 44% du budget soit une augmentation de 4% en 2012. Il est rappelé qu'en 2007, le même budget était couvert de seulement 3%. Un léger bénéfice de Frs 3600.- est réalisé tout en ayant augmenté le Cash-flow. Il y a encore du travail drastique à maintenir mais nous sommes en bonne voie. Les comptes ont été acceptés à l'unanimité et les instances ont été déchargées. Le budget 2013 montrant un béné-

ficie de Frs 16'000.- est également accepté par l'AG.

Le comité réfléchit à une éventuelle augmentation de la cotisation dès 2015 mais avant tous les moyens doivent être mis en œuvre pour essayer de ne pas devoir le faire. M. Willy Laederach trouve qu'il faudrait les porter à Frs 70.- pour financer les jeunes et les luttes politiques.

(Notre avis à part: Cela risque de poser des gros problèmes si l'on sait qu'à chaque augmentation nous avons perdu 1000 membres et ce n'est pas certain que le 90% des membres soient d'accord de financer 10% de sportifs qui ne resteront pour la plupart pas à la fédération à la fin de leur carrière).

Il y a eu en 2012 une légère augmentation de l'effectif, à ce jour il y a 3987 membres clubs, 2838 membres individuels, 205 juniors et 47 membres d'honneur pour un total de 7077 membres.

Une nouvelle remorque pour le chronométrage a été acquise avec le soutien de Tag Heuer. Il n'y a pas d'élection cette année bien qu'un poste à la commission de gestion et un au comité central sont à repourvoir et il serait utile d'avoir des candidats. Toutes les instances dirigeantes, membres des commissions et autres bénévoles ainsi que du secrétariat sont vivement remerciés pour leur engagement. Mirjam Bleicker et Luc Zamofing sont chaleureusement remerciés pour leur engagement exemplaire aux deux postes précités, malheureusement Luc Zamofing est décédé en octobre dernier et une minute de silence est observée en sa mémoire.

Le président Walter Wobmann lève l'assemblée à 11h15, un apéritif offert par la commune de Muri est servi. Presque tous les participants prennent le repas de midi dans une ambiance conviviale. L'année prochaine, c'est le dynamique Moto-Club d'Innerberg qui organisera l'AG 2014 à l'Hôtel Krône dans la magnifique bourgade de Aarberg.

*Texte: Jean-Bernard Egger  
Photos: Roger Lohrer*



## ASSEMBLEA GENERALE FMS A MURI (AG)

**L'assemblea generale annuale della nostra federazione, sotto la guida di Karl Muller, si è tenuta nella roccaforte del motocross. L'organizzazione è stata un successo e l'evento si è svolto in un ambiente cordiale; le discussioni sono state condotte dal comitato centrale con un'assistenza ordinata. La FMS ha imboccato la strada giusta e ci sarà da lavorare in futuro. Dobbiamo ricordare che nel 2014, la gran dama del motociclismo festeggerà il suo centenario nel Seeland bernese.**

Sono le ore 10.00 quando il presidente della FMS Walter Wobman dà il benvenuto ai delegati, ai membri onorari e agli invitati dell'assemblea generale della FMS a Muri. Nella sua introduzione ricorda che a febbraio la FMS era presente alla Swissmoto di Zurigo e nei 4 giorni della fiera ci sono stati 75'000 visitatori, fra cui numerose visite allo stand da parte dei membri.

Ci annuncia che con Via Sicura si profila una nube politica importante per gli utilizzatori delle due e quattro ruote a causa del problema di un ristretto gruppo di guidatori da strapazzo che imperversano sulle nostre strade, mentre tutti i conducenti onesti rischiano di pagare a caro prezzo gli errori o gli eccessi di velocità definiti «non pericolosi».

Ricorda che un conducente è considerato un pirata della strada quando va a 140 km/ora dove vige un limite di 80 e a 100 km/ora dove il limite è di 50. In un anno, le multe sono aumentate notevolmente e nel cantone di San Gallo i costi sono estremamente elevati, fino a cinque volte più alti.

Un altro punto che in questo momento viene discusso dalle camere federali riguarda la vignetta, il cui prezzo è stato fissato a CHF 100.-. La lobby stradale, ovvero i difensori delle due ruote non sono stati convincenti e il parlamento corre il forte rischio di restare fermo sulla propria posizione. In linea di principio, i CHF 100.- sono stati adottati nonostante le forti contestazioni

o le proposte a livello della Commissione dei trasporti. Va ricordato che gli ambienti motociclistici non sono stati sostenuti dal TCS e tanto meno dall'ACS.

Verrà lanciato un referendum e si raggrupperanno varie associazioni. Tuttavia, resta il problema degli ingenti finanziamenti che devono essere raccolti per riuscire a opporsi a questo aumento della vignetta, che è esagerato per i veicoli che utilizzano solo una parte dell'infrastruttura e non tutto l'anno. La FMS si impegnerà in quest'ambito e attende il sostegno dei club e dei membri. Le tasse che aumentano continuamente attraverso la benzina, nonché imposte o vignette dovrebbero servire a finanziare varie infrastrutture. Ciò nonostante, sui prodotti e su altri consumi si ripercuote l'effetto contrario. Sono in corso un'iniziativa «Auto-Svizzera = mucca da latte» e una raccolta di firme; bisognerà sostenere anche questo impegno.

La parola viene poi data all'organizzatore Karl Muller per il MC Muri, che si presenta con oltre 38 Motocross internazionali e numerose prove valevoli per il campionato svizzero. Dà il benvenuto, mentre il sindaco Joseph Haemmerli ci accoglie nel suo paese, in cui risiedono 3700 abitanti e che offre alla regione oltre 4600 posti di lavoro.

Aperta l'assemblea, la signora Laederach comunica che sono rappresentati 27 club su un totale di 147 e sono annunciati 2263 voti sui possibili 7100. Inoltre sono presenti 3 membri singoli. Il verbale 2012 è accettato all'unanimità.

Dal momento che il rapporto del presidente è stato allegato alla convocazione, Walter Wobmann passa in rassegna alcuni punti, ricordando che nel 2007 aveva annunciato che la FMS avrebbe dovuto darsi da fare e rimettersi gradualmente in carreggiata. Da allora sono stati fatti enormi passi avanti. Sono state risanate le finanze, è stato stabilizzato il numero dei membri, è stata ridata importanza a vari campionati che si

disputano con sempre maggiore frequenza e sono state appianate numerose divergenze sia internamente che con la SAM. L'obiettivo futuro consiste nel raggruppare sotto lo stesso tetto tutte le associazioni che difendono gli interessi del motociclismo e dei motociclisti. Le relazioni hanno visto un netto miglioramento e i rapporti si sono perfezionati, ma devono essere ancora assicurati per il bene del nostro sport e del nostro tempo libero. Una collaborazione con il Moto Sport Svizzera è stata sviluppata con l'organizzazione congiunta della donazione di sangue sul Glaubenberg. La FMS ha ripreso il Tour des cols sotto l'egida della Commissione del turismo per il tramite di Hermann Ryter, che si è unito alle nostre fila. Altri legami devono essere ancora consolidati. Un giorno, la nostra unione sarà la nostra forza.

I vari rapporti sono stati messi online e possono essere consultati sul sito Internet. Tutti sono stati accettati all'unanimità. Per quanto riguarda la contabilità, i fondi propri coprono il 44% del budget, pari a un aumento del 4% nel 2012. Si ricorda che nel 2007, lo stesso budget era coperto solo dal 3%. Un leggero utile di CHF 3600.- è stato realizzato aumentando il cash-flow. C'è ancora un duro lavoro da fare, ma siamo sulla buona strada. I bilanci sono stati accettati all'unanimità ed è stato dato incarico agli organi. Il budget 2013, che presenta un utile di CHF 16'000.-, è stato altresì approvato dall'AG.

