

# MOTOnews

Ausgabe/Edition: 20

Erscheint 6x jährlich/parution: 6x par an

Juni/juin 2012

Auflage/tirage: 9000 Expl.

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

© Herbert Raschke / pixelio.de



## «Mission Possible»

Seite 10/Page 12



## Treffen der Meritum-Gruppe in Dielsdorf Rendez-vous du Groupe Meritum à Dielsdorf

Seite 22/Page 24



## Intelligente Köpfe schützen sich Les têtes intelligentes se protègent

Seite 27/Page 29



# So viel Steuern und Abgaben bezahlen Auto- und Motorradfahrer

//Seite 5

# Les automobilistes et motards paient tellement d'impôts et de taxes

//Page 7

# Restaurant Stöckli

Löwenberg 3280 Murten

# TÖFF TREFF

Jeden Freitag ab 18.00 Uhr  
von Mai bis Ende September

**Ausnahmen  
KEIN TÖFF TREFF!**

18. Mai 2012  
27. Juli 2012  
3. August 2012



# Course de côte moto

Châtel-St-Denis / Les Paccots

AFM

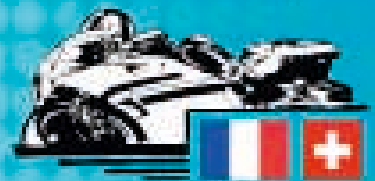


Ville de  
Châtel-St-Denis



Championnat Franco-  
Suisse de la montagne

**JOE GENOUD  
CHALLENGE**



Championnat Suisse  
Vintage



# 23-24.06.2012

[www.mcchatel.ch](http://www.mcchatel.ch)



## Liebe Motorradfreunde und FMS-Mitglieder

Der Verkehr auf den Schweizer Strassen hat sehr stark zugenommen. Innert 20 Jahren hat sich die Frequenz auf den Autobahnen verdoppelt, in dieser Zeit hat auch die Bevölkerung um eine Million Menschen zugenommen.

Die Verkehrsinfrastruktur hinkt aber dieser Entwicklung stark hinterher. Die Verkehrswege müssen nun dringend der neuen Situation angepasst, respektive ausgebaut werden, ansonsten wird es zu einem Verkehrskollaps kommen. Der notwendige Ausbau wird zweifellos viel Geld kosten.

Es wird nun versucht, die Verkehrsabgaben schrittweise zu erhöhen, so z.B. der Preis für die Autobahnvignette und der Treibstoffzollzuschlag. Ist dies aber auch berechtigt und notwendig? Betrachtet man die aktuellen Abgaben beim Privatverkehr etwas genauer, kommt man schnell zum Schluss, dass der Privatverkehr heute schon Riesensummen an den Staat abgibt: 2011 waren dies rund 9,5 Mia. Franken an den Bund und gegen 2 Mia. Franken an die Kantone. In dieser Ausgabe von MOTOnews präsentieren wir Ihnen einmal die detaillierten Zahlen dazu.

Beim Ausbau und beim Unterhalt der Verkehrswege muss auch die Verbesserung der Sicherheit, gerade auch für die Motorradfahrer, berücksichtigt werden. Die FMS Verkehrssicherheitskommission (VKS) und die Delegierten der FMS bei den verschiedenen Bundesstellen werden dazu entsprechend Einfluss nehmen. Die FMS wird auch mit Standaktionen an verschiedenen Anlässen und Töff-Treffpunkten präsent sein.

Auch die Motorradfahrer entrichten hohe Abgaben, entsprechend haben sie auch Anspruch auf fahrbare und sichere Strassen.

Ich wünsche allen einen erlebnisreichen und unfallfreien Sommer.

*Nationalrat Walter Wobmann  
Zentralpräsident FMS*

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

La circulation routière en Suisse a énormément augmenté. Durant les vingt dernières années, la fréquence sur les autoroutes a même doublé. Durant cette période, la population a augmenté d'un million de personnes.

Par contre, l'infrastructure routière est plutôt en retard par rapport à ce développement. Il est donc absolument nécessaire d'adapter les possibilités routières resp. de les améliorer pour éviter des chaos. L'extension nécessaire coûtera incontestablement beaucoup d'argent.

De ce fait, petit à petit, il est tenté d'augmenter des taxes routières comme par ex. le prix de la vignette autoroutière et la taxe douanière sur l'essence. Est-ce vraiment justifié et nécessaire? Si l'on observe plus minutieusement les taxes actuelles, nous constatons que les usagers routiers privés payent déjà aujourd'hui des sommes énormes à l'Etat: en 2011, env. 9.5 mia. de francs à l'Etat et env. 2 mia. de francs aux cantons. Dans cette édition du MOTOnews, vous pourrez découvrir des chiffres détaillés.

Lors de l'extension et de l'entretien du réseau routier, l'amélioration de la sécurité plus spécialement pour les deux roues doit être également prise en compte. La commission pour la sécurité routière de la FMS (CSR) et les délégués de la FMS de différents organes parlementaires prendront également position dans ce sens. Avec un stand, la FMS est présente à différentes manifestations et rencontres de motos.

Les motards payent également des taxes élevées et par conséquent, ils ont le droit de rouler sur des routes sûres et adéquates.

Je souhaite à toutes et tous un été riche en événements et sans accident.

*Walter Wobmann, Conseiller national  
Président de la FMS*



## Cari amici motociclisti e membri FMS

Il traffico sulle strade svizzere è aumentato considerevolmente. Nel giro di 20 anni l'affluenza sulle autostrade è raddoppiata; nello stesso arco di tempo, anche la popolazione è cresciuta di un milione di persone.

Le infrastrutture stradali non seguono tuttavia di pari passo questo sviluppo. Occorre pertanto adottare, con urgenza, dei provvedimenti per adattare le strade alla nuova situazione o, eventualmente, ampliarle; in caso contrario, si giungerà a un collasso del traffico. Il necessario ampliamento comporterà indubbiamente spese ingenti.

Allo stato attuale si cerca di aumentare gradualmente le tasse sul traffico, come ad es. il costo della vignetta autostradale e il sovrapprezzo doganale per il carburante. Questi provvedimenti sono tuttavia giustificati e necessari? Se si osservano più specificamente le attuali tasse del trasporto privato, si giunge presto alla conclusione che il trasporto privato versa già somme ingenti allo stato: nel 2011, circa 9,5 miliardi di franchi alla Confederazione e circa 2 miliardi di franchi ai Cantoni.

In questo numero di Moto news potete leggere nel dettaglio le cifre corrispondenti. Per quanto riguarda l'ampliamento e la manutenzione delle strade si deve considerare anche il miglioramento della sicurezza che, nella fattispecie, interessa da vicino anche i motociclisti.

La Commissione per la sicurezza dei trasporti della FMS (VKS) e i delegati della FMS presso i diversi Uffici federali interverranno conseguentemente. La FMS sarà anche presente con stand informativi a diversi eventi e punti di incontro per motociclisti.

Anche i motociclisti versano ingenti tasse e hanno pertanto diritto ad avere strade transitabili e sicure.

Auguro a tutti un'estate ricca di esperienze e senza incidenti.

*Consigliere nazionale Walter Wobmann  
Presidente FMS*

## Agenda FMS (Juni – August / juin – août)

### Juni/juin 2012

09.06.2012	Levier (F)	Minibike-Trophy
09.-10.06.2012	Obersaxen	Hillclimbing SM / CS / FMS Stand präsent
09.-10.06.2012	Bure	Enduro SM / CS
09.-10.06.2012	Marchaux (F)	Bergrennen SM / CS
10.06.2012	Sion	Pocketbike SM / CS
10.06.2012	Uvrier VS – MC la Lienne	Stempeln / Timbrage Pocketbike
16.-17.06.2012	Broc	Motocross SM / CS
16.-17.06.2012	Villars sous Ecot (F)	Supermoto SM / CS
16.-17.06.2012	Russy FR – MC Lion's	Stempeln/Timbrage Course des caisses à savon
17.06.2012	Fully	Trial SM / CS
23.06.2012	Heimberg	Fête des motards / FMS Stand präsent
21.-24.06.2012	Most (CZ)	Rundstrecken / Circuit SM / CS
23.06.2012	Bassecourt	Trial SM / CS
23.-24.06.2012	Châtel St. Denis	Vintage SM / CS / Bergrennen SM / CS
30.06.-01.07.2012	Boecourt	Vintage SM / CS / Bergrennen SM / CS
30.06.-01.07.2012	Villars sous Ecot (F)	Motocross SM / CS
30.06.-01.07.2012	Noës VS – MC D'Ange	Stempeln / Timbrage

### Juli/juillet 2012

01.07.2012	Levier (F)	Pocketbike SM / CS
01.07.2012	Biesheim (F)	Minibike-Trophy
07.-08.07.2012	Gaschney (F)	Vintage SM / CS
08.07.2012	Günsberg	Motocross SM / CS
08.07.2012	Salins les Bains	Enduro SM / CS
13.-15.07.2012	Oschersleben (D)	Moriwaki GP3 Junior Cup
14.-15.07.2012	Panissieres (F)	Bergrennen SM / CS
14.-15.07.2012	Ederswiler	Motocross SM / CS
19.-21.07.2012	Bydgoszcz Polen/Pologne	67. FIM-Rallye
21.07.2012	Bopfingen (D)	Minibike-Trophy
21.-22.07.2012	Villers sous Chalamont (F)	Bergrennen SM / CS
22.07.2012	Vagney	Enduro SM / CS
27.-29.07.2012	Magny-Cours	Rundstrecken / Circuit 500 Miles

