

Inhaltsverzeichnis Table des matières

Edito
Seite/Page 3

Petition «gegen die
Diskriminierung des
Motocross-Sports»
Seite 4

Petition «contre la
discrimination du sport
motocross»
Page 5

Meritum FIM in Adlikon
Seite/Pages 6–7

Meritum-Treffen in Krems
Page 8

Rendez-vous des Meritum
à Krems
Page 9

Interview Marc Ristori
Seiten/Pages 10–13

Vivian Gantner
Seite/Page 14

ADAC Junior Cup 125
Coupe ADAC 125
Seite/Page 15

Die Schweizer bei den
Finnen
Seite 16–17

Les Suisses chez les
Finlandais
Page 18–19

14 400 Unterschriften für den Motocross

Die FMS hat beim Solothurner Rathaus 14 400 Unterschriften der Petition «gegen die Diskriminierung des Motocross-Sports» eingereicht. **Seite 4**

14 400 signatures pour le motocross

La Fédération Motocycliste Suisse a déposée 14 400 signatures de la petition «contre la discrimination du sport motocross» au Grand Conseil du canton de Soleure. **Page 5**





GENEVA PALEXPO 2008
SUPERCROSS
INDOOR 5-6 DECEMBRE

COMMANDE DE BILLETS:

TICKETCORNER
 0900 800 800
 CHF 1.19 / min.

Stand Info
balexert



WWW.DPO.CH



GENEVA PALEXPO



Liebe Motorradfreunde

die Definition des Wortes Respekt lautet nach dem Petit Larousse «Gefühl, das darin besteht, jemanden oder etwas mit grosser Achtung zu behandeln, jemanden oder etwas nicht anzugreifen».

Von jüngster Kindheit an werden wir, vielleicht trotz unseres eigenen Ich, mit dem Wort «Respekt» konfrontiert. Dann kommt der Moment, an dem wir eingeschult werden, und erneut werden uns die wesentlichen Grundlagen von Respekt nähergebracht. Während dieser Zeit bilden sich auch bestimmte Werte von Respekt aus, insbesondere die Akzeptanz anderer. So geht das unser Leben lang. Ohne Unterlass beginnen wir erneut zu lernen und Respekt so in die Praxis umzusetzen.

Beim Eintritt in das Berufsleben kommt für viele Menschen der Moment, in dem sie zu motorisierten Nutzern der Strasse werden. Ich verwende den Begriff «motorisierte Nutzer der Strasse» ganz bewusst. Natürlich können wir hier auch von Mopedfahrern, Motorradfahrern, Autofahrern etc. sprechen. Und nicht zu vergessen die Fussgänger, die wir ja sind und bleiben. Eine neue Etappe des Lernens, was Respekt bedeutet, steht uns bevor. Der Respekt gegenüber einem anderen motorisierten Nutzer der Strasse, unserem Gegenüber. Jemand, der es – vielleicht wie wir – eilig hat, an seinen Arbeitsplatz zu kommen, seine Einkäufe zu erledigen oder nach Hause zu seiner Familie zu kommen.

Unser ganzes Leben lang geht das so. Der Respekt vor sich selbst ist in meinen Augen von vorrangiger Bedeutung. Wer sich selbst gegenüber keinen Respekt aufbringen will oder kann, kann keinen anderen respektieren, denn sich zu respektieren bedeutet, zu berücksichtigen, dass man Gefühle und Wünsche hat. Was wir selbst nicht fühlen wollen, lassen wir also nicht aus Respekt andere fühlen. Im Gegenzug fühlen wir in unserem tiefsten Inneren das Bedürfnis, ja sogar den Wunsch danach, wegen unserer eigenen Werte respektiert zu werden. Schenken wir also anderen, was wir selbst haben möchten, den Respekt. Denken wir einige Augenblicke über das Zitat von Marbeau, dem 1825 geborenen Berater des französischen Staates nach:

Freiheit ist der Respekt vor den Rechten des Einzelnen; Ordnung ist der Respekt vor den Rechten aller. Wäre es uns allen möglich, dieses Zitat in die Tat umzusetzen, und seien es nur wenige Momente jeden Tag, könnten wir einen wichtigen Beitrag zum besseren Miteinander der Nutzer der Strasse leisten. Ausserdem tragen wir durch diese Handlungsweise alle aktiv zur Strassensicherheit bei.

Philippe Hauri

Vorsitzender der Kommission für Strassensicherheit



Chers amis de la moto

La définition du mot respect, selon le Petit Larousse «sentiment qui porte à traiter quelqu'un ou quelque chose avec de grands égards, à ne pas porter atteinte à quelqu'un ou quelque chose».

Dès notre plus petite enfance nous sommes, bien malgré nous peut être, confrontés à ce mot «le respect». Puis arrive le moment de la scolarité et, là une fois encore, les bases élémentaires du respect nous sont inculquées. C'est aussi durant cette période que se forgeront certaines valeurs du respect, notamment celles de l'acceptation des autres. Il en ira ainsi notre vie durant. Ce sera un recommencement sans interruption d'un nouvel apprentissage et dès lors de la mise en pratique du respect.

A l'âge de rentrer dans la vie active, c'est aussi le moment pour nombre de personnes de devenir utilisateurs motorisés de la chaussée. C'est volontairement que j'emploie le terme utilisateurs motorisés de la chaussée. En effet, nous pouvons ici parler de cyclomotoristes, motocyclistes, automobilistes etc. Il va sans dire que je n'oublie bien évidemment pas les pédales que nous sommes et resteront.

Nous voici donc arrivés à une nouvelle étape dans l'apprentissage du respect. Le respect d'un autre utilisateur de la chaussée, notre vis-à-vis. Quelqu'un qui, peut être comme nous, est aussi pressé de se rendre à son lieu de travail, de faire des emplettes, de rentrer chez lui retrouver la famille.

Il en ira ainsi tout au long de notre vie. Chaque jour, nous serons confrontés à la réalité, mais n'oublions pas qu'il y a plusieurs formes de respect: le respect des autres, des règles, des lois et de soi-même. Le respect de soi-même est, à mes yeux, primordial. Celui qui ne peut ou ne veut pas se respecter lui-même, ne pourra pas respecter autrui, car, se respecter, c'est prendre en compte ce que l'on ressent et désire. Dès lors, ce que nous ne souhaitons pas ressentir, nous ne le ferons pas, par respect, ressentir à autrui. En revanche, au fond de chacun d'entre nous, nous ressentons le besoin, je dirais même le désir, d'être respectés pour nos propres valeurs. Offrons donc à autrui ce que l'on aimerait recevoir, le respect. Méditons quelques instants sur la citation de Marbeau, né en 1825, qui fut Conseiller d'Etat français:

La liberté, c'est le respect des droits de chacun; l'ordre, c'est le respect des droits de tous. S'il nous était possible, à toutes et tous, de mettre en pratique cette citation, ne serait-ce que quelques instants chaque jour, nous pourrions ainsi apporter notre importante contribution à une meilleure entente entre usagers de la chaussée. Il nous serait alors loisible d'affirmer que, par respect de mon vis-à-vis, j'ai contribué à une diminution évidente de la triste statistique des accidents. De surcroît, par cette façon d'agir, nous apporterions toutes et tous notre participation active à la sécurité routière.

Philippe Hauri

Président de la Commission de sécurité routière

Cari amici della moto

La definizione della parola rispetto, secondo il Petit Larousse, è «sentimento che porta a trattare qualcuno o qualcosa con molti riguardi, a non attentare nei confronti di qualcuno o qualcosa». Sin dalla nostra primissima infanzia siamo, forse a nostro malgrado,



messi di fronte a questa parola: «rispetto». Poi arriva la scuola, e ancora una volta ci vengono inculcate le basi elementari del rispetto. È sempre durante questo periodo che si formeranno alcuni valori legati al rispetto, in particolare quello dell'accettazione degli altri. Andrà avanti così per tutta la nostra vita, senza interruzione: ogni volta si apprenderà qualcosa di nuovo e si metterà quindi in pratica il rispetto.

L'età in cui si entra nella vita attiva è anche il momento in cui molte persone diventano utenti motorizzati della carreggiata. È volontariamente che utilizzo il termine «utenti motorizzati della carreggiata». Infatti si può qui parlare di ciclomotoristi, motociclisti, automobilisti ecc. Ovviamente non dimentico i pedoni che siamo e resteremo.

Si arriva così ad una nuova tappa nell'apprendimento del rispetto: il rispetto per un altro utente della carreggiata, il nostro dirimpetto. Qualcuno che, forse come noi, ha fretta di raggiungere il suo luogo di lavoro, di fare degli acquisti, di tornare a casa dalla sua famiglia.

Il rispetto di sé stessi è, secondo me, fondamentale. Chi non riesce e non vuole rispettare sé stesso non potrà rispettare gli altri, perché rispettarsi significa prendere in considerazione ciò che si prova e si desidera. Quindi, ciò che non desideriamo provare non lo faremo, per rispetto, provare agli altri. In compenso, in fondo ad ognuno di noi sentiamo il bisogno, direi quasi il desiderio, di essere rispettati per i nostri valori. Offriamo quindi agli altri ciò che si vorrebbe ricevere, il rispetto. Meditiamo qualche istante sulla citazione di Marbeau, nato nel 1825, il quale fu Consigliere di Stato francese:

La libertà è il rispetto dei diritti di ognuno; l'ordine è il rispetto dei diritti di tutti. Se tutti e tutte noi riuscissimo a mettere in pratica questa citazione, anche solo per qualche istante al giorno, contribuiremmo in modo importante al raggiungimento di una maggiore armonia tra gli utenti della carreggiata. Per di più, agendo in questo modo, tutti noi parteciperemo in modo attivo alla sicurezza stradale.