Il comitato sta valutando un eventuale aumento della quota associativa a partire dal 2015, ma prima occorre fare tutto il possibile per cercare di evitare tale provvedimento. Willy Laederach ritiene che bisognerebbe portarla a CHF 70.- per finanziare i giovani e le lotte politiche.

(A parte il nostro parere: ciò rischia di porre notevoli problemi se consideriamo che in occasione di ogni aumento abbiamo perso 1000 membri e non è sicuro che il 90% dei membri sia d'accordo a finanziare

il 10% degli sportivi, la maggior parte dei quali non resterà nella federazione alla fine della carriera).

Nel 2012, l'organico è aumentato leggermente. Ad oggi si contano 3987 membri di club, 2838 membri singoli, 205 junior e 47 membri onorari per un totale di 7077 membri.

Un nuovo rimorchio per il cronometraggio è stato acquistato con il sostegno di Tag Heuer. Quest'anno non ci saranno elezioni,

anche se occorre riassegnare un posto alla commissione di gestione e uno al comitato centrale e sarebbe utile avere dei candidati. Si ringraziano sentitamente tutti gli organi dirigenti, i membri delle commissioni, altri volontari e la segreteria per il loro impegno. Sentiti ringraziamenti vanno anche a Mirjam Bleicker e Luc Zamofing per il loro impegno esemplare dimostrato nell'ambito delle due funzioni precedentemente citate. Purtroppo, Luc Zamofing è deceduto lo scorso ottobre e in sua memoria viene osservato un minuto di silenzio.

Il presidente Walter Wobmann scioglie l'assemblea alle ore 11.15 e viene servito un aperitivo offerto dal comune di Muri. Quasi tutti i partecipanti pranzano a mezzogiorno in un ambiente conviviale. Il prossimo anno, l'AG 2014 sarà organizzata dal dinamico Moto-Club di Innerberg presso l'Hotel Krône, nella splendida borgata di Aarberg.

*Testo: Jean-Bernard Egger*



# Motorradtreffen

## Rencontre des motocyclistes

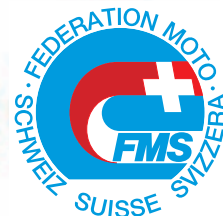
### Saison 2013

## Hotel «Krone» Aarberg

**Wie bisher treffen sich die Biker jeden Mittwochabend im historischen Städtchen Aarberg vor dem Hotel «Krone» zum traditionellen Motorradtreffen**

**Comme de coutume, les motocyclistes se retrouvent chaque mercredi soir dans la ville historique d'Aarberg à l'Hôtel «Krone» pour leur rencontre traditionnelle.**





## SUPERMOTO SWISS-CHAMPIONSHIP 2013

**Die Kenner dieser Disziplin haben es längst geahnt: Diese Sportart hat in den letzten Jahren leider an Attraktivität nachgelassen. Ein Störfaktor sind vor allem die Kosten. Aber natürlich auch die Tatsache, dass in der Schweiz gleich zwei Wettbewerbsserien parallel laufen.**

2012 gab es jedoch noch verschiedene andere Gründe, die die Situation verschärft haben. Doch was nutzt es, ständig nur auf den Fehlern herum zu reiten? Das Motto lautet: Daraus lernen und mutig in die Zukunft blicken. Den routinierten Piloten Götz, Näpflin und Dupasquier ist es zu verdanken, dass dem Supermoto definitiv das gleiche traurige Schicksal wie der Titanic erspart bleibt. Auf ihre lobenswerte Initiative hin wurde nämlich ein Treffen der FMS- und SAM-Verantwortlichen organisiert. Das erste Treffen verlief zwar recht emotional bis heftig, doch war diese Aussprache für eine künftige Zusammenarbeit unumgänglich.

Wegen des Zeitdrucks wurden gleich mehrere Sitzungen abgehalten. Die Lizenzierungsprobleme mussten gelöst, die unterschiedlichen Reglements abgestimmt und

ein Zeitplan für 2013 vorgelegt werden, der sowohl den Piloten, Organisatoren und Sponsoren gerecht wird. Das Ergebnis: Für diese Meisterschaft sind 10 Wettbewerbe ausschlaggebend.

Es ist davon auszugehen, dass es jetzt im ersten Jahr noch zu kleineren Startschwierigkeiten kommen wird. Aber mit ein bisschen Goodwill von allen Beteiligten in dieser Disziplin, lassen sich diese wahrscheinlich leicht lösen.

Um die nächste Saison einzuläuten, wurde von den Hauptakteuren der Supermoto Swiss Championship 2013 eine Broschüre finanziert, in der die verschiedenen Rennstrecken, Teams, Clubs und Hauptsponsoren vorgestellt werden. Die ersten Exemplare wurden bereits bei der Swissmoto Zürich verteilt. Und wie es aussieht, wird diese Zeitschrift ein voller Erfolg.

Natürlich freuen wir uns schon riesig auf diese Saison. Doch ich möchte die Gelegenheit nutzen, um jetzt allen, die so viel Energie in dieses Projekt gesteckt haben, zu danken - vor allem auch den Sponsoren für ihr

Vertrauen. Die Verbände haben das Fundament gelegt, die Sponsoren und Organisatoren die Wände hochgezogen. Jetzt ist es an den Piloten, dem Bauwerk ein solides Dach aufzusetzen. Zahlreiche Zuschauer und gutes Wetter wären dann das Tüpfelchen auf dem «i».

Startschuss für diese geschichtsträchtige Saison ist am 13. und 14. April 2013 auf der legendären Strecke von Lignières/NE. Der erste Event wird zum erstmalig vom TCS, dem Besitzer der Örtlichkeiten, organisiert.

Wir wünschen allen eine fantastische Saison 2013

*Claude Clément*

## SUPERMOTO SWISS-CHAMPIONSHIP 2013

**Comme tous les connaisseurs de cette discipline le savent, l'attractivité de ce sport a perdu de son éclat ces dernières années. Le facteur économique, mais plus particulièrement la présence en Suisse de 2 séries parallèles en sont les causes principales.**

De plus, durant l'année 2012, plusieurs événements ont encore envenimé ce petit monde.

Etaler des critiques sur le passé, le vécu ne sert à rien mais au contraire, il faut regarder vers l'avenir. Sur l'initiative louable des pilotes chevronnés Götz, Näpflin et Dupasquier et avant que le supermoto ne sombre définitivement à l'image du Titanic, une séance de conciliation entre les instances dirigeantes de la FMS et de la SAM a été organisée. Cette 1ère réunion a été à la fois émotionnelle et houleuse mais en finalité nécessaire en vue d'une collaboration future.

Pressés par le temps, plusieurs réunions ont été organisées afin de régler les problèmes de licence, de peaufiner les différents règlements pour pouvoir présenter un calendrier 2013 en temps opportun aux pilotes, organisateurs et sponsors. Finalement, 10 épreuves compteront pour ce nouveau championnat.

Il est clair que certains petits défauts de jeunesse vont surgir durant cette année de

transition. Mais ceux-ci pourront être résolus avec la bonne volonté des protagonistes de cette discipline.

Pour lancer la future saison, une brochure financée par les principaux acteurs de la série Supermoto swisschampionship 2013 et présentant les différents circuits, teams, clubs et sponsors a été créée puis distribuée en avant-première lors de la Swissmoto à Zurich. Ce journal remporte un franc succès.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà de cette saison et nous profitons de l'occasion pour remercier toutes les personnes qui se sont investies dans ce projet, à tous les sponsors pour leur confiance. Les fédérations ont bâti les fondations, les sponsors et les organisateurs les murs et maintenant aux pilotes de mettre sous toit. Les nom-

breux spectateurs et le beau temps constitueront la touche finale...