### August/août 2012

03.-05.08.2012	Dijon (F)	Rundstrecken / Circuit SM / CS
04.-05.08.2012	Ambri	Supermoto SM / CS
11.08.2012	Môtiers NE – MC Les Bayards	Stempeln, Ausflug/Timbrage et balade Marathon
11.-12.08.2012	Hautefage la Tour (F)	Bergrennen SM / CS
12.08.2012	Roches	Trial SM / CS
18.08.2012	Orny	Endurance tout Terrain
18.-19.08.2012	Vulliens	Trial des Vestiges
18.-19.08.2012	Marlhes (F)	Bergrennen SM / CS
18.-19.08.2012	Kappelen	Vintage SM / CS
19.08.2012	Levier (F)	Minibike-Trophy
19.08.2012	Cutterwil	Motocross SM / CS

## STEUERN UND ABGABEN VON AUTO- UND MOTORRADFAHRERN IM JAHR 2011

**Im vergangenen Jahr haben die Strassenbenützer wiederum die Strasseninfrastruktur und einen Grossteil der neuen Schieneninfrastruktur bezahlt. Die Gesamteinnahmen des Bundes aus Strassen- und Auto-/Motorradsteuern beliefen sich auf nahezu 9,5 Milliarden Franken. Das waren rund 270 Millionen Franken mehr als im Jahr 2010. Der Bund greift somit immer tiefer in die Taschen der Auto- und Motorradfahrer.**

Die Steuern, die der Bund auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung des helvetischen Strassennetzes (LSVA, Autobahnvignette) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Treibstoffen, Fahrzeugen und Fahrzeugbestandteilen (Mehrwertsteuer) erhebt, haben im Jahr 2011 fast 9,5 Milliarden Franken betragen. Das ist nicht ganz ein Sechstel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes. Rund 4 Milliarden gingen in die allgemeine Bundeskasse.

Bereits in der Vergangenheit eingenommen, jedoch nicht ausgegeben, sondern in der «Strassenkasse» gehortet, hat der Bund jene 2,6 Milliarden Franken bzw. jene 850 Millionen Franken an zweckgebundenen Strassengeldern, die er im Jahr 2008 bzw. 2011 dem Infrastrukturfonds (IF) gutschrieb. Von diesen Einlagen hat der Bund im vergangenen Jahr rund 424 Millionen Franken verwendet. Summa summarum standen ihm 2011 demnach eigentlich nahezu 9,9 Milliarden Franken an Strassengeldern zur Verfügung.

Fast 42 Prozent – was knapp sieben Prozent der 2011 erzielten Steuereinnahmen der Eidgenossenschaft entspricht – dieser beinahe 9,9 Milliarden Franken sind voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse geflossen. Gegen 30 Prozent

wurden für Strassenaufgaben wie z.B. den Unterhalt, Betrieb und Ausbau von Nationalstrassen verwendet. Gegen 20 Prozent wurden zum aller grössten Teil (über 1,95 Mrd. Franken) in die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) – Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), Bahn 2000 bzw. ZEB, Lärmschutzmassnahmen, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) – sowie in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen investiert. Rund fünf Prozent gingen in Form von LSVA-Erträgen an die Kantone.

Das vierte Mal zum Tragen kam der so genannte Infrastrukturfonds IF: Dieser wird aus zweckgebundenen Strassengeldern gespeist und schüttete 2011 insgesamt rund 1278 Millionen Franken aus – davon 863 Millionen für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr und 415 Millionen für Schienen- Agglo-Projekte. Trotz der Entnahme von 2,6 Milliarden Franken im Jahr 2008 sowie 850 Millionen Franken im Jahr 2011 aus der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), um den IF zu alimentieren, hat der Stand der SFSV Ende des vergangenen Jahres noch immer über zwei Milliarden Franken betragen.

Fazit: Die Strassenbenützer (Automobilisten, Motorradfahrer und Transporteure) finanzieren nicht nur die eigentliche Strasseninfrastruktur, sondern leisten darüber

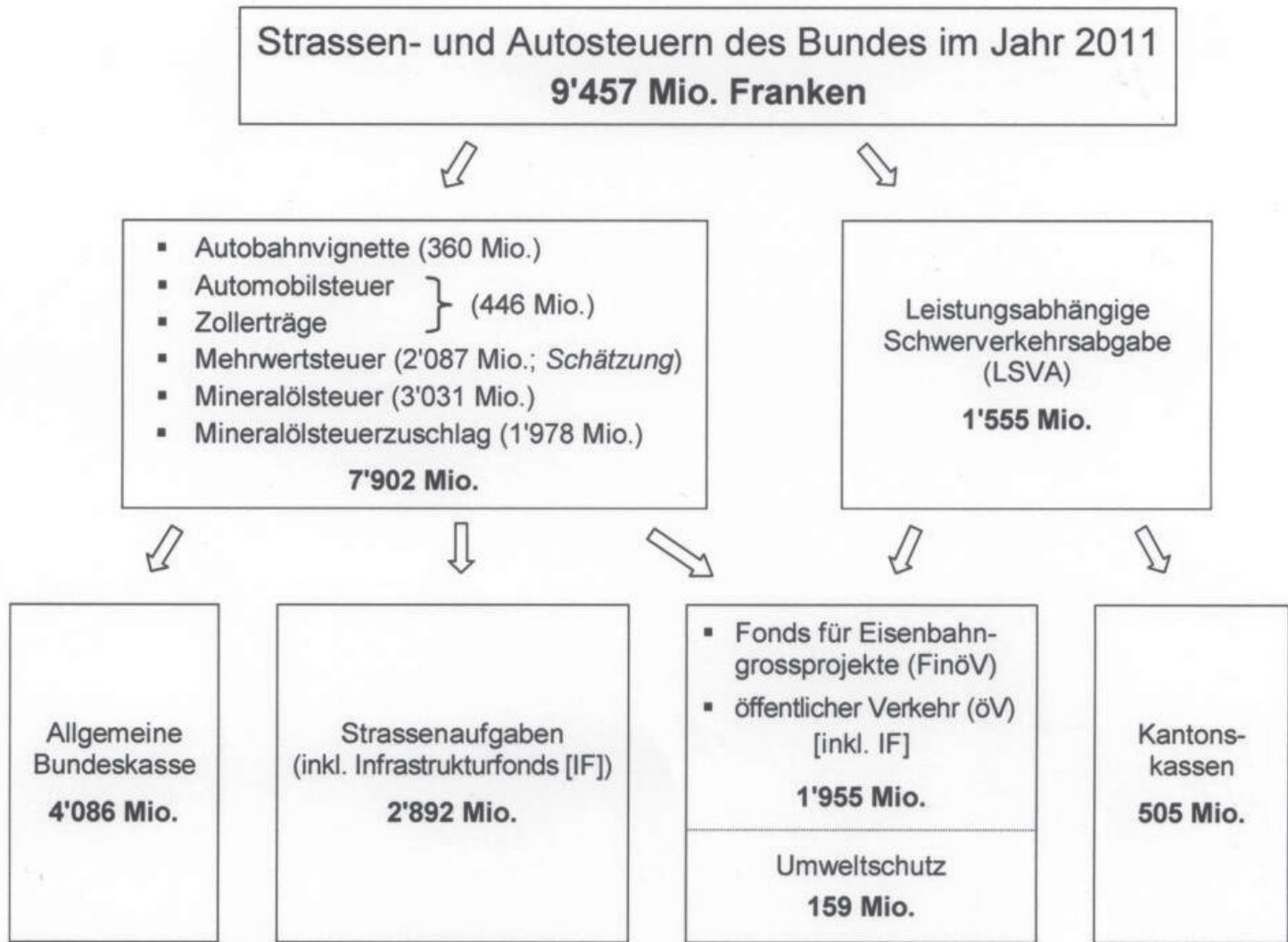
hinaus einen erheblichen Beitrag an die Bereitstellung der neuen Eisenbahninfrastruktur. Ein grosser Teil der Strassen- und Autosteuern ist gemäss Bundesverfassung allerdings nicht zweckgebunden. Die Strassenbenützer trugen deshalb auch 2011 in beträchtlichem Ausmass dazu bei, den Bundeshaushalt zu entlasten.

### STEUERBELASTUNG PRO LITER TREIBSTOFF:

BENZIN: = 87,62 RAPPEN

DIESEL: = 93,03 RAPPEN

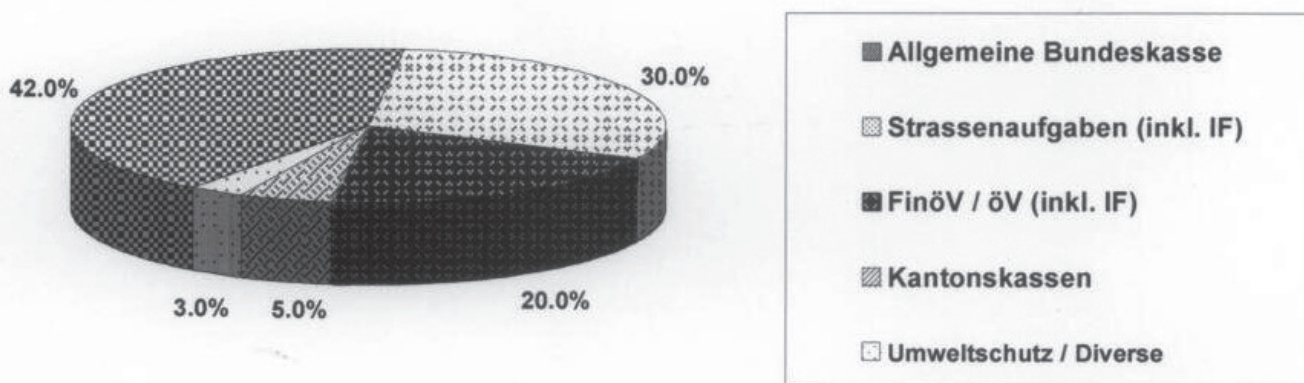
## Darstellung\* der Finanzierung der Strasseninfrastruktur und eines Grossteils der neuen Schieneninfrastruktur



Quelle: Eidg. Finanzdepartement (EFD); [strasseschweiz](http://strasseschweiz.ch)

\* Um die Darstellung übersichtlich zu halten, werden rund 424 Millionen Franken als Finanzierungsquelle ausgeklammert. Diese Mittel stammen vom Betrag (2,6 Mrd. + 850 Mio. Franken), der aus der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenkasse (SFSV) entnommen und in den Jahren 2008 bzw. 2011 dem Infrastrukturfonds (IF) als einmalige bzw. ausserordentliche Einlage gutgeschrieben wurde.