Philippe Hauri

Presidente della Commissione per la sicurezza stradale

14 400 Unterschriften für gesunden Menschenverstand

Es scheint ein Grundübel unserer Zeit zu sein, alles und jedes zu verbieten oder zu «verreglementieren». Die Hundehaltung, das Fischereipatent, Rauchverbote, der Kampf gegen Offroader, die Schützen und jetzt Motocross-Veranstaltungen – es scheint Leute zu geben, die unermüdlich das Leben anderer Menschen bestimmen, verändern oder beschneiden wollen.

Todesstoss für den Motocross-Sport

Jüngstes Beispiel: Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn verlangt, dass die Gelände, auf denen im Kanton Solothurn Motocross-Rennen stattfinden, ab 2009 als Spezialzonen ausgeschieden werden. Als Begründung werden «Bodenschäden» angeführt. Üblicherweise finden Motocross-Veranstaltungen auf Landwirtschaftsland statt. Die Solothurner Beamten verlangen

allen Ernstes, dass ein Grundstück, welches bestenfalls einmal im Jahr für eine Motocross-Veranstaltung genutzt wird, umgezont werden muss. Sie wissen ganz genau, dass niemand die langen Planungsverfahren und hohen Kosten für eine Umzoning in Kauf nimmt. Mit anderen Worten: Die Solothurner Beamten nehmen das Sterben des Motocross-Sports nicht in Kauf, sie versetzen ihm den Todesstoss.

Petition eingereicht

Damit es nicht so weit kommt, wurden am 16. Juni beim Solothurner Rathaus 14 400 Unterschriften der Petition «gegen die Diskriminierung des Motocross-Sports» eingereicht. Lanciert wurde diese Petition von der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS), welcher der solothurnische SVP-Nationalrat Walter Wobmann als Präsident vorsteht. Die Petitionäre sind der Auffassung, dass für die vom Kanton Solothurn vorgesehenen extremen Sonderauflagen sowohl die gesetzlichen Grundlagen wie auch die stichhaltige Begründung fehlen.

Druck auch aus dem Kantonsparlament

Im solothurnischen Kantonsparlament wurde aus den Reihen der FdP-Fraktion ein Vorstoss eingereicht, mit dem 19 Kantonsräte heikle Fragen zum Thema «praktisches Verbot von Motocross-Veranstaltungen im Kanton Solothurn» stellen.

Hat der Kanton Solothurn etwas gegen Motocross?

Warum werden Radquer-Veranstaltungen, Pferde-Concours, Open-Airs, Turn- und Schwingfeste sowie Pontonier-Wettkämpfe nicht mit denselben Auflagen konfrontiert wie der Motocross-Sport? Diese offensichtliche Ungleichbehandlung wird von den Motorradsportlern als in höchstem Masse diskriminierend empfunden. Insbesondere die jungen Nachwuchsfahrer, die im Familienverbund eine Freizeitbeschäftigung leben, fühlen sich vom Staat verraten.

Bleibt zu hoffen, dass der Kanton Solothurn noch über einen Funken gesunden Menschenverstand verfügt und von dieser neuen Regelung absieht. Und es bleibt zu hoffen, dass andere Kantone gar nicht erst auf die Idee kommen, solch diskriminierende und einschneidende Massnahmen zu verordnen.

Florent Tschann



14 400 signatures pour le motocross

Il semble qu'un mal intentionnel de notre temps consiste à interdire ou réglementer tout et chacun. Les formalités pour propriétaires de chiens, la patente de pêche, l'interdiction de fumer, le combat contre les tout-terrains, les tireurs et maintenant les manifestations de motocross – il semble que des personnes souhaitent inlassablement déterminer, changer ou restreindre d'autres individus.

Coup mortel pour le sport motocross

Exemple le plus récent: le Département pour l'aménagement du territoire du canton de Soleure exige que les terrains dans le canton de Soleure sur lesquels des courses motocross ont lieu, soient considérés comme zones spéciales à partir de 2009. Habituellement les manifestations de motocross, ont lieu sur des terrains agricoles. Les fonctionnaires soleurois exigent sans

plaisanter qu'un terrain, utilisé une fois par an pour une manifestation de motocross, soit affecté différemment. Ils savent exactement que personne n'est prêt à accepter les longues procédures de planification et les coûts élevés pour un changement d'affectation. En d'autres termes: les fonctionnaires soleurois ne sont non seulement prêts à accepter la mort du sport motocross, mais ils lui portent le coup mortel.

Pétition déposée

Afin d'éviter cet état de chose, 14 400 signatures ont été déposées au Grand Conseil du canton de Soleure pour la pétition «contre la discrimination du sport motocross». Cette pétition a été lancée par la Fédération Motocycliste Suisse (FMS), qui est présidée par le Conseil National UDC Walter Wobmann. Les pétitionnaires sont d'avis que les réglementations extrêmes prévues ainsi que les principes élémentaires légaux et une raison solide manquent.

Pression également par le Parlement cantonal

Au sein du Parlement cantonal soleurois, une démarche a été lancée par les rangs de la fraction PRD avec 19 conseillers cantonaux concernant des questions délicates relatives à «l'interdiction effective des manifestations de motocross dans le canton de Soleure».

Le canton de Soleure a-t-il quelque chose contre le motocross?

Pourquoi les manifestations de cyclocross, concours équestres, openairs, fêtes gymnastiques et de lutte ne sont pas également confrontées à de telles prescriptions comme le sport motocross? Ce traitement différent évident est considéré par les sportifs de motocross comme une mesure des plus discriminatoires. En particulier les jeunes pilotes talentueux, qui vivent une activité de loisir, se sentent trahis par l'Etat.

Il reste à espérer que le canton de Soleure possède encore un peu de bon sens et qu'il se distancera de cette nouvelle réglementation. Il est également souhaité que d'autres cantons n'aient pas l'idée de prescrire de telles mesures discriminantes et radicales.

Florent Tschann

Termine / Calendrier

20-21.09.08	Chessel Andora	Pocket Supermotard	CH WM
27-28.09.08	Brünn/Brno Motegi Belgrad	Strassen/Route Strassen/Route Freestyle	CH MotoGP WM
04-05.10.08	Frauenfeld Grandval Courgenay Levier II Magny-Cours Phillip Island Busca	Supermotard Trial Pocket Scooter Strassen/Route Strassen/Route Supermotard	CH CH CH CH Superbike MotoGP WM
11-12.10.08	Köln	Freestyle	WM
18-19.10.08	Sepang Serres	Strassen/Route Supermotard	MotoGP WM
25-26.10.08	Valencia Riga	Strassen/Route Freestyle	MotoGP WM
01-02.11.08	Portimao	Strassen/Route	Superbike
07-09.11.08	Losail Zurich	Strassen/Route Supercross	Endurance WM
28.11.08	Katowice	Freestyle	WM
05-06.12.08	Sao Paulo Genève	Freestyle Supercross	WM



Cave
Marc-André ROSSIER

VIGNERON - ELEVEUR / SAILLON

www.caverossier.ch
marossier@caverossier.ch

Tél. 027 744 13 21
Mobile 079 314 75 03

Hier könnte Ihr Inserat sein!

Nehmen Sie mit uns Kontakt auf.
Wir beraten Sie gerne.
FMS Generalsekretariat
Telefon 052 723 05 56

Meritum-FIM-Versammlung und jährliches Treffen der Schweizer in Adlikon

Das Meritum-Treffen wurde 1982 von Yvo Bertolazzi als Tradition eingeführt. Er hat danach jeden Verband ermuntert, eine nationale Gruppe zu gründen, wie es in der Schweiz der Fall ist. Jedes Jahr wird eine Versammlung organisiert mit dem Ziel, den Freundschaftsgeist zu unterhalten. Dieses Jahr wurde sie in Adlikon, im Restaurant Eckstein, Heim des MSC Züri, organisiert.



Präsident und Sekretärin / Président et secrétaire

Als Yvo Bertolazzi die FIM-Rallyes übernommen hat, hatte er sofort verstanden, dass die Motorradfahrer eine grenzlose Familie sind. Viele Teilnehmer hatten schon mehrere FIM-Rallyes hinter sich, und die Tourismus-Kommission der FIM wusste, dass ein spezifisches Meritum nötig war. Damals waren die FIM-Rallyes wie die Olympischen Spiele des Motorrad-Tourismus. 1982 entschied Yvo zusammen mit dem Italienischen Verband, ein Treffen in Arona zu organisieren. Und danach 1984 in Cremona. Dieses Jahr wird in Krams in Österreich das 26. Treffen stattfinden. Sofort hatte Yvo die verschiedenen Verbände ermuntert, Meritum-Gruppen zu gründen, wie es in der Schweiz gemacht wurde. Diese Gruppe

wurde immer ein bisschen von der FMS getrennt, ohne dass diese Situation erklärt werden konnte. Diese Situation könnte sich auch gut ändern, wenn jemand den Vorstand übernehmen würde. Er besteht heute nur aus wenigen Freiwilligen, mit dem Präsidenten Hans-Peter Krummenacher (Präsident des MRC California) und seiner Sekretärin Thérèse Hämmerli (Sekretärin des MC Bümpliz). Diese wurde dieses Jahr sogar für ihr vorbildliches Engagement prämiert. Dank motivierten Teilnehmern wie Louise, Sergio, Ernst, Max, Jakob und vielen weiteren können die Treffen immer im April stattfinden. Dieses Mal in Adlikon wurden wieder alle Traktanden in einer netten Stimmung besprochen.