L'ouverture de cette saison historique aura lieu les 13 et 14 avril 2013 sur le circuit mythique de Lignières/NE. Cette première épreuve sera organisée pour la 1ère fois par le propriétaire des lieux soit le TCS.

Excellente saison 2013 à tous

*Claude Clément*





# LIGNIÈRES / NE

## 13./14. Avril 2013

**Samstag/Sonntag - Samedi/Dimanche**  
**Rennen ab 8.00 Uhr**  
**Début des courses dès 8.00 heures**





### Centre de conduite Lignières NE



**SAMEDI 13 AVRIL 2013**

08:00-11:30	Free Training (Débutants/Promo/Senior/Youngster/Challenger/Prestige/Quad)	
11:45	Time Training Quad National	
12:00-13:00 Pause		
13:00	Free Training Quad Inter	
13:15-14:30	Time Trainings Motos (Kids/Débutants/Promo/Senior/Youngster/Prestige)	
15:00	1 <sup>ère</sup> manche Kids	
15:20	1 <sup>ère</sup> manche Débutants	
15:40	1 <sup>ère</sup> manche Quad National	
16:00	Time Training Challenger	
16:15	Time Training Quad Inter	
16:30	2 <sup>ème</sup> manche Kids	Podium
16:50	2 <sup>ème</sup> manche Débutants	Podium
17:10	2 <sup>ème</sup> manche Quad National	Podium

**DIMANCHE 14 AVRIL 2013**

08:00-09:15	Warm Up (Challenger/Promo/Youngster/Senior/Prestige/Quad Inter)	
09:30-10:00 Pause		
10:00	1 <sup>ère</sup> manche Challenger	
10:20	1 <sup>ère</sup> manche Promo	
10:40	1 <sup>ère</sup> manche Youngster	
11:00	1 <sup>ère</sup> manche Senior	
11:20	1 <sup>ère</sup> manche Quad Inter	
11:40	1 <sup>ère</sup> manche Prestige	
12:00-13:30 Pause		
13:30	2 <sup>ème</sup> manche Challenger	
13:50	2 <sup>ème</sup> manche Promo	
14:10	2 <sup>ème</sup> manche Prestige	
14:30	2 <sup>ème</sup> manche Quad Inter	
14:50	2 <sup>ème</sup> manche Youngster	
15:10	2 <sup>ème</sup> manche Senior	
15:30-16:00 Pause		
		Podium Promo / Youngster / Senior
16:00	3 <sup>ème</sup> manche Challenger	Podium
16:30	3 <sup>ème</sup> manche Quad Inter	Podium
17:00	3 <sup>ème</sup> manche Prestige	Podium




















**www.supermotolignieres.ch**

Entrées: Frs 25.- Jeunes, jusqu'à 16 ans: Frs 15.- Enfants, jusqu'à 12 ans: GRATUIT Réduction pour les membres du TCS et de la FMS

## INTER MOTOCROSS SCHWEIZER- MEISTERSCHAFT 2013

**Neue Schauplätze.** Mit Matran/FR, Romanel sur Morges/VD und Grosswangen/LU haben sich erfreulicherweise gleich drei neue Veranstalter für die Austragung der Schweizer Inter-Motocross Meisterschaft eingeschrieben. Leider wurden jedoch die intensiven Bemühungen des Verbandes für eine hochstehende und umfassende Meisterschaft bei Saisonbeginn eingebremst. Der Mitte März geplante Saisonstart für die 2 Inter-Klassen fiel in Matran wegen einer nicht Reglements-konformen Piste zum Opfer. Claude Clément, der FMS-Sportchef erklärt: «Gemäss Sonderreglement hätte die Piste eine Länge von 1600 Metern aufweisen sollen. Tatsächlich wies sie nur eine Länge von 1100 Metern auf. Für eine Absage war es auf Rücksicht gegenüber den Sponsoren zu spät. Der frühe Entscheid zwei gemischte Läufe ohne Meisterschaftswertung auszutragen, war richtig, sonst hätten wir mit Protesten rechnen müssen.» Nun wird die Meisterschaft traditionell beim Osterrennen in Frauenfeld/TG eröffnet.

**Patrick Walther will MX2 Podestplatz.** Mit 31 Jahren gehört der gebürtige Zuger zu den Routiniers und nach Rang zwei im Vorjahr und Julien Bills Verzicht auf die Titelverteidigung ist er der logische Favorit. Der Yamaha Pilot schmunzelt: «Ja, das habe ich auch schon gehört», und fügt an: «Ich bin natürlich gewissermassen in der Favoritenrolle, aber die Jungen sind auch schnell und deshalb habe ich mir einen Podestplatz zum Ziel gesetzt. Wenn es mehr wird, umso besser.» Wichtig ist es im Sattel zu bleiben und schwere Stürze zu vermeiden. Das mussten im vergangenen Jahr zahlreiche Podestanwärter erfahren, als sie mit Verletzungen ihre Ambitionen begraben mussten. Gibt es ein Rezept um Verletzungen zu vermeiden? Walther erklärt: «Ich schaue, dass ich nicht über meine Grenzen gehe. Die Jungen sind risikofreudiger. Das Glück, dass einem zum Beispiel kein anderer Fahrer in die Quere

kommt, gehört hingegen auch dazu.» Prominenteste Verletzungsoffer waren im vergangenen Jahr Kilian Auberson - der Meister von 2011 -, der Ostschweizer Yves Furlato, Kevin Gonseth und der immer noch unter einer alten Verletzung leidende Walliser Kevin Biffiger. Sie haben eine offene Rechnung und wollen zurück an die Spitze. Ein Spaziergang wird es für sie indes nicht werden. Der Ostschweizer Andy Baumgartner wittert nach Rang drei im Vorjahr Morgenluft und wird mit Hilfe seiner hervorragenden Starts wieder ganz vorne anzutreffen sein. Ohne Titelchancen ist Jeremy Seewer. Der junge Zürcher legt sein Schwergewicht auf die Europameisterschaft MX2 und startet daher nur sporadisch in der Schweiz. Bei seinen Gastauftritten will er aber in der MX2 oder sogar in der Open Klasse um den Sieg mitkämpfen.

**Julien Bill peilt Open Titelverteidigung an.** Der MX3 Weltmeister von 2011 hatte eine Zwischensaison ohne grosse Probleme, testete viel in Italien und Belgien und kann die Meisterschaft zuversichtlich beginnen. Weil er dieses Jahr auf Doppelstarts verzichtet, dürfte er noch schwerer zu schlagen sein, als im Vorjahr. Den Titel dürfte ihm am ehesten Valentin Guillod streitig machen. Allerdings hat sich der Freiburger Ende des letzten Jahres das Kahnbein gebrochen und konnte erst Mitte März wieder mit dem Motorrad trainieren und muss darum kämpfen rechtzeitig bereit zu sein. Vom Speed her ist ihm zuzutrauen ganze vorne mitzufahren, sein Trainingsrückstand könnte insbesondere bei Saisonbeginn eine ziemliche Hypothek sein. Zum Favoritenkreis gehören auch der Belgier Jeremy Délincé und der Franzose Romain Billerey. Délincé war 2012 verschiedentlich auf Augenhöhe mit Bill, aber durch Verletzungen handicapiert und musste auch deshalb mit Rang zwei vorlieb nehmen. Der Franzose Billerey seinerseits, verpasste das Podest im vergangenen Jahr nur

knapp und brennt auf Revanche. Gespannt ist man auch auf die Rückkehr von Grégory Wicht. Der zweifache Meister von 2010 und 2011 verpasste wegen einer schweren Knieverletzung die ganze Saison 2012 und ist darum schwierig einzustufen. Auf einen Podestplatz schielt auch Alain Schafer - der Dritte im Vorjahr - der ebenso zum erweiterten Favoritenkreis gehört wie etwa Romain Jacquot, Kim Schaffer, der noch an einer Verletzung herumlaboriert. Unklar ist der Gesundheitszustand von Simon Baumann, der sich 2012 kontinuierlich gesteigert hatte, und sich leider in Matran eine Knieverletzung zugezogen hat.