## Darstellung der prozentualen Verwendung der Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2011



## IMPÔTS ROUTIERS ET AUTOMOBILES FÉDÉRAUX EN 2011

**L'an passé, les usagers de la route ont payé une fois de plus toute l'infrastructure routière et la majeure partie de la nouvelle infrastructure ferroviaire. La Confédération a encaissé au total près de 9,5 milliards de francs à titre des impôts routiers et automobiles, soit environ 270 millions de plus qu'en 2010.**

Les impôts que la Confédération prélève sur les carburants (impôt sur les huiles minérales), sur l'importation de véhicules (impôt automobile, droits de douane), pour l'utilisation du réseau routier suisse (RPLP, vignette autoroutière) ainsi que sur les chiffres d'affaires provenant de la vente de carburants, de véhicules et de pièces automobiles (TVA) ont atteint presque 9,5 milliards de francs en 2011. Ce montant représente à peu près un sixième des recettes fiscales globales pour la même année au niveau fédéral.

La Confédération a encaissé dans le passé, non encore dépensé mais thésaurisé dans la «caisse routière» les 2,6 milliards de francs et les 850 millions de francs réunis par les usagers de la route et affectés à la route qu'elle avait crédités en 2008 et en 2011 au fonds d'infrastructure (FI). L'an passé, la Confédération a utilisé environ 424 millions de francs de ces versements. Au total donc, la Confédération disposait en 2011 en fait de presque 9,9 milliards de francs versés par les usagers de la route.

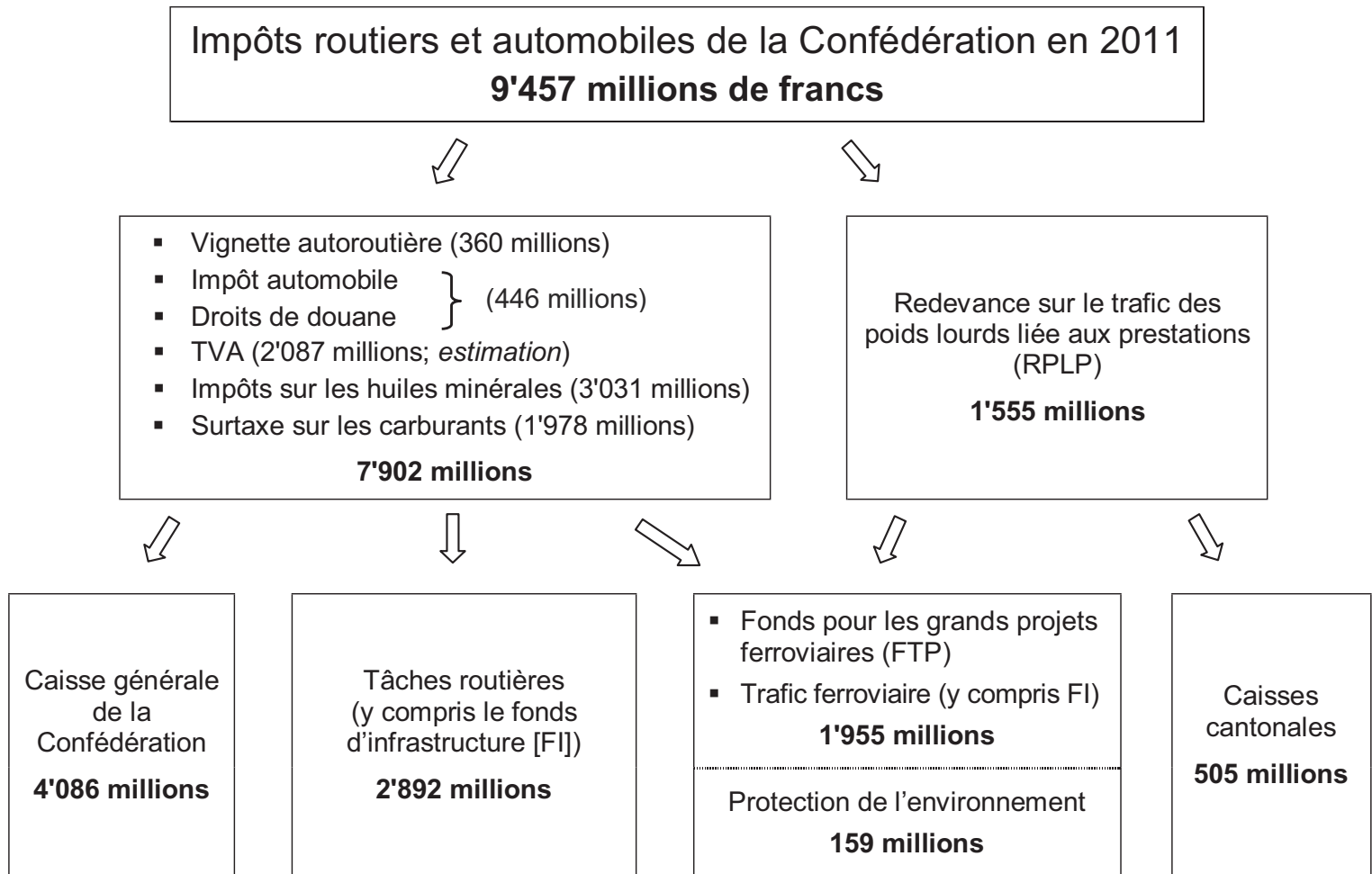
Le FI est intervenu pour la quatrième fois: ce fonds alimenté par les taxes et redevances routières affectées à la route a distribué au total environ 1'278 millions de francs en 2011, soit environ 863 millions pour des tâches en rapport avec le trafic routier et 415 millions pour des projets ferroviaires dans les agglomérations. Malgré le prélèvement de 2,6 milliards de francs en 2008

et de 850 millions de francs en 2011 dans les provisions pour le financement spécial du trafic routier (FSTR) pour alimenter le FI, le niveau de ces réserves atteignait toujours plus de deux milliards de francs à la fin de l'an passé.

Conclusion: les usagers de la route (automobilistes, motocyclistes, transporteurs) financent non seulement l'infrastructure routière à proprement parler, mais apportent de surcroît une contribution notable à la réalisation de la nouvelle infrastructure ferroviaire. Une grande partie du produit des taxes et redevances routières n'étant pas affectée conformément à la Constitution fédérale, les usagers de la route ont aussi continué en 2011 de soulager notablement le budget de la Confédération.

**TAXE FISCALE PAR LITRE**  
BENZINE = 87,62 CENTIMES  
DIESEL = 93.03 CENTIMES

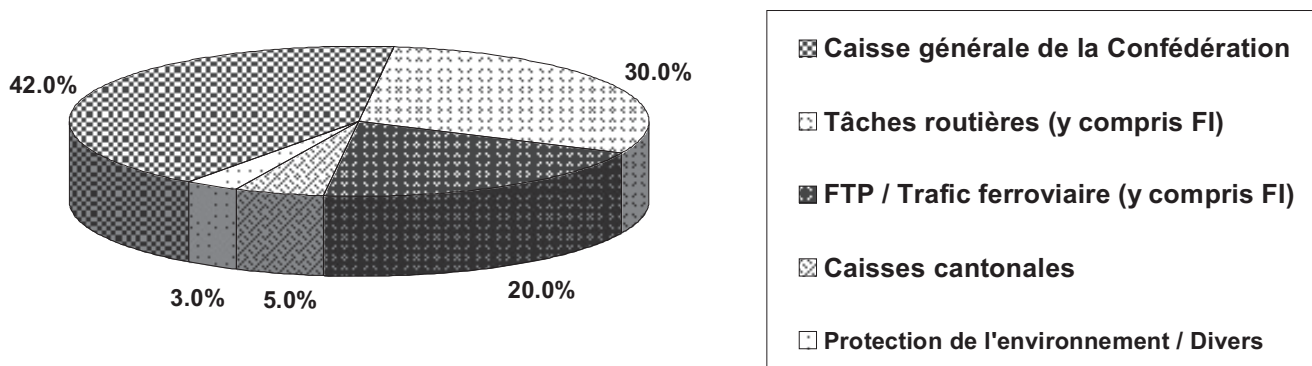
## Présentation\* du financement de l'infrastructure routière et de la majeure partie de la nouvelle infrastructure ferroviaire



Source: Département fédéral des finances (DFP); routesuisse

\* Pour la clarté de la présentation, il n'a pas été tenu compte d'environ 424 millions de francs comme source de financement. Cette somme provient du montant (2,6 milliards + 850 millions de francs) prélevé dans les provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier (FSTR) et attribué en 2008 respectivement en 2011 comme premier versement respectivement comme attribution extraordinaire au fonds d'infrastructure (FI).