Viele Neue hatten sich gemeldet, und die 10 Franken Spesen sollten weitere neue Mitglieder nicht abschrecken. Die Romands wurden sehr freundlich empfangen, obwohl die Sprache Deutsch war. Nach dieser von Hans-Peter geführten Versammlung trafen sich alle vor dem Essen für ein Foto. Vor der Heimfahrt erzählte jeder bei einem Glas Wein von seinen Erfahrungen. Es wäre

schön, wenn jeder Meritum der Schweiz der Gruppe beitreten würde, um den Vorstand zu ergänzen. Man kann sich nur noch bei denen bedanken, die diese Tradition weiterführen. Nächstes Jahr treffen wir uns alle im Val-de-Travers für einen netten Tag und einen überraschenden Ausflug.

Jean-Bernard Egger

Impressum MOTOnews

Auflage/Edition: 8000 Expl.

Erscheinungsweise: 4 × pro Jahr, Abo für FMS-Mitglieder im Jahresbeitrag inbegriffen.

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

Adresse:
FMS Generalsekretariat
Zürcherstrasse 305
CH-8500 Frauenfeld
Tel. 052 723 05 56, Fax 052 723 05 55
fms@swissmoto.org (Mitglieder und Clubs – Membres et clubs)
sport@swissmoto.org (Sport und Lizenzen – Sport et licences)
motonews@swissmoto.org (Beiträge für Zeitschrift MOTOnews)
www.swissmoto.org

Öffnungszeiten:
Mo bis Fr von 8.00–12.00 und 13.30–17.00 Uhr

Heures d'ouverture:
Lu–Ve de 8.00–12.00 h et 13.30–17.00 h

Postkonto / CP: 12-3456-0
IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0

BIC: POFICHBE

Redaktion/Rédaction:
jaeggiMEDIA GmbH
Höhenstrasse 2
4622 Egerkingen
Tel. 062 398 42 10
info@jaeggi-media.ch
www.jaeggi-media.ch

Druckerei/Imprimerie
Merkur Zeitungsdruck AG
Postfach 1314
4901 Langenthal

Rendez-vous Meritum FIM Assemblée et rencontre annuelle des Suisses à Adlikon

Le rendez-vous des Meritums FIM est une tradition qui a été fondée en 1982 par Yvo Bertolazzi un milanais qui avait beaucoup d'idées pour développer ces rencontres. Il a ensuite conduit chaque fédération à mettre sur pied une amicale nationale comme en Suisse. Chaque année une assemblée est organisée dans l'espoir de promouvoir l'esprit amical des habitués aux rencontres internationales. C'est à Adlikon au Restaurant Eckstein, le fief du MSC Züri/Zürich, que l'assemblée a été organisée.

Quand Yvo Bertolazzi a mis les pieds aux Rallyes FIM, il a tout de suite compris que les motards avaient un esprit de partage et d'amitié avant tout, les échanges entre les diverses cultures et langues n'avaient plus de frontières. De nombreux participants avaient déjà plusieurs Rallyes FIM derrière eux et la commission du tourisme FIM savait qu'il fallait créer un mérite spécifique. Il faut dire qu'à l'époque le Rallye FIM était un peu les Jeux olympiques du moto-tourisme. En 1982, notre ami Yvo, aujourd'hui connu comme le loup blanc dans le monde des motards, décida de créer avec ses amis de la fédération italienne un premier rendez-vous à Arona puis remis ça en 1984 à Cremona toujours en Italie. Cette année nous en serons

au 26^e qui se déroulera dans la magnifique cité autrichienne de Krems au bord du Danube bleu. Tout de suite, Yvo a encouragé les diverses fédérations à organiser des rencontres nationales d'où la fondation de l'Amicale des Meritums suisses. Cette association a toujours été un peu à l'écart de la FMS, mais personne ne peut expliquer cette situation, cela peut aussi changer à l'avenir si des membres reprennent les rennes du comité qui est malheureusement réduit à quelques volontaires avec le président nidwaldien Hans-Peter Krummenacher (président du MRC California) et la secrétaire Thérèse Hämmerli (secrétaire du MC Bümpliz). D'ailleurs cette année la secrétaire a été récompensée pour un engagement exemplaire. Grâce

à une brochette de fervents participants comme Louise, Sergio, Ernst, Max, Jakob et tant d'autres les rencontres continuent à se dérouler au mois d'avril de chaque année. C'est justement à Adlikon que les membres étaient conviés à ce rendez-vous où les points de l'ordre du jour ont été passés en revue dans une ambiance bon-enfant. Plusieurs nouveaux membres se sont annoncés et ce ne sont pas les 10 francs de cotisation qui devraient retenir d'autres nouveaux venus. Les romands ont reçu un accueil chaleureux de la part des suisses alémaniques même si la langue est l'allemand. Ils étaient heureux que plusieurs venus de l'ouest s'intéresseraient à ces journées amicales. Après cette assemblée menée à bien par Hans-Peter, tout le monde s'est

retrouvé pour la photo souvenir, ensuite un copieux repas a été servi aux convives. Chacun parle de ses souvenirs ou partage encore le verre de l'amitié avant de rentrer à la maison, fin prêt pour la nouvelle saison. Il serait vraiment une bonne chose que tous les Meritums suisses rejoignent l'amicale afin de relancer et compléter le comité car nos vaillantes personnes engagées depuis plusieurs années souhaitent pouvoir être remplacées. On ne peut que remercier chaleureusement toutes les personnes enthousiastes qui ont encore la volonté de maintenir une tradition qui doit perdurer. L'année prochaine, on se retrouvera au Val-de-Travers pour une journée conviviale avec une visite surprise à la clef.

Jean-Bernard Egger



Teilnehmer / Participants

Internationales Meritum-Treffen in Krems (Österreich)

Nach dem gelungenen letztjährigen Treffen im Wallis waren die Gastgeber in diesem Jahr unsere österreichischen Freunde aus Krems, die alle Meritums zu ihrem traditionellen Treffen einladen, welches jeweils in der Vorwoche der FIM-Rallye stattfindet. 24 Schweizer trafen sich demnach an den Ufern der blauen Donau mit den Teilnehmern aus weiteren zehn Ländern.

Die Routenwahl nach Krems war für jeden Teilnehmer frei, um sich am Donnerstag dort einzufinden. Die Unterkunft war in Mautern, ca. 3 km ausserhalb von Krems gelegen. Der Beginn stand unter einem etwas stressigen Vorzeichen, da sich alle Gäste nach Länderzugehörigkeit im geschlossenen Park innerhalb des Stadiongelandes von Krems einfinden mussten. Es war schade, dass die Besammlung nicht in der herrlichen Burg stattfand, denn die Organisatoren hätten bei dieser Gelegenheit gleich den Stadtbewohnern sämtliche Motorräder vorführen können und damit bereits der FIM-Veranstaltung die Unterstützung durch das Publikum sichern können. Ach, schade, so waren wir leider unter den Tribünen eines

bedeutungslosen Ortes versteckt... Alle Teilnehmer konnten nun diese wunderschöne, an den Ufern der Donau gelegene Stadt besichtigen. Die teilweise sehr alten Häuser sind ansprechend hergerichtet und wunderschön gestrichen. Die Fussgängerzone lädt zum Flanieren und Betrachten der schönen Auslagen ein. Während eines im Übrigen ausgezeichneten Abendessens begrüsst uns die Bürgermeister und FIM-Vertreter in einem kurzen offiziellen Programmteil, die musikalische Begleitung sorgte für Stimmung. Zum Schweizer Tisch gesellten sich bald einmal auch Teilnehmer aus anderen Ländern, und der allseits bekannte «Ententanz»-Ohrwurm wurde so etwas wie die neue Fest-Hymne. Der

eine oder andere musste anschliessend zu Fuss den Weg zu seiner Unterkunft antreten, da er den Bus verpasst hatte!

Für den Freitag stand eine Ausflugsfahrt auf dem Programm – bedauerlicherweise aber im Bus, denn die wunderschöne Landschaft wäre hervorragend für Motorräder geeignet gewesen. Nach einem Halt am Ufer eines kleinen Sees fanden sich anschliessend alle Teilnehmer im Renaissanceschloss Rosenberg ein. Eine Besichtigung der vollständig erhaltenen Räume durften wir uns nicht entgehen lassen, und so konnten wir Gegenstände aus längst vergangenen Zeiten betrachten. Der Höhepunkt des Besuchs jedoch waren die Vorführungen des

Falkenhofes, bei denen Adler, Eulen und Falken die Zuschauer in Erstaunen versetzten. Es ist kaum zu verstehen, wie diese Vögel trotz ihrer Wildheit zu Gehorsam abgerichtet werden können. Unser Freund Paul-Henri hat einen leichten Schrecken bekommen, als ein Falke sehr zur Belustigung des Publikums im Tiefflug direkt über seinen Kopf flog. Er hat Glück gehabt, dass ihm noch seine Haare auf dem Kopf geblieben sind! Im Anschluss an diesen Besuch kehrten wir auf der Rückfahrt in einem Weinkeller ein, wo uns ein Gläschen Wein zur Degustation sowie eine kalte Platte serviert wurde. Die in dieser Gegend ansässigen Winzer empfangen traditionsgemäss ihre Gäste und Besucher in ihren Kellergewölben, und regionale Musikgruppen spielen zur Begleitung. Am Abend trafen sich die Schweizer Teilnehmer im Hafencafé und sangen noch einmal den Refrain ihrer Fest-Hymne. Der Samstag stand im Zeichen eines Motorradausflugs durch die Dörfer, der in einem Weinkeller endete. Abends kamen wir in Mautern zum Abendessen zusammen und genossen anschliessend ein freundschaftliches Beisammensein. Als sehr positive Geste von Seiten unserer Deutschschweizer Freunde gilt es zu bemerken, dass sie immer einen Platz an ihrem Tisch für ihre zahlenmässig schwach vertretenen Landsleute aus der französischen Schweiz reserviert hielten, was wir übrigens sehr zu schätzen wussten!