*Max Zahner*

## PRÉSENTATION DU CHAMPIONNAT SUISSE MOTOCROSS INTER 2013

**Nouveaux endroits.** Avec Matran/FR, Romanel sur Morges/VD Grosswangen/LU, nous avons le plaisir de compter 3 nouveaux organisateurs pour des manches du championnat suisse Motocross Inter. Malheureusement, les efforts intensifs de la fédération pour un niveau élevé dès le début de saison ont été freinés. Le début de saison prévu à mi-mars à Matran, n'a pas eu lieu pour les 2 classes inter. En effet, le circuit n'était pas conforme au règlement. Grâce à l'appui de Claude Clément, responsable du sport FMS, la manifestation de Matra a eu lieu et Claude Clément précise: «Vendredi matin avant la course, nous avons déjà un doute sur la longueur de la piste mais l'organisateur nous a certifié qu'elle avait la longueur réglementaire et une annulation aurait été trop tardive à l'égard des sponsors. Samedi, les temps réalisés par les coureurs ont confirmé ce doute. Ainsi et pour éviter des protêts, le jury a pris la juste décision et de faire tout de même 2 manches mélangées hors championnat.». Ainsi, le championnat a débuté aux courses traditionnelles de Pâques à Frauenfeld /TG.

**Patrick Walther veut une place de podium MX2.** Avec ces 31 ans, le pilote zougois est un pilote routinier et grâce à son 2ème rang la saison précédente et au renoncement de Julien Bill de défendre son titre, il est logiquement un favori au titre. Le pilote Yamaha sourit: «Oui, j'ai déjà entendu cela,» et ajoute: «Je suis naturellement dans le rôle de favori, mais les jeunes sont également rapides c'est pourquoi je me suis fixé comme but une place sur le podium. Si je remporte plus, ce serait encore mieux». Le plus important est de rester en selle et d'éviter des chutes graves. Beaucoup de concurrents de podium en ont fait l'expérience l'année passée, lorsque des blessures ont enterré leurs ambitions. Y a-t-il une recette contre les blessures? Walther explique: J'essaie de ne pas dépasser mes limites. Les jeunes prennent plus de risques. La chance par ex. qu'un pilote ne coupe pas la piste d'un aut-

re, fait partie du jeu. Les blessés les plus connus furent Kilian Auberson - champion de 2011 – Yves Furlato, Kevin Gonseth et le Valaisan Kevin Biffiger, qui souffre toujours de ses blessures. Ils ont encore une facture ouverte et veulent revenir à la tête. Il ne faut pas pour autant s'attendre à une promenade. Après son troisième rang l'année dernière, Andy Baumgartner souhaite se placer dans les meilleures grâce à ses excellents départs. Jeremy Seewer est sans chance de titre. Le jeune Zurichois se concentre au Championnat d'Europe MX2 et ne prendra le départ en Suisse que sporadiquement. Lors de ses participations en tant qu'invité, il souhaite se battre en MX2 mais aussi dans la classe Open.

**Julien Bill veut défendre son titre en Open.** Le Champion du monde MX3 de 2011 a eu une entre-saison sans gros problème, il a fait beaucoup de tests en Italie et Belgique et peut débiter les championnats avec beaucoup de confiance. Etant donné qu'il renonce cette année à des doubles départs, il sera encore plus difficile de le battre. Son concurrent le plus dangereux est certainement Valentin Guillod. Pourtant, le Fribourgeois s'est blessé l'année passée et a dû faire une pause de quatre mois et se battre pour être prêt à temps. On peut compter sur lui grâce à sa vitesse, pourtant son fitness pourrait être un désavantage en début de saison. Le cercle des favoris compte également le Belge Jeremy Delincé et le Français Romain Billerey. En 2012, Delincé se trouvait souvent à la hauteur de Bill mais ses blessures l'ont handicapé pour terminer finalement au 2ème rang. De son côté, le Français Billerey a manqué de peu le podium l'année passée et veut se venger à tout prix. Nous sommes également très curieux sur le retour de Gregory Wicht. Le double champion de 2010 et 2011 a manqué toute la saison 2012 à cause de sa blessure au genou. Pour cette raison, il est difficile d'estimer sa forme. Alain Schafer souhaite aussi une place de podium – vu sa

troisième place l'année précédente – et compte également dans le cercle des favoris avec également Romain Jacquier, Kim Schaffter, qui souffre encore d'une blessure. Malgré ses performances toujours croissantes en 2012, il est difficile de juger l'état de santé de Simon Baumann, qui s'est malheureusement blessé à Matran.

*Max Zahner*

## SWISS-MOTO-RACING 2013: ALLES KLAR!

Der SMR-Kalender 2013 besteht aus total sieben, aber nur sechs gewerteten Events zu je zwei Läufen. Im Unterschied zum Vorjahr wird es keine Streichresultate mehr geben. Erstmals wird auf der Grand-Prix-Strecke des Sachsenrings sowie auf dem Anneau du Rhin/F gleich hinter der Schweizer Grenze gefahren; letztere Veranstaltung zählt noch nicht für die offizielle Meisterschaftswertung.

Lange hat es gedauert, bis der endgültige SMR-Kalender 2013 zustande kam. Probleme wegen Terminverschiebungen der grossen Serien (Formel 1, IDM) und rechtlicher Ärger mit den Anwohnern (Schleiz) haben diese Verzögerungen nach sich gezogen. Auf Wunsch vieler Teilnehmer wird es keine Streichresultate mehr geben, die Übersichtlichkeit der aktuellen Meisterschaftsstände für die Medien und die Öffentlichkeit wird so vereinfacht. SMR-Rennveranstalter und Partner bleibt weiterhin die deutsche Firma Bike-Promotion, dort kann man sich auch für die Rennen einschreiben ([www.bike-promotion.de](http://www.bike-promotion.de)).

### Die definitiven Termine 2013:

18. - 21. April: Brünn/CZ  
 25./26. Mai: Sachsenring/D  
 6. - 9. Juni: Oschersleben/D  
 27. - 30. Juni: Most/CZ  
 1. - 4. August: Dijon/F  
 23.-25. August: Anneau du Rhin/F (ohne SMR-Wertung)  
 5. - 8. Sept.: Hockenheim/D

### Die wichtigsten Änderungen gegenüber 2012:

- Die Traditionsveranstaltung in Schleiz musste mangels behördlicher Bewilligungen gestrichen werden, sehr zum Bedauern von SMR-Partner Bike-Promotion und natürlich SMR selbst. Auf den Schleiz-Termin wurde Most/CZ vorgezogen.
- Neu: Sachsenring: Viele Amateure, Racing-for-Fun- und Hobby-Piloten träumen davon, auf offiziellen GP-Strecken ihren Idolen aus der MotoGP-Szene nachzueifern. Diesen Wünschen wird jetzt - wie schon bei Brünn und Hockenheim - Rechnung getragen.
- Der nur wenige Kilometer nördlich von Basel gelegene Kurs «Anneau du Rhin» er-

hält zur Zeit eine komplett neue Infrastruktur. Die unmittelbare Nähe zur (rennstreckenlosen) Schweiz ist entscheidend dafür, diese Strecke vom 23. - 25. August offiziell als «Vorbereitungs-Event für die Saison 2014» in den Kalender aufzunehmen.