## Utilisation (exprimé en pourcentage) des impôts routiers et automobiles de la Confédération en 2011





## TASSE STRADALI E IMPOSTE SUI VEICOLI A MOTORE DELLA CONFEDERAZIONE NEL 2011

**Lo scorso anno, gli utenti della strada hanno pagato ancora una volta l'infrastruttura stradale e una larga parte della nuova infrastruttura ferroviaria. Dalle tasse stradali e dalle imposte sui veicoli a motore la Confederazione ha riscosso complessivamente quasi 9,5 miliardi di franchi. Circa 270 milioni di franchi in più rispetto al 2010.**

Le tasse che la Confederazione ha imposto sul carburante (imposta sugli oli minerali), l'importazione di veicoli (imposta sugli autoveicoli, proventi doganali), l'utilizzo della rete stradale elvetica (TT-PCP - tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, vignetta autostradale) e sui fatturati derivanti dalla vendita di carburanti, autoveicoli e loro componenti (IVA), nel 2011, sono ammontate a quasi 9,5 miliardi di franchi. Una somma che non è neppure un sesto delle entrate fiscali totali della Confederazione. Circa 4 miliardi sono fluiti nella Cassa generale della Confederazione.

Di tutte le somme già riscosse in passato, tuttavia non spese, ma accantonate nella «Cassa stradale», la Confederazione può contare su 2,6 miliardi di franchi e/o 850 milioni di franchi di fondi a destinazione vincolata per le strade, che nel 2008 e nel 2011 ha accreditato al fondo infrastrutturale (FI). Di questi accantonamenti, lo scorso anno la Confederazione ha utilizzato circa 424 milioni di franchi. Ricapitolando, nel 2011 erano ancora effettivamente a disposizione della Confederazione circa 9,9 miliardi di franchi di fondi destinati alle strade. Circa il 42 per cento – che corrisponde a meno del sette per cento delle entrate fiscali riscosse nel 2011 dalla Confederazione svizzera – di questi quasi 9,9 miliardi di franchi sono fluiti in maniera incondizionata nella Cassa generale della Confederazione. Circa il

30 per cento è stato utilizzato per espletare compiti nel settore stradale, per es. manutenzione, gestione, esercizio e ampliamento di strade nazionali. Circa il 20 per cento è stato investito, per la maggior parte (oltre 1,95 miliardi di franchi), per il finanziamento dei grandi progetti ferroviari (FTP) – la nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA), la Ferrovia 2000 o SIF, misure contro il rumore, il raccordo della Svizzera orientale e della Svizzera occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo alla rete ad alta velocità, raccordo RAV) – e per le infrastrutture ferroviarie destinate al traffico d'agglomerato. Circa il cinque per cento è andato ai Cantoni sotto forma di ricavi TTPCP.

Per la quarta volta è stato utilizzato il fondo infrastrutturale (FI): il fondo viene alimentato da fondi a destinazione vincolata per le strade e nel 2011 ha versato un totale di circa 1'278 milioni di franchi – di cui 863 milioni per lavori connessi alla circolazione stradale e 415 milioni per progetti ferroviari d'agglomerato. Nonostante il prelievo di 2,6 miliardi di franchi nel 2008 e 850 milioni di franchi nel 2011 dall'accantonamento del finanziamento speciale traffico stradale (FSTS) per alimentare l'IF, alla fine dello scorso anno l'accantonamento FSTS era ancora di oltre due miliardi di franchi. Conclusione: gli utenti della strada (automobilisti, motociclisti e trasportatori) non finanziano solo la vera e propria infrastruttura

stradale ma danno anche un considerevole contributo all'approntamento della nuova infrastruttura ferroviaria. Conformemente alla Costituzione federale, una parte ingente delle tasse stradali e delle imposte sui veicoli a motore non è tuttavia vincolata a uno scopo. Anche nel 2011 gli utenti stradali hanno pertanto contribuito in misura ragguardevole a sgravare il bilancio della Confederazione.

### ONERE FISCALE PER LITRO

BENZINA: = 87,62 CENTESIMI

DIESEL: = 93,03 CENTESIMI

## «MISSION POSSIBLE»

In der Schweizer Motocross Szene läuft es rund. Da ist einerseits Julien Bill, der mit seinen kühnen Saisonzielen für viel Gesprächsstoff sorgt, da sind andererseits acht Inter-Meisterschaftsläufe, volle Startlisten und mit Arnaud Tonus, Valentin Guillod und Jeremy Seewer drei Fahrer, die auch international mithalten können.

### Überflieger Julien Bill

Der Genfer Motocross Weltmeister hat 2012 sehr ehrgeizige Ziele. Er will den Schweizermeistertitel sowohl in der MX2-Klasse, als auch in der Open-Klasse erringen. Fahrerisch ist er dazu ohne Zweifel in der Lage, doch reicht die Kraft um das doppelte Pensum seiner Konkurrenten zu bestreiten? Die Antwort nach den Rennen in Frauenfeld, Payerne und am Pfingstmontag in Muri/AG ist ein klares Ja.

Der bald 30-jährige Genfer gewann von den ersten zwölf Läufen deren neun. In Payerne plagten ihn eine schwere Grippe und eine gebrochene Nase. In Muri hatte er zwei technische Probleme. Dies zeigt jedoch auf, dass sein Unterfangen kein Spaziergang sein wird. Sind die Läufe der beiden Klassen nämlich direkt nacheinan-



Julien Bill

der, bleibt Bill kaum Zeit sich zu erholen. Nach dem Zieleinlauf muss er die andere Maschine, neue Handschuhe, Helm und Brille in Empfang zu nehmen, sowie etwas Flüssigkeit und einen Energieriegel zu sich nehmen. Welcher Lauf ist der schwierigste? «Natürlich der 4. Lauf, aber dafür trainiere ich die ganze Woche sehr hart,» erläutert Bill und erklärt den Wechsel von der 250ccm<sup>3</sup> auf die 450ccm<sup>3</sup> Maschine. «Die Bremswege und die Spurenwahl sind anders. Ich brauche ein paar Runden um mich anzupassen.»

### Volles Programm

Nachdem anfänglich eine Mini-Meisterschaft mit nur sechs Rennen gedroht hatte, ist es der FMS gelungen, zwei weitere Veranstaltungen ins Boot zu holen. Villars-sous-Écot in Frankreich und Günsberg/SO. Während Günsberg bereits in der Vergangenheit Meisterschaftsrennen ausgetragen hat, wird mit Villars-sous-Écot/Frankreich Neuland betreten. FMS Sportchef Claude Clément erklärt: «Mit Hilfe der Supermotard-Rennen haben wir eine gute Zusammenarbeit mit dem lokalen Klub aufbauen können.» Clément schwärmt von der perfekten Infrastruktur:



Vollkontakt mit den Stars bei der Autogrammstunde

«Die Strecke ist WM erprobt, das Fahrerlager ist riesig und die Kleinsten habe ihre eigene Trainingspiste. Wir können glücklicherweise auf die tatkräftige Unterstützung der Motoclubs Limpachtal/SO und Sense/FR zählen.»

Der FMS Sportchef plant auch bereits die Zukunft: «Ich bin im Hinblick auf 2013 im Kontakt mit neuen Veranstaltern und bin optimistisch, dass wir auch 2013 eine hochstehende Meisterschaft auf die Beine stellen können.

### Starker Nachwuchs

Während sich Bills internationale Karriere dem Ende zuneigt, befinden sich unsere Talente im Aufwind. Arnaud Tonus, aktuell die Nummer 1, ist zwar verletzungsbedingt ausser Gefecht, doch ist dem Genfer zuzutrauen in der WM wieder schnell Fuss zu fassen. Dafür ist es Valentin Guillo, dem 19-jährigen Freiburger, gelungen sich in der Weltmeisterschaft der Klasse MX2 zu etablieren.

Dazu untermauerte Jeremy Seewer mit seinen jüngsten Erfolgen in Deutschland und in Muri, dass er eine vielversprechende Nachwuchshoffnung ist. Nun wird der 17-jährige Zürcher in der Europameisterschaft MX2 behutsam an grössere Aufgaben herangeführt.

*Max Zahner*



Siegerehrung v.l.n.r.: Julien Bill, Jeremy Seewer, Romain Billerey



Jeremy Seewer

## MISSION POSSIBLE



Podium de sidecars

**Tout tourne rond sur la scène du motocross suisse. D'un côté, les buts de la saison avoués par Julien Bill qui ont fait couler beaucoup d'encre, de l'autre côté, 8 épreuves au championnat, des grilles de départ remplies avec les participations d'Arnaud Tonus, Valentin Guillod et Jeremy Seewer qui brillent sur la plan international.**

### L'aviateur Julien Bill

Le championnat du monde genevois s'est fixé comme but de remporter le titre de champion suisse des 2 catégories MX2 et MXOpen. Aucun doute sur ses qualités de pilotage mais est-ce que ses capacités physiques avec ce double pensum suffiront-elles pour battre ses concurrents? La réponse après les épreuves de Frauenfeld, Payerne et Muri/AG sont claires, oui. Le Genevois qui va atteindre bientôt ses 30 ans a remporté 9 des 12 premières manches. A Payerne, il souffrait d'une grippe et d'un nez cassé. A Muri, il a eu 2 problèmes techniques. Ceci démontre que c'est tout le contraire d'une promenade de santé. Lorsque les manches des 2 classes se déroulent l'une après l'autre, Bill a juste le temps de récupérer. Après le passage de la ligne d'arrivée, il change de machine,

reçoit de nouveaux gants, casque et lunettes, se désaltère et ingurgite des produits énergétiques. Quelle est la manche la plus difficile ? «Naturellement la 4ème mais je m'entraîne toute la semaine en conséquence» répond Bill et apporte des précisions sur le changement de la 250 ccm3 avec la 450 ccm3 : «la distance de freinage et le choix des lignes sont différents. J'ai besoin de quelques tours pour m'adapter.»