Die Rückfahrt fand auf dem kürzesten Weg unter teilweise unwetterartigen Regenfällen statt. Das Meritum 2008 war ein gelungener Anlass, und nun freuen wir uns schon auf das Treffen im nächsten Jahr bei unseren italienischen Freunden an der Adria.

Jean-Bernard Egger



Charlotte Reis

Rendez-vous international des Meritum à Krems en Autriche

Après le magnifique rendez-vous de l'année dernière chez les Valaisans, cette année ce sont les Autrichiens de Krems qui invitaient tous les Meritums à la traditionnelle rencontre qui est toujours fixée la semaine avant le Rallye FIM. C'est sur les bords du Danube que 24 Suisses se retrouvèrent avec les participants d'une dizaine de nations.

Chaque participant prenait le chemin qui l'intéressait pour se retrouver à Krems le jeudi. En fait l'accueil était organisé à Mautern qui se trouve à 3 km de la ville. Le début fut un peu stress puisque les convives devaient immédiatement se rendre par nation au parc fermé qui se trouvait au stade de Krems. Dommage qu'il ne se soit pas trouvé plutôt dans le magnifique bourg, car les organisateurs auraient pu montrer aux citadins toutes ces motos. La manifestation FIM aurait certainement eu la faveur du public. Hélas, nous étions cachés sous les tribunes d'un lieu sans importance. Chacun a ainsi pu profiter de visiter cette superbe cité située au bord du Danube. Les maisons mêmes très anciennes ont été peintes avec goût. La zone piétonne nous laisse flâner en regardant ici et là les vitrines. Le soir, pendant le repas par ailleurs excellent, les

Maires et représentants de la FIM se succédèrent lors de la petite partie officielle, la musique mettait un peu d'ambiance. Très vite, la table des Suisses accueillait quelques représentants d'autres nations, la chanson des «petits, grands et moyens oiseaux» devenait le nouvel hymne à la fête. La rentrée au lit s'est faite pour certains à pied, car ils avaient raté le bus!

Le vendredi était réservé à la balade malheureusement en car, la région est tellement belle que la moto nous aurait comblé. Après un arrêt au bord d'un petit lac, c'est au château de Rosenberg que tous les participants se sont retrouvés. Une visite s'imposa, les salles sont encore intactes alors que nous avons pu voir des reliques d'époques. Le clou du spectacle fut sans doute les oiseaux dont les aigles, hiboux, et faucons



Sergio Viazzoli

ont émerveillé les participants, c'est incroyable de les voir obéir malgré leur côté sauvage. Notre ami Paul-Henri s'est fait une petite frayeur, car un faucon n'a rien trouvé de mieux que de lui passer au dessus de

sa tête pour amuser la galerie. La chance c'est qu'il lui reste encore ses cheveux! Au retour de cette visite, nous nous sommes arrêtés dans une cave où était servi le verre de dégustation ainsi qu'une assiette froide. C'est la tradition des encaveurs du coin de nous recevoir dans leur carnotzet sous les flonflons de musiciens régionaux. Le soir, les Suisses se sont retrouvés au café du port pour chanter les derniers refrains des grands, moyens et petits oiseaux. Le samedi fut une journée balade à moto à travers les villages pour terminer dans une cave. Le soir, nous nous sommes retrouvés à Mautern pour le souper et prendre encore le verre de l'amitié. Une note très positive c'est l'accueil de nos amis suisses alémaniques qui ont toujours réservés des places pour les rares romands présents, un geste ma foi apprécié à juste titre.

Le retour s'est fait par le plus court chemin par moment sous des pluies diluviennes, le Meritum 2008 était d'une bonne cuvée et on se réjouit d'aller l'année prochaine rejoindre l'Adriatique chez nos amis italiens.



Swiss Camper

Jean-Bernard Egger

Marc Ristori – ein Meister

2007 hat Marc Ristori einen schweren Unfall gehabt. Sein Leben hat sich seither radikal geändert. Er war eines unserer grössten Motorrad-Talente und musste von Null wieder anfangen. Fast ein Jahr nach dem Unfall hat Marc die Fragen von MOTOnews beantwortet. Eine sehr starke Persönlichkeit, die uns zeigt, dass man einen Meister nicht unbedingt auf der Strecke erkennt, sondern in seiner Lebensphilosophie.



Wie bist du vom Motorrad-Virus gepackt worden?

Durch meinen Vater. Anfangs habe ich ihn zu seinen Wettrennen begleitet. Danach habe ich mein eigenes, kleines Motorrad gehabt. So hat sich das ergeben.

Warum Cross?

Weil mein Vater Cross gefahren ist und dort Meisterschaften gewann. Ich wollte dies auch erreichen.

Mit welchen Schwierigkeiten muss ein Pilot rechnen, wenn er dieser Leidenschaft verfällt?

Die Hauptschwierigkeit liegt bei der Infrastruktur. Im Winter sind wegen des Frostes die wenigen Pisten in der Schweiz nicht befahrbar, und man ist gezwungen, ins Ausland fahren zu gehen. Dadurch ergeben sich lange Abwesenheitsperioden. Wenn man auf hohem Niveau fahren will, muss man wählen. Wenn man arbeiten muss, kann man nicht weltweit mit der Spitze mithalten. Die Franzosen, Italiener und Amerikaner trainieren jeden Tag, und wenn man sie schlagen will, muss man ebensoviel Zeit investieren können.

Trotz den Schwierigkeiten, was hat dich inspiriert durchzuhalten?

Die Leidenschaft. Wenn man sie hat, ist es unheilbar. Aber man

muss auch Talent haben. Ist das der Fall, wartest du bei jeder Niederlage darauf, Revanche zu nehmen, um allen zu zeigen, dass dein Sieg nicht nur Glück war. In der Schweiz ist es besonders wichtig, eine positive Einstellung zu haben. Die Sponsoren sind nicht sehr zahlreich. Wir sind gezwungen, doppelt gut zu

sein, um an unsere Ziele zu gelangen. Auch von der Familie wird viel abverlangt – was nicht immer einfach ist. Ich musste durch alle Etappen gehen, um ans Ziel zu gelangen. Ich mag zwar nicht über erbrachte Opfer sprechen, weil man die Wahl hat, zu fahren oder nicht. Niemand zwingt einen Piloten, Fahrer zu sein. Okay, man verliert die Jugend, aber man erlebt Sachen, welche nur wenigen Leuten vergönnt sind. Motocrossfahrer zu sein, ist ein Privileg. Nach meinem Unfall hat es einige Zeit gedauert, bis ich mir dessen wieder bewusst geworden bin. Ich habe unvergessliche und unglaubliche Sachen erlebt.

Für dich hat ein neuer Kampf begonnen: Wie geht es mit deiner Umschulung? Wo machst du diese?

Ich habe mehr als sieben Monate in Kliniken verbracht. Dreieinhalb in Luzern und fast vier Monate in Sion. Ich bin vor ein-einhalb Monaten nach Hause

zurückgekehrt. In diesen Zentren unternimmt man gewaltige physische Aktivitäten. Man lernt mit dem Rollstuhl zu leben. Man lernt sämtliche Handgriffe, welche man für das tägliche Leben braucht, sei es sich zu waschen oder anzuziehen. Zudem sucht man eine Arbeit, durch die man sich wieder ins Leben einfügen kann. Ich mache weiterhin Sport, denn mein Ziel ist es, wieder zu gehen. Mein Rückenmark ist nicht komplett durchtrennt, und es besteht eine kleine Chance, dass ich eines Tages wieder gehen kann. Solange diese Möglichkeit besteht, werde ich mich anstrengen, um es zu verwirklichen. Meine Moral ist gut, auch wenn es düstere Tage gibt. Nicht die Tatsache, dass man die Beine nicht mehr bewegen kann, ist hart, sondern die Folgen dieses Zustandes. Man muss alles, selbst die einfachsten Dinge, von neuem lernen, sei es nur zur Post zu fahren. Für mich war das Motorrad das wichtigste im Leben. Als ich zurückkam, bin ich mir bewusst geworden, dass





ich nie mehr im Leben eine Meisterschaft fahren kann. Ich musste also einen anderen Grund zum Leben finden: meine Familie, meine Freunde und auch meine neue Herausforderung. Ich werde nie wieder Cross-Meister werden. Aber meine grösste Aufgabe wird sein, dass ich wieder gehen kann. Man kann nur nach vorne sehen. Was ich geschätzt habe ist, dass man mich nie bedauert hat. Alle Menschen, denen ich begegnet bin, zeigten mir ihren Respekt und nicht ihr Mitleid.