- bei vier Rennen (Oschersleben, Dijon, Anneau du Rhin, Hockenheim) werden der spannende Moriwaki-Moto3-Cup und die Swiss Ducati Challenge zu Gast sein.
- Reglemente Superstock 600/1000: Es wird weiterhin mit profilierten Reifen und nicht mit Slicks gefahren. Neu: Motorräder mit einer maximal 8 Jahre alten Homologation (vorher 5 Jahre) sind startberechtigt; damit wird dem langsameren Modellwechsel der Hersteller Rechnung getragen.
- Die SMR-Klassen 2013: Superstock 1000 (offizielle FMS-Meisterschaft), Superstock 600 (offizielle FMS-Meisterschaft) Moto1 (Superbike Open, Cup-Wertung), Moto2 (Supersport Open, Cup-Wertung), Racing-for-Fun (R4F), Swiss Ducati Challenge (SDC). - Dazu schreibt Veranstalter Bike-Promotion neu einen Streetfighter-Cup aus, auch eine Moto3/2-Takt-Kategorie besteht. Gestrichen wurde der MV Agusta Intercup und die Suzuki B-King-Challenge.
- Die internationalen Stars Horst Saiger (Kawasaki, Meister 2011 und 2012) und Marc Wildisen (BMW) haben die SMR-Szene verlassen und fahren wieder auf internationalem Parkett. Damit wird der Titel der nationalen Top-Klasse Superstock 1000 mit grosser Wahrscheinlichkeit wieder unter den nationalen Fahrern ausgemacht. Doch die Klasse bleibt international ausgeschrieben; jeder, wer sich in die Serie einschreibt, kann den Titel holen. Dasselbe gilt für die Kategorie Superstock 600, wo Meister Pascal Nadalet (Kawasaki) seinen Titel verteidigen will.

Alle Infos zu Schweizer Strassenmeisterschaft 2013: [www.swiss-moto-racing.ch](http://www.swiss-moto-racing.ch)

Text: Markus Lehner

Bilder: Race-Pixx, Bruno Brenner



Superstock 600

## SWISS-MOTO-RACING 2013: TOUT EST PRÊT!

**Le calendrier SMR 2013 se compose de sept manifestations, mais seuls 6 événements à 2 manches chacun seront comptabilisés. Par rapport à l'année passée, aucun résultat ne sera biffé. Pour la première fois, une course aura lieu sur le circuit de GP au Sachsenring et celui de l'Anneau du Rhin/F près de la frontière suisse: cette dernière manifestation ne compte pas encore pour le championnat officiel.**

Il a fallu du temps pour établir définitivement le calendrier SMR 2013. Des changements de dates des grandes séries (Formule1, IDM) et des problèmes juridiques avec les habitants (Schleiz) étaient les raisons principales de ces retards. Sur demande de beaucoup de participants, il n'y aura plus de résultat biffé, il en résultera plus de clarté dans les classements actuels pour les médias et pour le public. Le promoteur Bike-Promotion allemand reste partenaire et organisateur des courses SMR. Les inscriptions se font également par le biais du site internet [www.bike-promotion.de](http://www.bike-promotion.de).

### Les dates définitives 2013:

18 - 21 avril: Brünn/CZ

25/26 mai: Sachsenring/D

6 - 9 juin: Oschersleben/D

27 - 30 juin: Most/CZ

1 - 4 août: Dijon/F

23-25 août: Anneau du Rhin/F (sans championnat SMR)

5 - 8 sept.: Hockenheim/D

### Les modifications importantes par rapport à 2012:

- La course traditionnelle de Schleiz a dû être annulée par manque de permission des autorités, au grand regret du partenaire SMR Bike-Promotion et de SMR lui-même. La préférence a été donnée à Most/CZ.
- Nouveauté: Sachsenring: beaucoup d'amateurs, Racing-for-Fun- et des pilotes de loisir rêvent de rouler sur des circuits officiels à l'image de leurs idoles de la scène moto-GP. Jusqu'à présent, ces rêves étaient réalité avec Brünn et Hockenheim.
- Le circuit de l'«Anneau du Rhin» situé seu-

lement à quelques kilomètres de Bâle, reçoit une infrastructure totalement nouvelle. La situation géographique proche de notre Suisse (sans circuit) est très décisive pour le choix de ce circuit les 23 - 25 août comme événement de préparation pour la saison 2014.

- La coupe Morivaki-Moto 3 et le Swiss Ducati-Challenge seront les invités sur quatre courses (Oschersleben, Dijon, Anneau du Rhin, Hockenheim).
- Règlement Superstock 600/1000: des pneus profilés seront autorisés et non les slicks. Nouveauté: les motos avec une homologation max. de 8 ans (avant 5 ans) sont autorisées au départ; ceci avantage le changement de modèle plus lent du producteur.
- Les classes SMR 2013: Superstock 1000 (championnat FMS officiel), Superstock 600 (championnat FMS officiel) Moto1 (Superbike Open, coupe), Moto2 (Supersport Open, Coupe), Racing-for-Fun (R4F), Swiss Ducati Challenge (SDC). De plus, Bike-Promotion organise une nouvelle coupe Streetfighter-Cup, ainsi qu'une catégorie Moto3/2-temps. La MV Agusta Intercup et

le Suzuki B-King-Challenge sont supprimées.

- Les stars internationales Horst Saiger (Kawasaki, champion 2011 et 2012) et Marc Wildisen (BMW) ont quitté la scène SMR et roulent à nouveau sur le parquet international. De cette manière, le titre dans la classe supérieure nationale Superstock 1000 reviendra certainement à un pilote national. Pourtant, la classe reste internationale, chaque pilote s'inscrivant dans la série pouvant remporter le titre. Ceci vaut également pour la catégorie Superstock 600 dans laquelle Pascal Nadalet (Kawasaki) veut défendre son titre.

*Text: Markus Lechner*

*Bilder: Race-Pixx, Bruno Brenner*



Superstock 1000



# FMS-Pässefahren 2013

111-Pässefahrt + Zusatzwettbewerb  
für Toppfahrer

15. März - 15. Oktober 2013

Anmeldung: [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

Infos: [www.motofun.ch/paessefahren](http://www.motofun.ch/paessefahren)

**Mach mit!**

Mitglied FMS:  
Fr. 50.--  
Nichtmitglied:  
Fr. 75.--



# Tour des cols FMS 2013

111 cols + concours complémentaire  
pour pilotes TOP

du 15 mars au 15 oct. 2013

Inscription: [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

Infos: [www.motofun.ch/paessefahren](http://www.motofun.ch/paessefahren)

**Participe, ça en vaut la peine!**

Membre FMS:  
Fr. 50.--  
Non-membre:  
Fr. 75.--



# FMS-Giro dei passi 2013

111 passi + un concorso supplementare  
per TOP motociclisti

15. marzo - 15. ottobre 2013

Iscrizioni: [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

Informazioni: [www.motofun.ch/paessefahren](http://www.motofun.ch/paessefahren)

**PARTECIPA!**

Socio FMS:  
Fr. 50.--  
Non socio:  
Fr. 75.--





## AUF DIE PÄSSE, FERTIG LOS!

**MOTO**  
SPORT SCHWEIZ

**Am 15. März fällt der Startschuss zum Pässefahren 2013, das neu unter dem Dach der FMS durchgeführt wird. Betreuer des Wettbewerbes bleibt Hermann Ryter. Wieder stehen 111 Pässe auf dem Programm – und 10 weitere für Nimmersatte.**

Die neue Motorradsaison steht vor der Tür, und da darf auch der Pässefahr-Wettbewerb nicht fehlen. Ab sofort können sich wetter- und kurvenfeste Motorradfahrerinnen und -fahrer zum Pässefahren 2013 anmelden (siehe Kasten). Grundsätzlich bleibt alles wie gehabt, auch unter dem Dach der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS). Diese Kooperation wurde von Moto Sport

Schweiz, der Erfinderin des Wettbewerbs, eingegangen, um bestehende Synergien mit der FMS zu verstärken. Die Hauptverantwortung für das Pässefahren innerhalb der FMS ist Ernst Gamper, Mitglied des Zentralvorstandes, der diese Zusammenarbeit auch in die Wege leitete. Pässegötti Hermann Ryter wurde dafür in die Touristische Kommission der FMS gewählt. Bereits verlinkt ist die bekannte Homepage von Hermann Ryter, [www.motofun.ch](http://www.motofun.ch), auf der alle notwendigen Informationen und Details zu finden sind.