### Programme complet

Alors qu'un mini-championnat avec 6 épreuves était prévu en début d'année, la FMS a réussi à compléter le calendrier avec 2 courses supplémentaires, Villars-sous-Écot en France et Günsberg/SO. Alors que Günsberg faisait partie des précédents championnats, Villars-sous-Écot est une première. Claude Clément, responsable sport-FMS répond : «L'organisation



Podium MX2 Patrick Walther, Jeremy Seewer, Valentin Guillod

d'épreuves de supermotard nous a permis de créer une excellente et étroite collaboration avec le club local.» Clément rêve de ces parfaites infrastructures : «la piste est homologuée championnat du monde, le parc des coureurs est immense et les petits ont une piste d'entraînements. Nous pouvons compter heureusement sur l'appui des motoclubs Limpachtal/SO et Sense/FR».

Le chef sport FMS sport envisage déjà l'avenir: «Pour 2013, je suis déjà en contact avec des nouveaux organisateurs. Je suis optimiste et persuadé que nous pourrions mettre sur pied un calendrier 2013 de bonne qualité et très bien fourni.»

### Espoirs de qualité

Alors que la carrière internationale de Bill touche à sa fin, nous possédons un réservoir de jeunes talents. Le no 1 actuel est Arnaud Tonus. Bien que blessé actuellement, nous sommes convaincus que le Genevois va retrouver bientôt toutes ses facultés pour s'immiscer et briller à nouveau en championnat du monde.

Valentin Guillod, le Fribourgeois de 19 ans, a réussi à s'établir dans le championnat du monde MX2. Avec ses récents succès en Allemagne et Muri, Jeremy Seewer confirme son immense talent et est un jeune espoir très prometteur. Le Zurichois

de 17 ans participe également au championnat d'Europe MX2 où des tâches plus ardues l'attendent.

*Max Zahner*



Valentin Guillod

**Hôtel-Restaurant**  
**Deux-Clefs**  
2882 Saint-Ursanne  
[Rue du 23 Juin 31](http://www.deux-clefs.ch)

Tél. 032.461.31.10  
[www.deux-clefs.ch](http://www.deux-clefs.ch)  
deux-clefs@bluewin.ch  
Famille COMTE

Einfach-Angenehm-Sympathisch



**D'Avini**  
RESTAURANT

CHEZ FETI

BAR - PIZZERIA

PLACE DU MARCHÉ 3  
CH - 2610 ST-IMIER  
TEL.: 032 940 72 92  
FAX: 032 940 72 93

**Auberge**  
**du Petit**  
**Savagnier**

Chantal et Jean-Marc  
Breitler

Le "Fer brûlant"  
Friture de carpe du Jura

Chambres d'hôtes

Rue du Recey 2 2065 Savagnier  
032 857 25 90  
[www.auberge-du-petit-savagnier.ch](http://www.auberge-du-petit-savagnier.ch)

**BONNE**  
LES BUCIENETS

Motocycliste  
10% Donnerstag  
Treff 15. Mai -  
15. Sept.

**Café - Restaurant**  
**de la Poste**  
M. & M. Paupé

2350 Saignelégier  
032 951 11 79



Nasah GmbH  
**Auberge du Relais**  
Route de Pierre-Pertuis  
CH - 2605 Sanceboz  
Tél.: 032 489 11 88  
Fax: 032 489 29 88  
Fermé le Lundi

Nasah GmbH  
**Auberge du Relais**  
Restaurant / Motel  
Pizza au feu de bois

**Auberge de la Couronne**

Valérie & Urs Chalupny | Auberge de la Couronne  
La Theurre 6 | 2350 Saignelégier | Tél. 032 951 11 15  
Fax 032 951 34 15 | [www.couronne-latheurre.ch](http://www.couronne-latheurre.ch)

Anne et Fredro  
Tschirren

**"Les Voyageurs"**  
Au Bois-Derrière

2362 Montfaucon/Jura  
Tél. 032 955 11 71  
contact@voyageursboisderriere.ch  
[www.voyageursboisderriere.ch](http://www.voyageursboisderriere.ch)  
Fermé lundi et mardi



**Hotel Garni**  
Ancienne fromagerie  
Alti Käst

Kleiner und grosser Saal für diverse Anlässe:  
Petite et grande salle

Restaurant Guillaume Tell  
Sandra & Richard Ueltschi-Jaggi  
Le Cernil  
2722 Les Reussilles  
Tél: 032 487 67 67  
[www.juragourmand.ch](http://www.juragourmand.ch)

**Restaurant**  
**de la Clef**  
Chez Dani et Mimi

GRAND-RUE 57  
2608 COURTELARY  
TÉL. 032 943 12 02  
FAX 032 943 11 35  
Fermé le dimanche

**LA LEGENDE**  
Hôtel-Restaurant  
La Légende  
Le Bœchet 16  
2336 Les Bois  
[www.lalegende.ch](http://www.lalegende.ch)

Tél: 032/466.13.61

Restaurant fermé:  
Dimanche soir et lundi



**Métairie de Clèmesin**  
Alt. 1050m

Café Restaurant  
Terrasse

Catherine Cuche et famille  
032 853 14 18



**La Buvette**

Spécialité  
Maison  
Fromage  
et  
Poissonnes

Ne geschlossen  
La fermé

Elisabeth Girard  
CH 2515 Prêles BE  
Tél. 032 315 14 08



**Restaurant Traube Walperswil**  
ROGER+TRUDI  
SCHÄRMELI  
HAUPTSTRASSE 9  
3272 WALPERSWIL (BE)  
TELEFON: 032/ 396 11 28  
MITTWOCH+DONNERSTAG GESCHLOSSEN



**Hôtel-Restaurant**  
**La Chevauchée**

Famille Pinto  
032/484.91.18  
Route Principal 59  
2718-Lajoux  
Partenaire et Présent [www.juragourmand.ch](http://www.juragourmand.ch)



**HÔTEL-RESTAURANT DE LA TOURNE**

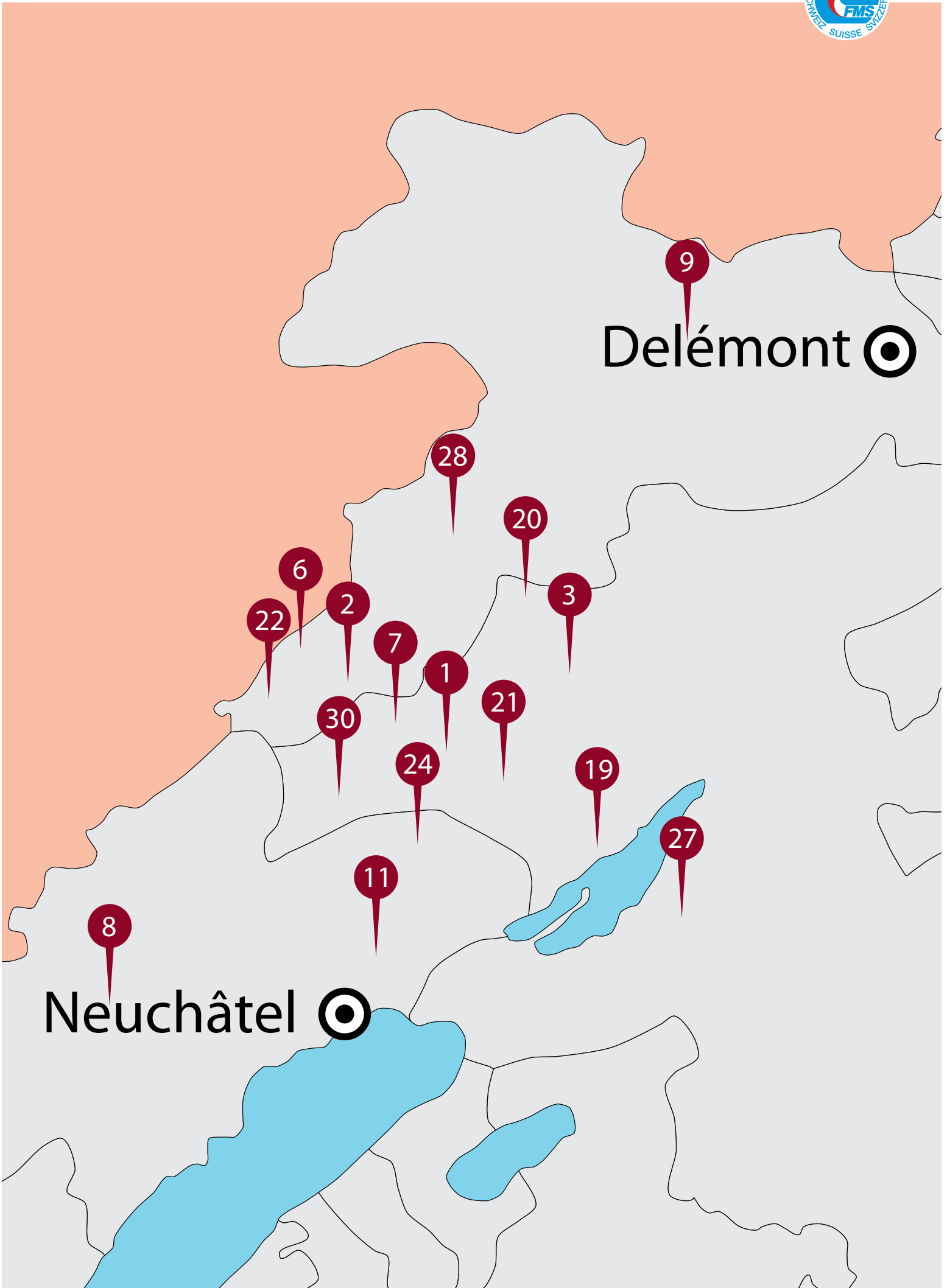
Famille Frédy Perrin-Gacond  
2019 La Tourne s/ Rochefort  
Tél: 032/855.11.50

Spécialités  
Jambon à l'os  
Croûtes au fromage  
Fondue

Salle pour sociétés,  
Banquets, Fêtes de famille  
Choix de menus à disposition  
Grand parc

Fermé mardi et mercredi





Dirk Fricke und Sonja Frei  
Gösggerstrasse 1  
5015 Erlinsbach

**Gasthof Löwen**

Öffnungszeiten:  
Mittwoch bis Montag ab 9.00 Uhr  
Sonntag ab 10.00 Uhr  
Dienstag Ruhetag

Fon: +41 (0) 71 992 71 71  
Mail: loewen@erlinsbacher-loewen.ch  
www.erlinsbacher-loewen.ch

Eine Spritztour durch wunderschöne  
Toggenburg, willkommen in der Ostschweiz!