Trotz allem ist deine Leidenschaft für das Motorrad intakt?
Ja. Die Liebe, die ich für das Motorrad empfinde, ist intakt, aber, um offen zu sein, bin ich seither nicht mehr auf dem Crossplatz gewesen. Ich fühle mich den zahlreichen Fragen, was ich jetzt machen werde, ob ich ein Team gründen will, noch nicht gewachsen. Ich bin noch nicht bereit, mich dem zu stellen. Für mich ist aber klar, dass ich nicht bei der Schweizer Meisterschaft, sondern weltweit auftreten werde. In der Schweiz ist das Motocrossfahren nur ein Hobby. Einzig die Piloten, die weltweit fahren, können den Schock begreifen, wenn man alles von heute auf morgen verliert, weil auch sie nur für den

Sport leben. In der Schweiz gibt es diesen Geist nicht. Im Übrigen sind es die ausländischen Kumpels, welche mir noch regelmässig schreiben.

Wenn du dich in drei Adjektiven definieren müsstest?
(Ohne zu überlegen): bestimmt, fordernd und kalt.
In der Schweiz wurde ich immer als arrogant angesehen. Aber wenn ich am Abend vor einem Wettkampf kein Bier trinken gehe, ist es nicht, weil ich mich für etwas Besseres gehalten habe, sondern weil ich an diesem Wettrennen teilnehme, um zu gewinnen und nicht um daran teilzunehmen. Und für einen Sieg muss man konzentriert sein. Wenn ich mit Kumpels Bier trinken gehe, kann ich das nicht erreichen. Weltweit gelte ich nicht als arrogant, weil jeder das gleiche Konzept hat. Du kannst Julien Bill oder Arnaud Tonus fragen, der übrigens, meiner Meinung nach, der beste Schweizer Fahrer werden wird, wenn er seinen Weg fortsetzt.

Ein letztes Wort für alle Motorradfahrer aus der Schweiz?
Ihr habt eine grossartige Leidenschaft, profitiert davon. Profitiert von dieser Freiheit, welche man auf einem Motorrad hat. Es ist die schönste Sache auf der Welt.

Fr. 24. Okt. 13.30 – 17.00 Uhr
Sa. 25. Okt. 08.00 – 15.30 Uhr

grosser internationaler
MOTOCROSS- UND RACING-MARKT

Öffentlicher, kostenfreier Occasionsmarkt für Motocross-, Supermotard-, Enduro- und Strassen-Rennmaschinen sowie für Quads aller Marken.

Areal Hostettler AG Sursee (LU)

Racing-Artikel zu Superpreisen:

- ✓ Renn-Reifen (Cross, Enduro, Slick, Strasse)
- ✓ div. Racing-Zubehör und -Teile
- ✓ Cross- und Racingbekleidung
- ✓ Campingmöglichkeit und Imbisstand
- ✓ Am Samstag offerieren wir jedem Besucher eine Portion Gulasch. Alle sind willkommen!

hostettler ag
CH-6210 Sursee, Haldenmattstrasse 3
Tel +41 41 926 61 11, Fax +41 41 926 62 93
info@hostettler.com, www.hostettler.com

Marc Ristori – un champion

Victime d'une chute lors de l'édition 2007 du Supercross de Genève, la vie de Marc Ristori a basculé. Promis à un bel avenir dans la moto, il a dû repartir de zéro. Presque une année après, Marc a eu la gentillesse d'accepter de répondre aux questions de Motonews. Portrait d'un personnage attachant, qui montre qu'un champion ne se reconnaît pas forcément sur la piste, mais plutôt dans sa façon d'être.

Salut Marc. Qu'est-ce qui t'a donné le virus de la moto?

Mon père. Au début je l'accompagnais sur ses courses, puis j'ai eu ma petite moto, et les choses se sont enchaînées.

Pourquoi le cross?

Parce que mon père roulait en cross, il y a fait des titres et j'avais envie d'en faire aussi.

Quelles sont les difficultés que rencontre un pilote pour assouvir sa passion?

Les principales difficultés sont au niveau des infrastructures. En hiver, à cause du gel, les rares pistes de Suisse ne sont pas pra-

ticables, ce qui fait qu'on est obligé d'aller rouler à l'étranger. Ceci implique des longues périodes d'absence. Si on veut se battre à haut niveau, il faut choisir. Soit on travaille et on ne fait pas de moto en mondial, soit on s'entraîne pour gagner. Mais les 2 ne sont pas compatibles. Les Français, les Italiens, les Américains s'entraînent tous les jours, alors si on veut se battre avec eux, on doit s'en donner les moyens.

Malgré les difficultés, qu'est-ce qui pousse à continuer?

La passion. Quand on l'a, c'est incurable. Après, il faut aussi

voir si tu es un compétiteur: si c'est le cas, après chaque défaite, tu attends que le moment de re-rouler pour laver l'affront, et après une victoire pour montrer que c'était pas de la chance. En Suisse, c'est particulièrement important d'avoir un gros mental, parce que les sponsors sont proportionnels au marché du pays, ce qui nous pousse à nous battre 2 fois plus pour arriver à nos fins, avoir 2 fois plus de rage de vaincre. Il faut aussi que la famille soit prête à de nombreux sacrifices, ce qui est pas toujours simple. De mon côté, il faut aussi être disposé à passer par toutes les étapes qui mènent au but. Pour moi je n'aime pas parler de sacrifices, parce que c'est un choix, personne n'oblige un pilote à être pilote. O.K., on passe à côté de son adolescence, mais on peut vivre des choses que peu de gens ont la chance de vivre. Etre pilote c'est un privilège. Mais il m'a fallu du temps pour m'en rendre compte, ce n'est qu'après mon accident que j'ai vraiment pris conscience que j'étais un privilégié. J'ai vécu des choses inoubliables et incroyables.

Pour toi, c'est un nouveau combat qui a commencé: Comment se passe ta rééducation? Où en es-tu?

J'ai passé environ 7 mois en centre. 3,5 à Lucerne et presque 4 à Sion. Je suis rentré à la maison il y a un mois et demi. Dans ces centres, on fait énormément d'activités physiques, on apprend à vivre en chaise roulante. On apprend à faire tous les gestes de la vie quotidienne comme s'habiller, se laver, etc. On cherche également un moyen de se réinsérer dans la vie professionnelle. Moi je continue à faire énormément de sport pour récupérer, puisque mon but est de remarcher. Ma moelle n'est pas complètement sectionnée, il reste donc une petite probabilité que je remarche un jour. Et tant que cette probabilité est là, je m'y accrocherai et je ferai tout pour la réaliser. J'ai le moral, même si

des jours, il y a des bas. Ce qui est dur, c'est pas le fait de plus pouvoir utiliser tes jambes, c'est les conséquences de cet état de fait. Il faut tout réapprendre, même les trucs les plus cons, comme aller à la poste, ou faire ses courses. Moi la moto, c'était toute ma vie, c'était ma raison de vivre. Quand je suis rentré chez moi, j'ai pris conscience que je courrai plus jamais en championnat du monde. J'ai donc dû me trouver une autre raison de vivre: ma famille, mes amis, et mon nouveau défi; je serai jamais champion du monde de cross, mais mon championnat à moi maintenant, c'est de remarcher. C'est passé, et maintenant il faut avancer.

Ce que j'ai apprécié, c'est que je ne me suis jamais senti plaint. Les gens que je croisais me montraient plus du respect que de la pitié, ça m'aide énormément pour avancer. C'est un gros plus que les gens ne soient pas «désolés» et t'encouragent au lieu de te plaindre.

Malgré tout, ta passion pour la moto est-elle intacte?

Oui, l'amour que j'ai pour la moto est intact, mais pour être franc, je ne suis pas encore retourné sur une course de cross. Je ne me sens pas encore prêt pour être assailli par 4 mio de questions de savoir ce que je vais faire maintenant, si je vais monter un team ou je ne sais quoi. Je ne me sens pas prêt à y aller juste pour être là et me montrer. Mais dans ma tête, c'est clair que le jour où je retournerai sur une course, ça sera en mondial et pas en championnat suisse. Les pros n'auront pas le même regard que les gens du championnat suisse. En Suisse, l'important c'est de participer, le sport c'est un hobby. Seuls les pilotes du mondial peuvent vraiment comprendre le choc que ça représente quand tout s'arrête du jour au lendemain, parce que eux aussi, la moto c'est leur seule raison de vivre. En cham-





Photo © : by Stephan Boegli

pionnat suisse, il n'y a pas cet esprit-là. D'ailleurs, ce sont les potes du mondial qui sont encore là, qui m'écrivent régulièrement.

Si tu devais te définir en trois adjectifs?

(sans hésiter): déterminé, exigeant et cool. Pour le cool, je sais très bien qu'en Suisse je suis plus

perçu comme froid et inaccessible, mais je pense que cela vient du fait qu'on n'a pas la même approche de la compétition. Si je ne vais pas boire une bière le

soir avant une course, ce n'est pas parce que je suis coincé, mais quand je suis sur une course, je me suis entraîné pour la gagner, pas pour y participer. Et pour gagner, il faut être concentré, chose que je n'arrive pas à faire en déconnant avec des potes 2 minutes avant le départ. En mondial, je n'étais pas perçu comme froid et inaccessible, parce que tout le monde a la même approche. Tu peux demander à Julien Bill ou Arnaud Tonus, qui va d'ailleurs, à mon avis, devenir le plus beau palmarès suisse s'il continue sur cette voie.