### Das ist diese Saison neu

Der Pässe-Wettbewerb startet am 15. März

und dauert bis am 15. Oktober. In dieser Zeit gilt es, die 111 gelisteten und 10 Zusatzpässe zu befahren. Zurückzusenden sind die Unterlagen bis am 31. Oktober 2013 an Hermann Ryter. Nach Beendigung des Wettbewerbs und der Auswertung durch Hermann Ryter wird es eine Feier geben, wo die Medaillen in Gold, Silber oder Bronze – je nach Anzahl gefahrener Pässe und Punkte – verliehen werden. Zur Vorabinfo ein Auszug aus dem Reglement des FMS-Pässefahrens: Gewertet werden nur vollständig überquerte Pässe gemäss Verzeichnis (Download auf [motofun.ch](http://motofun.ch)). Jeder Pass wird nur einmal bewertet. Auf der Passhöhe muss die Überquerung wie gehabt mit einem Foto



Der Startschuss zum FMS-Pässefahren fällt am 15. März. Bis am 15. Oktober bleibt Zeit, die 111 gelisteten und die 10 Zusatzpässe für die Unermüdllichen zu befahren.

dokumentiert werden; als «Beweisseite» dient die Titelseite der FMS-Verbandszeitung «MotoNews 1. Ausgabe, 2013». Auf dem Foto müssen das Motorrad, das Gesicht des Fahrers, die hochgehaltene Beweisseite, das Passschild oder ein typisches Merkmal des Passes zu sehen sein.

### Zehn weitere Pässe für Pass-Aholics

Wer alle 111 Pässe gefahren und «im Kasten» hat, kann sich am Zusatzwettbewerb beteiligen. Hier gilt es, 10 weitere Pässe (die auch während des Wettbewerbs gefahren werden können) mitzunehmen. Diese 10 Sonderpässe zählen jedoch erst, wenn alle 111 gelisteten Pässe gefahren und dokumentiert sind. Wer dann nach Adam Riese sagenhafte 121 Pässe gefahren hat, verdient die Auszeichnung «Topp». Die Zusatzpässe sind

ebenfalls auf [motofun.ch](http://motofun.ch) mit Karte, Bildern und Beschrieb aufgeschaltet.

*Brigitte Schärer (Text und Bilder)*

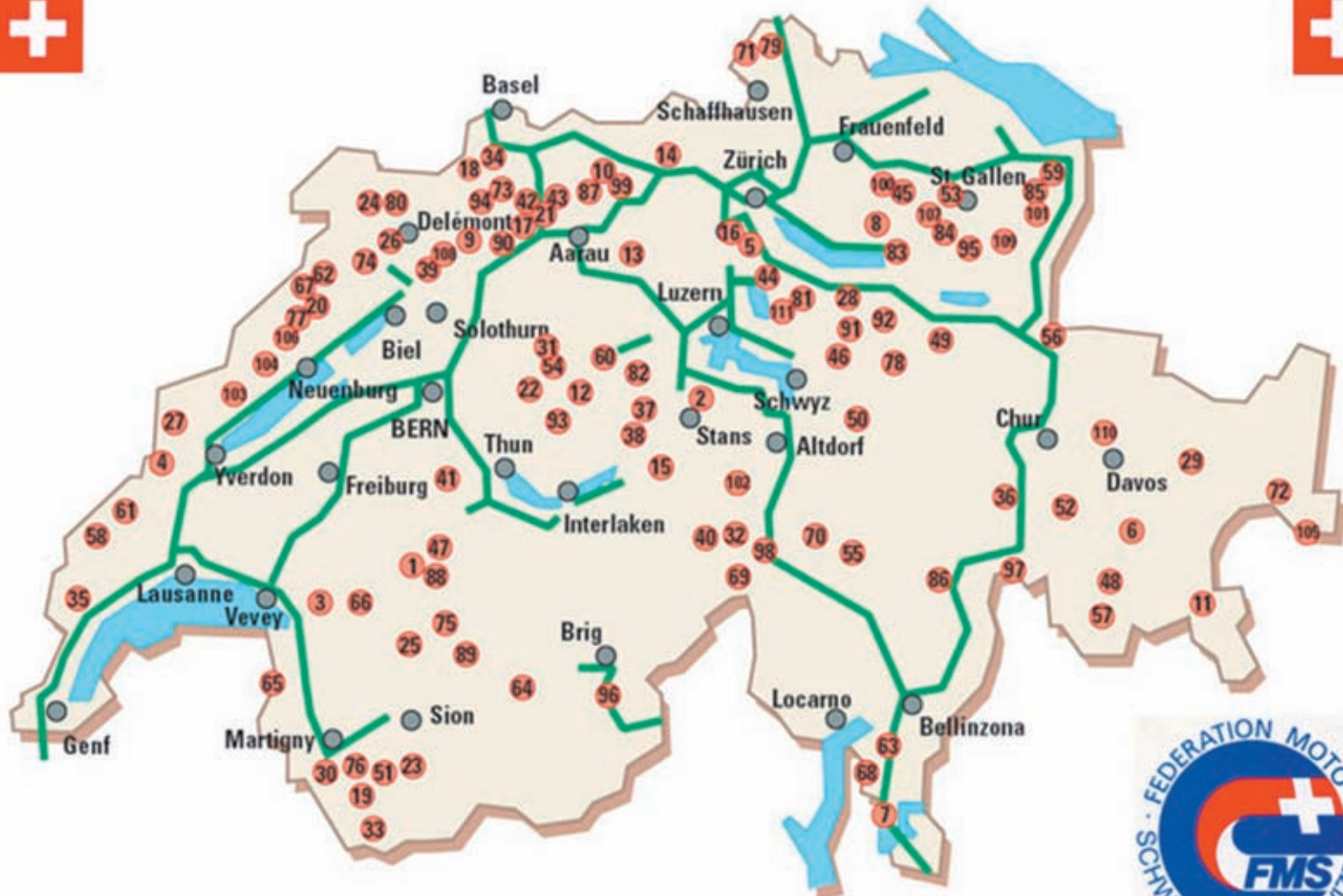


Hermann Ryter betreut das FMS-Pässefahren

### FMS-PÄSSFAHREN 2013 MITMACHEN IST ALLES!

Die Anmeldung erfolgt durch die Einzahlung des Startgeldes auf das Konto der FMS:  
Postkonto: 12-3456-0;  
IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0;  
BIC: POFICHBE; lautend auf FMS, 8500 Frauenfeld.  
Vermerk: FMS-Pässefahren (unbedingt angeben!).