**KAPPLER HOF**

Kapplerstrasse 111  
9642 Ebnat-Kappel  
Tel. +41 (0) 71 992 71 71  
Fax +41 (0) 71 992 71 68  
hotel@kapplerhof.ch / www.kapplerhof.ch

Jahr ein - Jahr aus - unser Hit!

Fondue chinoise oder Fondue bourguignonne à discrétion

**Landgasthof Hirfchen Euthal**

Clare Weg, Badkanton: 34, 8664 Badwil, Tel. 062 412 22 53  
www.hirfchen.ch

Heidi Lüthi-Sommerholder  
Solothurnstrasse 2  
3303 Jegenstorf

**Gasthof Kreuz**  
Jegenstorf

Telefon: 031 761 02 01  
Fax: 031 761 37 02  
E-Mail: kreuzjegenstorf@bluewin.ch

Mittwoch u. Donnerstag geschlossen

**Best Western**  
Hotel Grauholz

A1 - Hotel Restaurant Grauholz AG  
Autobahn A1, CH-3063 Ittigen/Bern

Telefon: +41 (0)31 915 12 12  
Telefax: +41 (0)31 915 12 13  
E-Mail: info@hotelgrauholz.ch  
Internet: www.hotelgrauholz.ch

**RELAIS DE VUARGNY**  
ROUTE DES ORMONTS, 1663 LE SEPEY

HÔTEL - RESTAURANT  
DU GRAND FRÉDÉRIC

Le Canal  
2127 Les Rayards (NE)  
Tel.: 032 / 866 11 28  
Portable: 079 / 326 78 68  
Valérie Gruet, gérante

Chambres d'Hôtes

Lun - Mar : fermé, ouvert pour groupes  
Mer - Sam : 08h30 - minuit  
Dim : 10h00 - 18h00

4. April  
NEUSTART  
**Biker Point**

Ab April jeden Mittwoch

**LANDGASTHOF**  
**BÄREN**  
RÜTI B. RIGGISBERG

**JURAPARC**  
VALLOBRE

Chalet-Restaurant du Mont-d'Orzeires  
Route Vallorbe/Vallée de Joux  
Famille Blanc  
1342 Le Pont/Vallorbe  
Tel. +41 21 843 17 35  
Fax +41 21 843 12 31  
www.juraparc.ch  
juraparc@juraparc.ch

VALÉE DE JOUX  
HÔTEL DE LA TRUITE

10 BORD DU LAC

Charmant Hôtel - Restaurant entre lacs et montagnes

Danielle Diacon  
Michel Paratte

**Auberge du Chêne**

1637 Charmey  
www.lechene.ch  
aubergeduchene@bluewin.ch

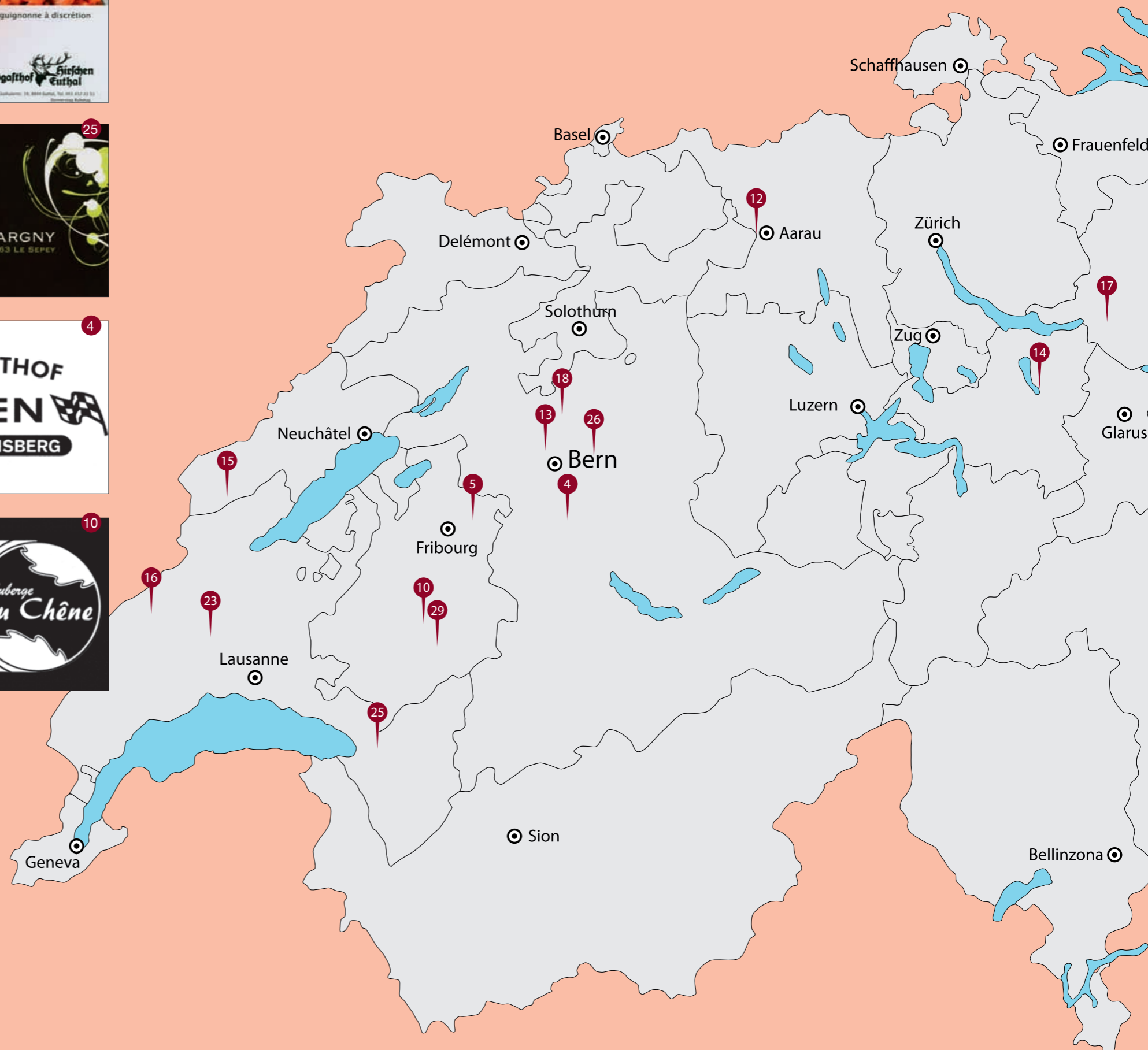
Herzlich Willkommen im Hotel zum Wasserfall

Famille Thürlin  
7 Tage offen

Tel. 026 929 82 06 Fax 026 929 86 03 mail: catering@sternen-worb.ch

**Hotel Restaurant**  
**Sternen Worb**

Bernstrasse 30  
CH - 3076 Worb  
Telefon: +41 31 839 27 14  
Fax: +41 31 839 94 80  
hotel@sternen-worb.ch



WEITERE GASTRO-PARTNER FINDEN SIE AUF WWW.SWISSMOTO.ORG  
UNTER «GASTRO-PARTNER»

VOUSTROUVEZ D'AUTRES PARTENAIRES GASTRONOMIE  
SUR WWW.SWISSMOTO.ORG SOUS «PARTENAIRES GASTRONOMIE»



## «TURBOTOLLES TRIAL»

**Trial ist der lebende Beweis dafür, wie man auch auf kleinster Fläche jede Menge Eindruck schinden kann. Die Mitglieder des Moto-Club Valley (NE) verzauberten mit ihren Trial-Freunden aus Hauts-Geneveys diese Veranstaltung jedenfalls in eine echte Party.**

Bekanntlich schieben im Winter die meisten Biker ihr Motorrad nur ungern vor die Türe. Zum Glück findet aber irgendwo immer etwas statt. Immerhin gibt es leere Hallen, in denen die Trial-Fans bei spektakulären Shows so richtig auf ihre Kosten kommen können. Wie jetzt auch in Ponts-de-Martel.

Das Erfolgsrezept ist eigentlich einfach: Man nehme etwas Werbung, rühre eine grosse Besucherzahl hinzu - und fertig ist die Show. Lucien und Laurent Daenggeli motivierten unter dem wachsamen Auge von Jean-Jacques Quartenoud ihre zu allem bereiten Youngstars. Das Ergebnis: Eine tolle Veranstaltung, die sich einen Namen machen wird, denn sportlich hat sie einiges zu bieten.