Un mot de la fin pour tous les motards de Suisse?

Vous avez une passion magnifique, profitez-en, profitez à fond de cette liberté qu'on a sur une moto, prenez un maximum de plaisir sur vos machines, c'est la plus belle chose qui soit.

Merci beaucoup, et bon courage pour ton «nouveau championnat», comme tu le dis si bien!



MOTO BERNARDINI

Via Lugano 9 - 6710 Biasca - 091 862 38 38



**Sofort lieferbar!
Livraison immédiate!
Fornitura immediata!**

REPSOL



Vivian Gantner – erster Schweizer Meister im Freestyle-Motocross

Vivian Gantner setzte sich in Weinfelden gegen die versammelte Schweizer Freestyle-Motocross-Elite durch. Er ist der erste Fahrer, der sich mit dem Titel Schweizer Meister FMX rühmen darf. Der 24-Jährige überzeugte die Jury durch seinen Style und das hohe Niveau seiner Tricks in 15 Metern Höhe. In der hochkarätig besetzten Jury sass auch der zur Weltspitze gehörende

Schweizer FMX-Ausnahmekönner Mat Rebeaud. Über 1000 Zuschauerinnen und Zuschauer verfolgten das Trick-Spektakel, welches von MC's, Breakdancern, BMX-Freestylern und BMX-Flatlandern abgerundet wurde. Beindruckend war denn auch die finale Show, in der alle Disziplinen gleichzeitig das «LAS InlineDrom» in Weinfelden zum Dampfen brachten.



Vivian Gantner – premier champion suisse de Freestyle

Vivian Gantner s'est imposé devant l'élite du Freestyle suisse. Il devient ainsi le premier à pouvoir se targuer d'un titre de champion suisse dans cette catégorie. A 24 ans, il a convaincu le jury par son style et par ses figures réalisées à 15 mètres du sol. Un invité de marque faisait d'ailleurs partie du jury puisque Mat Rebeaud, premier champion du

monde de cette catégorie, y siégeait. Plus de 1000 spectateurs ont suivi ce show, animé par des MC's, Break-Dancers et des démonstrations de Freestyle et des courses de BMX. Le Show final mit le feu au «LAS InlineDrom» de Weinfelden, puisque que toutes ces catégories firent une démonstration synchronisée.

Rangliste / Classement:

1. William van den Putte (B)	295
2. Vivian Gantner (CH)	263
3. Bernard Correvon (CH)	261
4. Thamer Engeli (CH)	218
5. Daniel Liska (CH)	193
6. Mario Gut (CH)	159
7. Julien Ray (CH)	107

Norman Veerbeek (NL) gestürzt im Final/chute en finale
Serge Diels (B) gestürzt im Training/chute aux entraînements



ADAC Junior Cup 125 Coupe ADAC 125

Wie jeder weiss, hat unser Thomas Lüthi in der Kategorie ADAC Junior Cup 125 angefangen, was für viele anderen Schweizer vorbildlich war. Daniel Sutter, Thomas Caiani oder Bastien Chesaux haben auch da angefangen. Dieses Jahr sind die Schweizer sehr gut drauf. Hier eine Vorstellung zweier Protagonisten: Patrick Meile und Giulian Pedone.

On le sait tous, notre Thomas Lüthi national a fait ses premières armes dans cette catégorie, ouvrant la voie à de nombreux Suisses après lui. Daniel Sutter, Thomas Caiani ou Bastien Chesaux sont également passés par là. Cette année, les Suisses brillent dans cette catégorie tremplin. Petit portrait de 2 protagonistes: Patrick Meile et Giulian Pedone.

Giulian Pedone, der noch nicht 15 ist, hat 2007 am ADAC Junior Cup für das TKR-Team teilgenommen, mit hervorragenden Ergebnissen. Im letzten Rennen stand er sogar auf dem Podest. In der Schlussrangliste wurde er Neunter und erster Schweizer – und dies in seinem ersten Jahr als Motorradfahrer. Diese Top-Ergebnisse machten es ihm möglich, 2008 für das Team MACH, welches in der letzten Ausgabe von MOTOnews vorgestellt wurde, zu fahren. Anfang Saison 08 war er noch etwas zaghaft unterwegs. Aber ab Mitte der Saison wurde er immer stärker, mit zwei Siegen in den letzten drei Rennen. Ein Rennen vor Schluss der Meisterschaft ist er Dritter der Gesamtrangliste, nur 7 Punkte hinter dem Zweitplatzierten.

>>www.machracing.ch

Giulian Pedone, qui n'a pas encore fêté ses 15 ans, participait en 2007 à cette même coupe ADAC sous les couleurs du Team TKR, avec des résultats encourageants, signant notamment une belle 3^e place lors de l'avant-dernière course. Au final, pour cette première expérience, il termine le championnat à la 9^e place, et premier Suisse. Ses bons résultats lui permettent d'intégrer pour 2008 la structure MACH, que nous vous avons présenté dans notre édition précédente. Après des résultats en dessous de ses ambitions en début de saison, Giulian commence petit à petit à donner sa pleine puissance à partir de la mi-saison, signant deux victoires lors des 3 dernières courses. A une course du terme, Giulian occupe la 3^e place du championnat, 7 petits points derrière le 2^e.

>>www.machracing.ch

Patrick Meile, welcher im Dezember 16 wird, fährt seit 2006 in dieser Kategorie. Schon in seinem ersten Rennen holte er sich einen Punkt, was nicht oft passiert. Die Lehrzeit ging weiter und er holte sich noch im letzten Rennen drei Punkte. 2007 schaffte er es regelmässig unter die zehn Besten, bevor viele Stürze seinen Aufstieg bremsen. 2008 konnte Patrick sein Potenzial voll entfalten. Ein Rennen vor Schluss der Meisterschaft hat er sich schon den Titel geholt, mit drei Siegen und fünf Podestplätzen.

>>www.patrickmeile.com

Quant à Patrick Meile, qui aura 16 ans en décembre, son début dans la catégorie remonte à 2006. Il marque un point dès sa première course, ce qui est plutôt rare. Il poursuit ensuite son apprentissage de la compétition et glâne 3 autres points durant cette fin de saison. Ensuite, en 2007, Patrick continue son apprentissage de la catégorie, terminant régulièrement dans les 10 premiers en début de saison, avant de passer par le dur apprentissage des chutes. Mais c'est en 2008 qu'il laisse réellement éclater son talent. Puisqu'à une course de la fin, Patrick est déjà assuré du titre, avec 3 victoires à son actif et 5 podiums.

>>www.patrickmeile.com

Drei Schweizer unter den drei ersten Plätzen in der Gesamtwertung: Der schweizerische Nachwuchs ist offensichtlich auf gutem Weg, wie der ADAC Junior Cup beweist.

La relève suisse est donc bien présente, il suffit de regarder le classement pour s'en rendre compte: les 3 premières places de ce championnat sont occupées par des hélvètes.

Sébastien Junod



Giulian Pedone



Patrick Meile

Die Schweizer bei den Finnen

Auf Einladung des finnischen Rennstalls AJO Motorsport ist das Redaktionsteam der Moto-News nach Finnland gereist, um die dortigen Schweizer im MotoGP zu treffen. Bereits im Mai beim Grand Prix von Frankreich in Le Mans wurden die Journalisten vom finnischen Rennteam auf das herzlichste empfangen. Für den Team-Manager Aki Ajo, der seinen Sitz in Toijaka/Finnland hat, ist es kein Neuland, da er bereits das «Junior Project» sowie die «Mini GP Academy» gegründet hat. Damit sollen junge Fahrer beim Start in ihre Rennkarriere unterstützt werden, wie z.B. Domi Aegerter, der bereits erste Erfolge in der Achtklasserklasse einfährt.

Das Leben innerhalb eines Profirennteams ähnelt dem aller Spitzensportler, die von Januar bis November von einer Wettkampfstätte zur nächsten touren. Der Winter steht ganz im Zeichen des Körpertrainings. Dabei werden Fahrer wie Domi Aegerter und Mike Di Meglio sowie die anderen jungen Wölfe des FFM-Teams mit Cyrill Carrillo und Louis Rossi und einige andere zusammen von einem so erfahrenen Champion wie Fred Corminbœuf vom berühmten

ten individuell auf ihn zugeschnittene Diät, denn das Gewicht der Fahrer in der 125-ccm-Klasse ist von grösster Bedeutung – ein junger Mann mit dem Körperbau von Domi ist schnell einmal gegenüber einem höher gewachsenen Fahrer benachteiligt. Die Zwischensaison ist auch eine wichtige Zeit, um vertragliche Verpflichtungen zu erfüllen und sich bei den entsprechenden Anlässen zu zeigen oder neue Sponsoren zu suchen.

und Gelegenheit für ihre Hobbys, die Anreise zum nächsten GP hängt von der Entfernung dorthin ab und erfolgt irgendwann zwischen Montag und Mittwoch. Die Ankunftszeit ist wichtig, wenn man den Anhänger hinter der Box parken will, andernfalls steht man auf der Strasse. Das Hospitality-Fahrzeug steht im Rennpark, es gilt zu bemerken, dass das Team AJO den gleichen Standort hat wie das Team FFM. Wohnwagen und Motorhomes werden an

Besichtigung der Rennstrecke; dabei wird gleich diese Gelegenheit zum Joggen genutzt. Im Anschluss daran bespricht sich der Fahrer mit seinen Mechanikern, um alle Vorkehrungen für die Einsatzbereitschaft der Maschinen zu treffen, angepasst an die jeweilige Beschaffenheit der Strecke und die klimatologischen Bedingungen. Wenn nach einigen Radumdrehungen die abschliessenden Entscheidungen gefallen sind, beendet eine Begehung der Strecke zu Fuss mit einer genauen Analyse der wichtigsten Erkenntnisse den Tag.