Das Startgeld beträgt für FMS-Mitglieder CHF 50.–, Nichtmitglieder zahlen CHF 75.–. Nach Zahlungseingang werden alle weiteren Informationen von Hermann Ryter per Post zugestellt. Übrigens haben FMS-Mitglieder 20% Rabatt auf ein Jahresabo von Moto Sport Schweiz. Alle nötigen Unterlagen und Informationen sind unter [www.motofun.ch/paessefahren](http://www.motofun.ch/paessefahren) in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch abrufbar.





## C'EST REPARTI POUR UN TOUR!

**MOTO**  
SPORT SUISSE

Le Concours des Cols 2013, qui se déroulera désormais sous la houlette de la FMS, débute le 15 mars. Hermann Ryter reste le parrain du concours. Le programme comprend toujours 111 cols – et 10 supplémentaires à l'attention des gloutons.

La Saison moto est dans les startingblocks, et avec elle le traditionnel Concours des Cols. Les motard(e)s vacciné(e)s contre les intempéries et les virolets peuvent dès maintenant s'inscrire à l'édition 2013 (voir encadré). Le passage du témoin à la Fédération Motocycliste Suisse (FMS) n'entraîne pas de changement dans les grandes lignes. Cette coopération s'est faite à l'instigation de MSS, fondateur du concours, afin de renforcer des synergies existantes avec la FMS. La responsabilité principale au sein de la FMS pour le concours des cols 2013 est attribuée à Ernst Gamper, membre du comité central. Qui à œuvrer à la collaboration du chemin. Le parrain du concours

Hermann Ryter a été désigné à cet effet dans la commission tourisme de la FMS, dont dépend le Tour des Cols 2013.

Les nouveautés de l'édition 2013

L'(ex) Concours des Cols débute le 15 mars et durera jusqu'au 15 octobre. Pendant cette période, le franchissement des 111 cols de la liste et des 10 cols supplémentaires pourra être comptabilisé. Les documents devront ensuite parvenir à Hermann Ryter avant le 31 octobre 2013. Après la clôture du concours et la récolte des données, se déroulera une fête au cours de laquelle seront remises les médailles d'or, d'argent et de bronze – selon le nombre de cols franchis et le nombre de points récoltés. Ci-après un extrait du règlement du «Tour des Cols» (remplace Concours des Cols) de la FMS: seuls sont pris en compte les cols franchis qui se trouvent sur la liste (disponible sur [www.motofun.ch](http://www.motofun.ch)) Chaque col ne peut être comptabilisé qu'une seule fois. Le passage

doit être documenté par une photo où devront figurer: le journal de la FMS (disponible sur [www.motofun.ch](http://www.motofun.ch)), la moto, le visage du pilote et le panneau ou une caractéristique du col.

10 cols pour les al-«col»-iques

Ceux qui auront franchi les 111 cols pourront participer à un concours supplémentaire, qui consiste à passer 10 nouveaux cols, dont le descriptif et les caractéristiques se trouvent sur [www.motofun.ch](http://www.motofun.ch). Ils peuvent être franchis n'importe quand durant la durée du concours, mais ne seront comptabilisés qu'après validation des 111 cols de base. Ceux qui auront franchi les 121 fabuleux cols se verront décerner la distinction «Topp».

*Brigitte Schärer (texte et photo)*



Hermann Ryter encadrera le Tour des Cols FMS.

### TOUR DES COLS FMS 2013 L'IMPORTANT = PARTICIPER !

La participation est validée par le paiement de la finance d'inscription sur le CCP de la FMS: 12-3456-0 ; IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0 ; BIC: POFICHBE ; Bénéficiaire final: FMS, 8500 Frauenfeld. Merci d'ajouter la mention: Tour des Cols FMS.

La finance d'inscription s'élève à Fr. 50. – pour les membres FMS, et Fr. 75. – pour les non membres. Une fois le paiement effectué, les informations complémentaires vous seront communiquées par Hermann Ryter. Les membres FMS profitent en outre d'un rabais de 20% à la conclusion d'un abonnement annuel à MSS. Pour plus d'informations, rendez-vous sur [www.motofun.ch/paessegfahren](http://www.motofun.ch/paessegfahren).



La chasse aux cols s'ouvre le 15 mars et durera jusqu'au 15 octobre. Ça laisse un peu de temps pour franchir les 111 cols du Tour des Cols FMS 2013.

## VEVEY MOTO SHOW: UNE MANIFESTATION ENCORE À L'ÉCHELLE HU- MAINE: SYMPATHIQUE ET CHALEUREUSE

Le Moto-Club de Vevey est dynamique et sait aussi organiser des manifestations plaisantes, le Vevey Moto Show en fait partie. Tous les deux ans, en alternance avec le CM Martigny, le Moto-Club Vevey organise sur 3 jours une exposition moto qui est très courue par des motards venant même de l'arc jurassien. Un succès qui est à l'image d'une équipe de bénévoles déterminés à faire une fête digne des grands événements qui reste à l'échelle humaine et surtout chaleureuse.

La recette, le président d'organisation Jacques Verdegaal la connaît par cœur, le sourire, de l'enthousiasme, une année de préparation avec un comité prêt à tout pour apporter du sang neuf tous les deux ans. La récompense est tombée à pic car il y a eu beaucoup de monde aux galeries du rivage. La 14ème édition est toute particulière car le stand du Moto-Club de Vevey a été construit par les jeunes du club avec une majorité de filles. Un sacré boulot et le résultat est magnifique. Faire confiance aux jeunes c'est aussi assurer l'avenir d'une manifestation de qualité. Il est aussi à souligner que l'intendant du local du club Pierre Zuchuat fait partie du comité d'organisation depuis la première édition et il est le magicien de la cuisine et de la cantine, un sacré bail. Nous étions invités pour présenter la FMS aux visiteurs, ce fut un plaisir de préparer notre exposition et pouvoir en même temps laisser un coin au jeune pilote Adrien Pittet qui fait partie des jeunes pousses de Forel-Lavaux il emboîte le pas des talentueux Greg Junod et

Tom Caiani. Ce fut un plaisir de partager avec lui ses expériences qu'il a vécu dans les Pocket-Bike avec une place de vice-champion suisse Junior A. Ensuite il a inauguré le premier titre de champion Suisse de Mini-bikes. Un stage durant deux années en Allemagne en très relevé en championnat ADAC 125cc avec une belle 6ème place. En 2012, il participe à la Moriwaki-Cup Moto3 avec un nouveau titre de champion Suisse. L'année 2013 sera celle du grand saut en championnat d'Europe 500cc avec des motos mono-marques toutes de même conception. Son but avoué est de pouvoir monter d'un échelon. Ce jeune apprenti travaille d'arrache pieds, avec ses parents ils font tout le possible pour allier la passion du sport motorisé et la vie courante, un sacré défi.

Durant ces trois jours, les organisateurs ont eu l'honneur de voir dans les travées Fred Cominboeuf manager de Team Technomag-CarXpert qui fait rouler les talentueux pilotes Randy Krummenacher et Dominique Aegerter, il s'est fait le plaisir de passer dire bonjour au Moto-Club de Vevey. La présence de Greg Junod pilote émérite d'endurance, Sébastien Suchet champion suisse 2011, Jacques Cornu et Philippe Coulon anciens pilotes de GP ainsi que de Peter Frei membre du comité central de la FMS ont montré que le Moto Show avait pris de la renommée, une sacré récompense pour ces bénévoles toujours souriants et disposés à faire leur travail dans la bonne humeur.