*Jean-Bernard Egger*



Verpassen Sie kein Rennen mehr! Mit der neuen **Live Timing Applikation** können Sie nun bei allen FMS Motocross und Supermoto Rennen die Rundenzeiten / Klassierungen live mitverfolgen. Den entsprechenden Link auf das Live Timing finden Sie unter [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

Ne manquez plus aucune course! Grâce à l'utilisation du nouveau **Live Timing**, il vous est dorénavant possible de suivre en direct les chronométrages et classements de toutes les courses Motocross et Supermoto FMS. Vous trouvez le lien correspondant au Live Timing sous [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

## UN TRIAL BIEN SYMPATHIQUE

**Le trial c'est quelque chose de spécial car sur une petite surface on peut nous en mettre plein les mirettes. Les membres du Moto-Club La Vallée (NE) avec les Amis du trial des Hauts-Geneveys nous ont prouvé que c'est une fête.**

Durant l'hiver, la plus grande partie des motards ne sortent pas leur moto. Il se passe pourtant toujours quelque chose malgré tout car il existe des halles vides dans lesquelles les fans de trial savent concocter des spectacles magnifiques et spectaculaires.

C'est ce qui s'est passé aux Ponts-de-Martel et le public en a été ravi. Un peu plus de fréquentation et de publicité et cela va marcher à coup sûr. Lucien et Laurent Daenggeli sous l'œil attentif de Jean-

Jacques Quartenoud motivent ces jeunes prêts à tout et le tour est joué. Une bien belle manifestation qui gagne à être connue car du sport il y en a.

*Jean-Bernard Egger*



# Ederswiler

# MOTOCROSS

**-championnat suisse  
-restauration**

**-courses dès 11h30  
-entrée libre**



# 14/15.07.2012



[www.amc-ederswiler.ch](http://www.amc-ederswiler.ch)

## PÜNKTlich ZUM TÖFF-FEST IN ADLIKON KAM DIE SONNE

**Der Motorrad-Sportclub Züri-Zürich blickt seit seiner Gründung im Jahre 1925 bereits auf eine lange Geschichte zurück. Schliesslich gab es Zeiten, als dieser Club noch jede Menge Rennen auf die Beine stellte. Heute stehen die behördlichen Genehmigungen weiteren Rennen im Wege. Aber die Biker aus Züri geben nicht auf! Immerhin bringen Sie bereits seit einer halben Ewigkeit in Adlikon eines der schönsten Treffen zustande. Immer am Muttertagssonntag blinkt es hier nur so vor alten Motorrädern, pardon, wunderschönen Maschinen. Der Erfolg ist selbstverständlich garantiert, die Schaulustigen kommen in Scharen und natürlich auch jede Menge moderner Ritter.**

Samstag Nachmittag, als wir uns in Richtung Züri aufmachten, kämpften wir uns durch strömenden Regen. Für den Sonntag waren wir daher wenig optimistisch. Doch am nächsten Morgen waren die Wolken wie weggeblasen. Wir blickten in einen strahlend blauen Himmel und die Sonne lächelte, was das Zeug hielt. Wenn Engel reisen, lacht eben der Himmel! So machten wir uns gleich auf, ein paar hübsche Burgen zu besuchen: Nach einem Halt in Bülach ging es weiter über Eglisau, Wilchingen und Rainau in ein kleines Café in Marthalen. Auf dem Ausflug kamen wir immer wieder am Rhein vorbei und konnten uns an der tollen Landschaft erfreuen. Gegen Mittag erreichen wir dann das Töff-Fest, auf dem bereits zahlreiche Maschinen um die Wette glänzten und weitere Biker in Scharen anreisten. Mancher Teilnehmer hatte sich sogar passend zum Alter des Motorrads verkleidet. Unser Freund Ernst Greutert, der alle Teilnehmer begrüßte, war über so viel Liebe zum Detail völlig aus dem Häuschen. Natürlich war das auch sein Tag, auch wenn der neue Präsident Arthur Reussert es nicht ausliess, den Freiwilligen für ihre tolle Arbeit zu danken.

Ein tolles Treffen, auf dem wir all die alten Weggefährten wiedersehen konnten, die bereits dermassen viele Touren hinter sich haben, dass Kilometer längst nicht mehr gezählt werden.



Auch Jakob ist zum Fest gekommen

Zwischen den Motorradliebhabern fand naturgemäss dann auch ein reger Austausch an Erfahrungen statt. Und man kann wirklich nur staunen, wie die Motoren dieser Maschinen noch laufen, als gäbe es kein gestern. Uns hat diese freundliche Atmosphäre jedenfalls sofort angesteckt. Die Grill-Schmankerl von Willi und Richard brachten dann die Geschmacksnerven in Stimmung. Spätestens beim «Nussgipfeli»-Dessert waren wir im 7. Himmel. Schön war auch, dass zahlreiche Gäste aus der französischen Schweiz vorbei schauten, um sich einen Stempel für das Tourismus-Carnet der FMS und dem Wallis abzuholen. Die gute Laune von Motorradgespannfahrern wie Max Frutiger, der mit seinem Schnurrbart in Konkurrenz mit der Sonne strahlte, sorgte zusätzlich für Stimmung. Der Club selbst ist preisgekrönt mit seinen verschiedenen FIM-Rallye-Siegen im Motorradgespannfahren oder im Nationenwettbewerb der Clubs. Auch gingen mehrere Pokale des Schweizer Interclub-Touris-

mus direkt in die reich geschmückte Vitrine der Züricher. Wer einen Blick ins Magazin «Jahresprogramm» wirft, kann sich überzeugen, dass hier bereits über 50 Töfftreffen gezählt werden konnten. Da-

rin sind noch längst nicht die klassischen FIM- und FMS-Events oder die sogenannten «Oldtimer»-Meetings enthalten. Ein beachtlich aktiver Verein, der etwas für jeden Geschmack zu bieten hat. Ideal für die Züricher Jugend, immerhin wird hier einiges geboten!

Auf dem Rückweg konnten wir dann den schönen Altstädten von Meillingen, Sempach und anderen um den See herum liegenden Ortschaften wie Tennwil nicht widerstehen. Tolle Orte, in denen der Zahn der Zeit einfach vorbei gegangen zu sein scheint. Wieder einmal ein mehr als gelungener Tag, dank der verschiedenen Aktivitäten der stets grosszügigen Organisatoren und den guten Ideen der FMS-Tourismus-Kommission, die uns wieder tolle Ausflüge beschert hat.

*Jean-Bernard Egger*

## LE RETOUR DU SOLEIL POUR LA TÖFF-FEST À ADLIKON

**Le Moto-Sport-Club Züri-Zürich a une très longue histoire puisque sa fondation date de 1925, autrefois ce club organisait de nombreuses courses dans la région zurichoise mais aujourd'hui, les problèmes d'autorisations ont mis fin à cette belle aventure. Les motards du Züri n'ont jamais baissé les bras puisque cela fait un sacré bail qu'ils réunissent à Adlikon l'un des plus beaux rassemblements de vieilles motos, pardons de belles mécaniques le dimanche de la fête des mères. C'est garanti, le succès est immense, les badauds viennent en nombre et les chevaliers modernes également.**

Samedi après-midi lorsque nous avons pris la route pour la région zurichoise, nous avons bu la tasse, des trombes d'eau s'abattaient et nous étions un peu perplexes pour le dimanche. Au réveil qu'elle belle surprise de voir que les nuages sont devenus bleus et qu'une magnifique boule nous remplissait le cœur. Le beau temps sera avec nous tous. Pour nous mettre en jambe, nous prenons la route pour visiter des bourgs superbes en s'arrêtant à Bülach, puis en passant à Eglisau, Wilchingen, Rainau pour prendre encore un petit café à Marthalen. Quels beaux paysages nous avons pu nous mettre sous la pupille en franchissant à plusieurs reprises le Rhin. Vers midi, nous rejoignons la fête de la moto où de superbes mécaniques toutes rutilantes étaient exposées ou arrivaient encore en masse. Certains étaient même habillés d'époque. Notre ami Ersnt Greutert qui accueillait les participants ne tenait pas en place tellement cela lui faisait plaisir.

C'était aussi sa journée même si le nouveau président Arthur Reussert ne manquait pas de complimenter ses bénévoles pour le travail effectué. Un moment toujours agréable que de discuter avec les anciens qui ont déjà tenus quelques brêles dans leurs mains et l'on ne compte plus les

tours de la terre parcourus. Quelle passion pour la moto, quelle passion que cette mécanique, chacun partage ses expériences et nous les plus jeunes nous sommes admiratifs de voir que l'on peut faire vivre ces moteurs comme s'ils n'avaient aucune rides. L'ambiance « bon-enfant » qui règne ne nous laisse pas indifférents, les grillades à Willi et Richard nous ont ravies les papilles, le dessert avec les « Nussgipfeli » nous ont fait craquer. Sympathique de venir passer un moment car nombreux sont aussi les romands qui se sont déplacés pour le timbrage des carnets de tourisme FMS et valaisans. La bonne humeur

sans compter encore le calendrier annexes des classiques FIM, FMS ou encore des amoureux des belles mécaniques appelés aussi « Oldtimer ». Un club très actif et pour tous les goûts. Les jeunes de Züri peuvent rejoindre ce club car ils seront servis !

Nous avons pris le chemin du retour avec des passages dans les magnifiques « Altstadt » de Meillingen, Sempach et autres villages lacustres comme Tennwil. A nouveau nous avons pu visiter des lieux encore intacts qui sont superbes. Voilà encore une journée bien remplie ceci grâce aux



Arthur Reussert (à gauche)

des side-caristes comme Max Frutiger et ses grandes moustaches laissent apparaître un sourire qui donne encore plus de couleurs à cette manifestation. Le club peut se vanter d'avoir été récompensé à plusieurs reprises aux différents rallyes FIM en remportant le challenge des side-cars ou encore en clubs par nations. Plusieurs titres de champions suisses de tourisme interclubs ont encore garni leur vitrine déjà prestigieuse. Si l'on consulte leur journal « Jahresprogramm » (programme annuel en français) on constate que les activités officielles dépassent les 50 rencontres

diverses activités offertes par des organisateurs toujours généreux et des sorties proposées par la commission du tourisme FMS jamais à court d'idées.