Am Freitagmorgen steht der Fahrer um 6.45 Uhr auf, absolviert ein kurzes Lauftraining, nimmt gegen 7.00 Uhr sein Frühstück ein und trifft sich anschliessend mit Technikern und Mechanikern zu einer Besprechung. Bevor der Fahrer an die Box kommt, hat er einen Moment Zeit für sich allein und für das Aufwärmtraining. Es findet ein Debriefing mit seinem Staff statt. Gegen 11.00 Uhr nimmt der Fahrer sein ausschliesslich aus Teigwaren bestehendes Mittagessen ein und nutzt die Zeit für einen Gedankenaustausch mit Fred. Anschliessend verfügt der Fahrer erneut über ein wenig freie Zeit für sich und gegen 13.00 Uhr absolviert er ein weiteres Muskelaufwärmtraining, wodurch er fit wird, um bei den Zeittrainingsläufen in eine gute Ausgangsposition zu gelangen.

Sobald die Trainingsläufe beendet sind, nehmen die Techniker die Motorräder auseinander, um das Material zu überprüfen. Zur gleichen Zeit vertiefen sich Domi, Mike, Aki und Fred am Computerbildschirm gemeinsam in die Einzelheiten, die die Messdaten während der Trainingsrunden aufzeigen und die es zu optimieren gilt. Der Tag klingt mit einer letzten Besichtigung der Fahrstrecke, entweder zu Fuss oder mit dem Skooter, aus, um die aus den Messungen gewonnenen Erkenntnisse vor Ort umzusetzen. Für die Mechaniker steht nun mit der kompletten Zerlegung des Motorrads eine Heidenarbeit an: sämtliche Einzelteile müssen gereinigt und auf Schadstellen überprüft werden, und zwar eines nach dem anderen. Anschliessend muss das



Ajo – Corminbœuf

Club Domdidier betreut und mit wertvollen Ratschlägen versorgt. Gleichzeitig werden bei Motocross-Trainings die Gleittechniken verbessert und durch erste Testläufe im Circuit werden die Motorräder eingestellt und genau an die Fahrer angepasst. In den Trainingspausen hält sich jeder Fahrer an eine von einem Ernährungsspezialis-

Bereits Ende März ist die Rennsaison in vollem Gange, ein GP folgt auf den anderen. Die Resultate müssen sofort vorliegen, denn sobald ein Team beginnt, Punkte einzufahren, ist das gleichzeitig die Garantie für eine eigene Box.

Der Wochenbeginn ermöglicht den Fahrern ein wenig Freizeit

einem ruhigeren Ort aufgestellt. Die Mechaniker kümmern sich unverzüglich darum, die Werkstatt und den Stand aufzubauen, damit sie sofort an den Motorrädern arbeiten können. Die Rennfahrer nehmen ihr Körpertraining auf, bei Zeitverschiebungen ist eine gewisse Anpassungszeit vorgesehen. Der Donnerstag ist der Tag der

Motorrad wieder gewissenhaft zusammengesetzt werden, die Anpassungen geschehen anhand definierter Parameter aus den Testfahrten sowie den Beobachtungen der Fahrer. Um sich vom einwandfreien Funktionieren zu überzeugen, wird der Motor angelassen und nun hängt alles vom Fingerspitzengefühl des Mechanikers ab. Es ist unglaub-

am Freitag. Für Mike sind die Trainingsläufe optimal gelaufen, während sich Domi mit Problemen herumschlägt, die aus der Fahrzeugeinstellung und dem Fahrhythmus resultieren. Doch die Situation ist keineswegs katastrophal, man muss schliesslich bedenken, dass jetzt der Lernprozess bei ihm ange- laufen ist. Zur Ablenkung und

langsame Zuckerzufuhr zu sichern und ihnen damit eine gute Kondition und die notwendigen Energiereserven während des Rennens zu geben. Gegen 10.50 Uhr beginnen nun die Vorbereitungen für das eigentliche Rennen; Startaufstellung, anschliessend erneutes Warm-up der Reifen unter den Abdeckungen. Trotz der Anwesenheit ein-

brochen. Neue Startvorkehrungen und das Rennen geht weiter. Mike ist sofort ganz vorne dabei, ein weiterer Schweizer macht auch auf sich aufmerksam, der sympathische Randy Krummenacher fährt ebenfalls an der Spitze mit, während Domi hingegen etwas eingeschlossen wird. Mike Di Meglio holt sich seinen Grand-Prix-Sieg von Frankreich, Randy wird 10. und Domi landet auf einer der hinteren Platzierungen. Le Mans war für ihn eine wichtige Erfahrung und seine Lehrzeit geht weiter, denn das Entwicklungspotenzial dieses jungen Fahrers ist noch lange nicht ausgeschöpft.

Während es in den anderen Klassen noch zur Sache geht, wird in der Box eine kleine Feier organisiert. Die Fahrer und Mechaniker des Teams Ajo, Team FFM und Team Derbi kommen herbei, um Mike Di Meglio zu seinem Sieg zu gratulieren. Mike ist ein einfacher und sehr netter junger Mann mit grosser Anziehungskraft und unterscheidet sich darin nicht wesentlich von den Fahrern der anderen Teams im Renngeschehen. Danach geht es wieder an die Arbeit, die Motorräder müssen gereinigt und defekte Teile ersetzt werden. Anschliessend wird alles sehr gewissenhaft im Anhänger verstaut und auf geht es zur nächsten Reise.



Analyse der Telemetrie/analyse de télémétrie

lich, zu sehen, wie jeder seine ureigene Methode hat, um die geringste unnormale Vibration des Motors herauszuhören. Man muss einmal gesehen haben, wie das vor sich geht, das ist technische Finesse auf höchstem Niveau. Es kann durchaus auch vorkommen, dass das Motorrad nach einem unglücklichen Sturz vollkommen auseinandergenommen werden muss, eine neue Radaufhängung ist zwei Stunden später montiert, ein gigantischer Arbeitsaufwand in Rekordzeit erledigt! Hierzu muss man natürlich wissen, dass jeder Rennfahrer über mehr als ein Motorrad verfügt. Der Abend gehört der Entspannung und erlaubt ein wenig Freizeit, nachdem gewissenhaft auf ein ausgewogenes Abendessen geachtet wurde.

Samstags, wenn die Zeittrainingsläufe stattfinden, haben die Rennfahrer den gleichen Tagesablauf und Zeitplan wie

Entspannung verfolgen die Fahrer sowie auch Fred das Spektakel auf der rechten Seitenlinie der Stands, das unmittelbar nach dem Rennen zum Gedenken an Jack Findlay vom grossen Phil Read höchstpersönlich auf seiner Paton Gp8 geboten wird. Zwei Dragster fliegen wie Raketen an der Tribüne vorbei, gefolgt von einer eindrücklichen Parade der Polizei.

Am Sonntagmorgen beginnt das Aufwärmtraining der Fahrer etwas früher, daraufhin wird das Frühstück eingenommen und Mike und Domi ziehen sich rasch in ihre individuelle Konzentrationsphase zurück, um dann das Feuer des Tages mit dem Warm-up zu eröffnen, eine wichtige Voraussetzung für die endgültige Feineinstellung des Motorrads. Gegen 10.00 Uhr stehen noch einmal reine Teigwaren auf dem Speisezettel, eine etwas eingeschränkte Diät, die jedoch dazu dient, den Fahrern eine

ger hübscher junger Frauen sind Domi und Mike nun voll konzentriert; drohender Regen kann unsere Champions jedoch nicht abschrecken. Es ist so weit: die Warm-up-Abdeckungen werden entfernt, die Spannung steigt, Herzklopfen, und los geht's in die Aufwärmrunde! Jetzt sieht der Fahrer nur noch seine Strecke, der Circuit ist in seinem Gedächtnis gespeichert. Nach einem kurzen Stopp auf der Startlinie geht es nun wirklich los! Der ganze Pulk gibt Gas, um in der ersten Kurve vorne zu liegen. Domi fährt im Tross mit, während Mike schon zeigt, dass er es wissen will! Plötzlich kracht's! Nach einem Zusammenstoss landet Domi auf dem Teer, er steht jedoch auf und fährt sofort weiter, aber der Abstand zum Rest der Truppe ist gross. Davon lässt er sich aber nicht abschrecken und macht sich an die Aufholjagd. Nun kommt der Regen plötzlich doch noch und das Rennen wird unter-

Der Redakteur und sein Team haben ein super Wochenende damit verbracht, die Arbeit in der Box und in der näheren Umgebung eines Rennstalls kennen zu lernen, Menschen zu erleben, die höchst organisiert sind, bei denen jedes Ding seinen festen Platz hat und zum richtigen Zeitpunkt greifbar sein muss – Menschen, denen keine Fehler passieren dürfen... Ein herzliches Dankeschön an Aki, Fred, Domi, Mike und alle anderen für ihre Freundlichkeit und ihre Unterstützung. Wir hatten auch die Gelegenheit, das Umfeld und die Fahrer der Teams von Randy Krummenacher, Thomas Lüthi und Sandro Corstese zu beschnuppern, die uns ebenfalls sehr herzlich empfangen haben.