Le Moto-Club de Vevey fait partie des plus



Les présidents Eric Dufaux et Jacques Vergegaal

anciens clubs de Suisse, il est née en 1916 sous le nom de Moto-Club du Haut-Lac Vevey-Montreux. L'archiviste Jean-Michel Siegriest dont sa famille fait partie du club depuis 5 générations est le seul à détenir la vérité sur l'histoire du club puisqu'il surveille précieusement la quantité de documents qui serviront à retracer la riche histoire du club lors du 100ème anniversaire. Les réunions et rencontres conviviales se déroulent dans un magnifique local qu'ils ont restauré au prix de la sueur des membres actifs. Une réussite totale, c'est à cet endroit que se décide le contenu de toutes les riches activités de l'année, la préparation du Moto Show se déroule également autour de la table. Le président du club Eric Dufaux, est très heureux de trouver des organisateurs pour les sorties hebdomadaires à moto durant la belle saison ainsi que de nombreux déplacements aux Grand-Prix et courses de motos. Chaque année les membres vont soutenir le Moto-Club Châtel-St-Denis pour la course de côte. Un Rallye annuel dont le succès est énorme est organisé ensemble avec les MC Châtel et Aigle ce qui renforce les liens et c'est toujours un plaisir d'avoir une petite concurrence qui finit par un moment convivial autour d'une grillade ou un repas. Le club est formé de 60 membres actifs et 40 membres passifs et l'ambiance est toujours au beau fixe, mais quand on connaît la force du comité et des membres de commissions, cela ne peut que bien fonctionner. On viendra les retrouver pour le 100ème, alors bonne route !

*Jean-Bernard Egger*



FMS avec Bichon, Adrien Pittet, Monique, Nadine et Peter

## PHILIP WEISS ZUM ABSCHLUSS

Philip Weiss aus Weisslingen hat sich entschlossen nach 10 Jahren aktivem Eisspeedway Motorsport seine aktive Laufbahn abzuschliessen. In seinen aktiven Jahren hat er beachtliche Erfolge erzielt, so z.B. Teilnahmen an WM Veranstaltungen in ganz Europa und Russland, wo er bis ins Viertelfinale vorgestossen ist. 2005 wurde er zum ersten Mal Schweizermeister, in den Folgejahren hat er sich meistens in den Podesträngen klassiert, und nun 2013 seine Karriere mit dem Schweizermeister Titel in Flims abgeschlossen. Die FMS dankt Philip Weiss für seine Leistungen, und hofft, dass er dem Motorradsport erhalten bleibt.

*Willy Läderach*

## PHILIPP WEISS: FIN DE CARRIÈRE

Après 10 années de compétition dans la discipline Eisspeedway, Philipp Weiss de Weisslingen a décidé de terminer sa carrière active. Durant ces années, il a remporté des succès très considérables, telle sa participation à des manifestations de championnat du monde dans toute l'Europe et en Russie qui lui a même permis d'atteindre les quarts de finales. En 2005, il a remporté pour la première fois le titre de champion suisse. Par la suite, il a souvent remporté des places sur le podium et en 2013, il a finalement remporté le titre de champion suisse à Flims. La FMS remercie Philip Weiss pour ses excellents résultats et espérons qu'il restera fidèle au sport motocycliste.

*Willy Läderach*



## Agenda FMS April 2013 – Juni 2013 / Agenda FMS avril 2013 – juin 2013

### April 2013

13.04.2013	Echallens VD	GV / AG Groupe Meritum Suisse
13.-14.04.2013	Lignières NE	Supermoto SM / CS
18.-21.04.2013	Brno (CZ)	Strasse / Route SM / CS
20.04.2013	Vesoul (F)	Minibike SM / CS
20.-21.04.2013	Payerne VD	Motocross SM / CS
21.04.2013	Windlach ZH	Trial SM / CS
26.-28.04.2013	Assen (NL)	Moriwaki GP3 Junior Cup

### Mai 2013

03.-04.05.2013	Basel BS	Motocross Freestyle WM / CM
04.05.2013	Bagnes VS	Endurance
04.-05.05.2013	Levier (F)	Minibike-Trophy SM / CS
04.-05.05.2013	Welschingen (D)	Supermoto SM / CS
05.05.2013	Simplonpass VS	Bénédiction des motards / Walliser Segnung
11.-12.05.2013	Bürglen TG	Supermoto SM / CS
12.05.2013	Buzancy (F)	Enduro SM / CS
12.05.2013	Adlikon ZH	Töff Fest / Fête de motards / Stempeln/Timbrage
18.-19.05.2013	Bière VD	Supermoto SM / CS
18.-19.05.2013	Delémont JU	Trial SM / CS
19.-20.05.2013	Chanaz (F)	Bergrennen / Course de côte SM / CS
20.05.2013	Muri AG	Motocross SM / CS
25.-26.05.2013	Metz (F)	Vintage SM / CS
25.-26.05.2013	Sachsenring (D)	Strasse / Route SM / CS
26.05.2013	Binzberg SO	30 ans de carnet François Stauffer

### Juni 2013

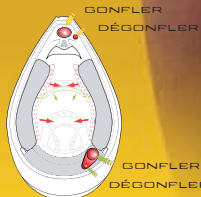
01.-02.06.2013	Obersaxen GR	Hillclimbing SM / CS
02.06.2013	Tavannes BE	Randonnée/Ausflug Jura MC Tavannes
06.-09.06.2013	Oschersleben (D)	Strasse / Route SM / CS
08.-09.06.2013	Oschersleben (D)	Moriwaki GP3 Junior Cup
08.-09.06.2013	Marchaux (F)	Vintage SM / CS
08.-09.06.2013	Marchaux (F)	Bergrennen / Course de côte SM / CS
08.-09.06.2013	Hoch-Ybrig SZ	Supermoto SM / CS
15.-16.06.2013	Juvaincourt (F)	Minibike-Trophy SM / CS
15.-16.06.2013	Lüderen BE	Vintage SM / CS
16.06.2013	Le Fully VS	Trial SM / CS
21.-23.06.2013	Granges VS	Concentration La Navizance Stempeln/Timbrage
22.06.2013	Kiesen BE	Fun Day MC Heimberg / Stempeln/Timbrage
22.06.2013	Bassecourt JU	Trial SM / CS
22.-23.06.2013	Glaubenberg OW	Don du sang / Blutspenden
22.-23.06.2013	Broc FR	Motocross SM / CS
27.-30.06.2013	Most (CZ)	Strasse / Route SM / CS
29.-30.06.2013	Châtel St-Denis FR	Vintage SM / CS
29.-30.06.2013	Châtel St-Denis FR	Bergrennen / Course de côte SM / CS
29.-30.06.2013	Les Verrières NE	Motocross SM / CS
30.06.2013	Tramelan BE	Trial SM / CS
30.06.2013	Chaumont (F)	Enduro SM / CS

SCORPION/EXO

www.zz-racing.ch



POUR LES PILOTES  
QUI EN ONT DANS LA CALOTTE !



Nouveau VX-20 Air pour un confort maîtrisé, grâce à son tout nouveau Système Dual-Airfit®. Votre casque avec ses deux pompes de gonflage épouse encore d'avantage votre morphologie, que vous préférerez le sable, la terre, ou bien encore les airs. Votre VX-20 Air vous offre un maintien encore jamais égalé. Grâce à sa coque inédite en fibre tri-composites à structure TCT® votre casque a une résistance accrue et une déformation progressive en cas de choc. Et pour plus de sécurité la spectaculaire visière EXOLON® est totalement déformable et incassable.



motorbike accessories & equipment

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA SUISSE

ZZ-RACING - CHEMIN DES MALADIÈRES 20 - 2022 BEVAIX / NE  
TÉL. : +41 32 861 42 32 - FAX : +41 32 861 42 45

TROUVEZ LA GAMME SCORPION EXO DANS TOUS LES BONS MOTOSHOPS!

Get stung!



Get stung - Laissez-vous piquer. 50 - www.zz-racing.com