Jean-Bernard Egger

Les Suisses chez les Finlandais

La rédaction du Moto-News est partie à la rencontre des Suisses qui gravitent en Moto GP, elle a été invitée par le team finlandais AJO Motorsport qui lui a chaleureusement ouvert ses portes en mai au Grand Prix de France du Mans. Le team manager Aki Ajo qui a ses bases à Toijaka en Finlande n'en est pas à son coup d'essai puisqu'il a créé le Junior Project ainsi que la Mini GP Academy. Ces structures ont pour but de lancer sur les circuits de jeunes pilotes comme notre Domi Aegerter qui brille déjà dans la catégorie dite «biberon».

La vie dans un team de compétition professionnelle ressemble à celle de tous les sportifs d'élite qui passe de circuit en circuit de janvier à novembre. L'hiver est consacré à la préparation physique et les pilotes comme Domi Aegerter et Mike Di Meglio ainsi que les jeunes loups du Team FFM avec Cyril Carrillo et Louis Rossi et bien d'autres se retrouvent ensemble sous les conseils avisés d'un ancien champion de lutte Fred Corminboeuf qui nous vient du fameux club de Domdidier. En même temps quelques stages de moto-cross affûtent les techniques de la glisse, les premiers tests en circuit sont prévus pour préparer les motos et les adapter à la morphologie de chaque sportif. Durant les pauses, chaque pilote suit un régime défini par un diététicien, le poids dans la catégorie 125 CC est important, un homme à la carrure de Domi est vite désavantagé par rapport aux gars plus longilignes. La saison intermédiaire est aussi importante pour passer d'une exposition à l'autre afin de remplir les obligations contractuelles ou chercher d'autres soutiens.

La saison des courses bat son plein dès la fin mars déjà, les GP s'enchaînent les uns aux autres. Les résultats doivent immédiatement être présents car dès que le team engrange des points c'est aussi l'assurance de disposer d'un box à part entière.

La semaine commence par un peu de repos et loisir, et le déplacement au prochain GP se fait suivant la distance entre le lundi et éventuellement le mercredi. L'important est d'arriver à temps pour placer le semi remorque dernière le box sinon vous vous retrouvez à la rue, le véhicule pour les hospitalités est placé dans le parc aux coureurs, à signaler que le team AJO partage avec la FFM le même site. Les caravanes ou motor-homes sont placés dans un endroit plus tranquille. Pendant que les mécanos montent l'atelier et le stand pour directement travailler sur les motos, les pilotes reprennent immédiatement l'entraînement physique, s'il y a un décalage horaire, un moment de stabilisation est prévu. Le jeudi est consacré au repérage du circuit en profitant d'un footing, ensuite le pilote rejoint les



Box Team Ajo

mécanos pour prendre toutes les dispositions pour qu'une moto soit opérationnelle dans la

configuration spécifique par rapport aux conditions atmosphériques et du circuit. Quelques tours de roues les décisions finales sont prises, un tour de circuit à pied avec une analyse des points de repères termine la journée.

Le vendredi matin, le pilote se lève à 6h45 pour une petite course à pied, vers les 7h00 il prend son petit déjeuner, ensuite une rencontre avec les techniciens et mécanos est organisée. Un moment d'isolement et d'échauffement précède l'arrivée au box. Un debriefing a lieu avec le staff. Vers 11h00 le pilote prend son repas de midi à base de pâtes blanches uniquement pendant qu'un échange d'idées a lieu avec Fred. Un peu de temps libre suit et vers 13h00 un nouvel échauffement musculaire met le pilote dans de bonnes conditions pour s'assurer des bonnes dispositions lors des



Atelier Team Ajo

essais chronométrés. Dès que les essais sont terminés, les mécanos démontent la moto pour vérifier le matériel alors que Domi, Mike, Aki et Fred se retrouvent devant l'écran de l'ordinateur pour chercher tous les paramètres qui doivent être améliorés en analysant la télémétrie enregistrée durant les tours de roues. La journée se termine avec un dernier passage sur la piste soit en scooter ou à pied pour modifier quelques repérages en fonction des résultats de la télémétrie. Pour les mécaniciens, un énorme travail débute par le démontage complet de la moto, nettoyage de tous les petits recoins qui peuvent contenir des éléments néfastes, toutes les pièces sont contrôlées les unes après les autres. Ensuite le remontage s'effectue minutieusement, les réglages sont faits en rapport avec les paramètres définis avec les résultats des essais et des remarques des pilotes. Pour s'assurer du bon fonctionnement, le moteur est mis en chauffe puis le doigté du mécanicien entre en jeu. Surprenant de voir que chacun a sa méthode pour déceler la moindre vibration anormale. Il faut voir comment cela se passe, la finesse à l'état pure. Il se peut aussi qu'à la suite d'une malheureuse chute la moto soit démolie, en deux heures une nouvelle brêle est remise sur les roues, un travail de titan dans un temps record. Il faut savoir dans cette catégorie que chaque pilote ne dispose que d'une seule moto. La soirée est réservée à prendre un peu de détente et de temps libre tout en ayant soin de s'alimenter avec un repas équilibré.

Le samedi des essais chronométrés, les pilotes se trouvent dans le même régime et tempo que le vendredi, pour Mike les essais se passent dans des conditions optimales alors que Domi est confronté à des problèmes de réglages et de rythme, cependant la situation n'est pas catastrophique compte tenu que la phase d'apprentissage est en court. Comme moment de détente tous les pilotes et Fred suivent attentivement le spectacle qui est donné sur la ligne droite des stands, ceci juste après la course à la mémoire de Jack Findlay remportée par le maître Phil Read en personne qui

manie encore très bien sa Paton Gp8. Deux dragsters déboulent ensuite comme des fusées devant les tribunes suivies par une superbe parade de la gendarmerie nationale.

Le dimanche matin, la mise en forme débute plus tôt, le petit déjeuner lui succède et très vite Mike et Domi entrent dans la phase d'isolement et de concentration pour ouvrir les feux de la journée avec le warm up qui est important pour assurer les der-

mence à battre et hop départ pour le tour de chauffe. Là le pilote ne voit que sa course et la piste, après un court arrêt sur la ligne de départ, cette fois c'est parti! Toute la troupe s'engage pour pointer en tête au premier virage. Domi part dans le paquet tandis que Mike montre déjà qu'il en veut. Soudain patatas! Un accrochage met Domi au tapis, il se relève et repart de plus belle mais le trou devant lui est déjà important. Il ne se laisse pas impressionner et se lance à

fête est organisée dans le box, les pilotes, mécaniciens du team Ajo, de la FFM et du team Derbi se retrouvent pour congratuler Mike di Meglio qui est personnage très simple, attachant et sympathique comme tous les protagonistes des équipes en présence. Ensuite, chacun se remet au travail pour nettoyer les motos, changer les pièces défectueuses et le tout est méticuleusement rangé dans la semi-remorque pour un nouveau voyage.



Domi Aegerter

niers réglages. Vers les 10h00, les pâtes blanches sont à nouveau au menu, ce régime un peu restrictif est destiné à ingurgiter des sucres lents pour assurer une bonne résistance et l'énergie nécessaire durant la course. Vers les 10h50 commence la procédure pour la course proprement dite, la mise en place, de suite les pneus sont à nouveau mis en chauffe sous des couvertures. Malgré la présence des charmantes jeunes filles, Domi et Mike sont dans la phase de concentration, l'incertitude est de mise car la pluie menace ce qui ne perturbe pas nos champions. L'heure approche, les couvertures chauffantes sont enlevées, la tension monte, le cœur com-

me la poursuite du peloton. La pluie tombe d'un coup et la course est arrêtée. Nouvelle procédure de départ et la course repart. Mike se met immédiatement dans le bon train, un autre Suisse se distingue, car le sympathique Randy Krummenacher suit aussi dans le bon wagon, Domi se trouve un peu enfermé. Mike Di Meglio est vainqueur de son Grand Prix de France, Randy termine 10^e et Domi se retrouve plus à l'arrière. Pour lui, Le Mans aura été une expérience de plus et l'apprentissage continue, car le potentiel de progression du pilote est encore à explorer.

Pendant que les autres catégories en décroissent, une petite

Le rédacteur et ses accompagnants ont passé un super week-end à suivre le travail dans le box ainsi qu'aux alentours des activités d'une équipe de gens très bien organisés où chaque chose a sa place au bon moment et où le droit à l'erreur n'est pas acceptable. Un grand merci à Aki, Fred, Domi, Mike et tous les autres pour leur gentillesse et leur soutien. Nous avons eu aussi la chance de côtoyer l'entourage et les pilotes des teams de Randy Krummenacher, Thomas Lüthi et Sandro Cortese qui nous ont également reçu chaleureusement.

Jean-Bernard Egger

1ST INTERNATIONAL SUPERCROSS ZÜRICH

7.-8. NOVEMBER 2008 HALLENSTADION



SPONSOREN



MIT TITELSONG

WWW.SX-ZUERICH.CH

© 2008 Markus Bacht



VIP-Ticket: CHF 180.-
Business Seat, Eintritt Fahrerlager,
3-Gang Menu, Programmheft und
Eintritt After Race Party ab 24:00h.
daniel.zollinger@sx-zuerich.ch