*Jean-Bernard Egger*

## TREFFEN DER SCHWEIZER MERITUM-GRUPPE IN DIELSDORF

**Für die Schweizer Meritum-Gruppenmitglieder ist das jährliche Frühlingstreffen ein Muss. Die Organisation des diesjährigen Meetings, am 14. April 2012, ist erneut Peter Frei zu verdanken. Als kleines Rahmenprogramm für die freundschaftliche Zusammenkunft dachte er sich den Besuch des Museums D'Schüür aus, dem man den Titel «Leben und Traditionen aus längst vergangenen Zeiten» geben könnte. Der Ausklang des Tages fand dann im Heim des örtlichen Feuerwehrvereins statt. Alle genossen mit der herzhaften Mahlzeit den gelungenen Abschluss dieser traditionsträchtigen Hauptversammlung. Insgesamt ein toller Erfolg mit glücklichen und gut gelaunten Teilnehmern.**

Denjenigen, die von der Meritum-Gruppe noch nichts gehört haben, sei gesagt, dass es sich hierbei um einen Freundeskreis (Verein) echter FIM-Rallye-Fans handelt. Die Mitglieder wurden alle vom Motorradweltverband für die Teilnahme an mindestens 5 Rallyes geehrt, sowie für je fünf weitere Rallyes. Je nach Teilnahmemehrfachigkeit gibt es eine Bronze-, Sil-

ber- oder Goldmedaille und vieles mehr. Diese Auszeichnung wird ab 2012 auch den Teilnehmern des Moto-Camps nach den gleichen Regeln zuteil. Beifahrer und eingeladene Gäste, die die Mitglieder unterstützen, erhalten die Co-Meriten. Wer Mitglied werden möchte, muss mindestens eine Auszeichnung erhalten haben. Danach kann er die Mitgliedschaft beim Präsidenten Jean-Bernard Egger, Postfach 106, 1040 Echallens oder über [jbe@fastnet.ch](mailto:jbe@fastnet.ch) beantragen.

Doch zurück zum Tag unseres Treffens: Unser Freund Peter entführte uns zunächst in das kleine Dorf Oberhasli (zum Frohsinnweg 4), das sich nur wenige Kilometer von Dielsdorf befindet. Dort wurden wir von den «Hütern» der Dinge aus längst vergangenen Zeiten, Ernst Hintermann und Bruno Maag, herzlich begrüsst. Unsere beiden Führer zeigten uns ihr faszinierendes Kleinod, in dem alte Handwerke wie Holzfällen, Schreiner, Schmieden, Schustern und vieles anderes dargestellt wird. Jeder Ausstellungsbereich stammt ursprünglich aus der Region, wurde hier her geschafft und vor

Ort aufgebaut. Für uns Welsche war der ortstypische Dialekt von Bruno ohnehin harter Tobak, aber der gute Mann hat uns mit seiner Art dermassen begeistert, dass wir ihn dann doch verstanden haben. Neben Gegenständen aus dem Alltagsleben lernten wir nützliche Dinge, die früher auf Bauernhöfen zum Einsatz kamen, kennen oder konnten lernen, wie vor Urzeiten Feuer entzündet wurde. Darüber hinaus bestaunten wir die schöne Sammlung aus Zwei- und Dreirädern oder alte Maschinen, die nach wie vor intakt sind. Diese Ausstellung war einfach fantastisch. Ich persönlich sah mich mit all den Dingen aus dem Leben meiner Grosseltern in meine Kindheit zurück versetzt. Ein für die Besucher gelungener Ausflug. Wir können Ihnen nur empfehlen, sich auch mal mit einer Gruppe an diesen charmanten Ort aufzumachen, auch wenn hier keiner Französisch und nicht mal «Hochdeutsch» spricht. [www.museum.oberhasli.ch](http://www.museum.oberhasli.ch)

Pünktlich zum 12-Uhr-Glockenschlag der Ortskirche machten sich dann alle wieder auf den Weg zurück ins Feuerwehrheim, wo bereits eine köstliche



Mahlzeit auf uns wartete. Nach dem Dessert und dem Kaffee ging es dann pünktlich um 14 Uhr 30 mit der Hauptversammlung weiter, die ausschliesslich in deutscher Sprache abgehalten wurde, da sich die meisten französischsprachigen Mitglieder entschuldigt hatten. Die verschiedenen Berichte wurden vorgetragen. Da alle zwei Jahre die Mitglieder des Komitees bestätigt werden müssen, wurden alle für eine weitere Amtszeit wiedergewählt. Den Bereich Übersetzungen übernimmt Monique Egger, Rudolf Mader ist erneut Kassenwart und Schriftführer, Erhard Weber ist stellvertretender Präsident und Jean-Bernard Egger bleibt weiterhin Präsident. An der Versammlung nahmen 24 Mitglieder und 4 Gäste teil, während

sich 9 von 53 Aktiven entschuldigt hatten. Dieses freundschaftliche Treffen hat wieder einmal die gute Stimmung in der Gruppe zum Ausdruck gebracht. Und so konnten alle gut gelaunt die Heimreise antreten. Im kommenden Jahr findet das Treffen in Echallens statt.

*Jean-Bernard Egger*



**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**

**ACERBIS**

**BÜSE**

**ARROW SPECIAL PARTS**

**BERIK**

**ARLEN NESS**

**daytona**

**MOTOREX Oil of Switzerland**

**FOX**

**cardo**

**SCOTT**

**held BIKER FASHION**

**PREMIER HELMETS**

**ROOF**

**CABERG HELMETS**

**SHARK HELMETS**

**HJC HELMETS**

**TCX FOCUS ON BOOTS**

**RICHA**

Vente de casques, bottes, gants, vêtements et accessoires

## RENDEZ-VOUS DU GROUPE MERITUM SUISSE À DIELSDORF

Il est une tradition incontournable pour les membres du groupe Meritum suisse au printemps c'est le rendez-vous annuel. C'est à Peter Frei qu'est revenu ce 14 avril 2012 l'organisation de cette rencontre amicale qui a eu pour décors la visite d'un fabuleux musée que l'on peut appeler « la vie de jadis et ses traditions » qui porte un nom bien local comme D'Schüür. La suite de la journée s'est déroulée dans la cabane de l'amicale des pompiers du lieu pour un copieux repas pour terminer avec la traditionnelle assemblée générale. Une belle réussite avec des participants heureux et de bonne humeur.

Pour celles et ceux qui ne connaissent pas encore le groupe Meritum, c'est une amicale des passionnés des Rallyes FIM qui ont été honorés par une distinction FIM qui récompense les participants à 5 rallyes et ensuite pour chaque cinq rallyes. Les médailles sont de bronze, argent, or et bien d'autres encore. Cette distinction sera également attribuée dès 2012 aux participants des Moto-Camps selon la même formule. Les co-méritums sont attribués aux passagers et invités à venir rejoindre les membres. Pour devenir membre, il est nécessaire d'avoir reçu au minimum une distinction puis il peut en faire la demande d'adhésion au président Jean-Bernard Egger, Case postale 106, 1040 Echallens ou [jbe@fastnet.ch](mailto:jbe@fastnet.ch).

Pour revenir à cette journée, notre ami Peter nous a emmené tout d'abord dans le petit village d'Oberhasli (zum Frohsinnweg 4) à quelques kilomètres de Dielsdorf. Là, nous avons eu un accueil chaleureux des passionnés des choses anciennes que sont Ernst Hintermann et Bruno Maag. Nos deux compères nous ont conduits dans un site absolument merveilleux, les métiers d'antan étaient représentés comme bucheron, charpentier, forgeron, cor donnier et tant d'autres. Chaque boutique



des environs a été apportée et reconstituée sur place. Avec le dialecte local de Bruno, nous romands avons du mal à comprendre mais l'expression passionnante du bonhomme nous a beaucoup amusé et nous avons fini par le comprendre. De nombreux objets de loisirs ou encore utiles à la ferme, aux champs ou pour éteindre un feu étaient présents, d'ailleurs nous avons pu admirer une belle collection de deux et trois roues ou encore appareils intacts. Cette exposition est fantastique et je me suis un revu dans mon enfance avec des accessoires que mes grands-parents et parents utilisaient tous les jours. Ce fut pour les visiteurs un moment de bonheur. Allez une fois en groupe visiter ce lieu charmant cela en vaut la peine même si personne ne parle le français ni le «Hochdeutsch». [www.museum.oberhasli.ch](http://www.museum.oberhasli.ch)

Quand midi sonnait au clocher du village chacun repris la route pour retrouver la cabane des pompiers où un succulent repas

nous attendait. Après le dessert et le café, c'est sur le coup de 14h30 que le président ouvrait l'assemblée et la dirigea uniquement en allemand puisque de nombreux romands s'étaient excusés. Les divers rapports furent présentés, comme chaque deux ans le comité doit être renouvelé, chacun a été réélu pour un nouveau mandat. Pour les traductions c'est Monique Egger qui assume la tâche, Rudolf Mader sera à nouveau le caissier et le secrétaire, Erhard Weber le vice-président alors que Jean-Bernard Egger assure la présidence. L'assemblée a réuni 24 membres, 4 invités tandis que 9 se sont excusés sur un effectif de 53 actifs. Cette journée placée sous le signe de l'amitié a une nouvelle fois montré que l'ambiance est de mise et chacun a pu rentrer à la maison très satisfait de cette belle journée. L'année prochaine, le rendez-vous est donné à Echallens.

*Jean-Bernard Egger*

## MOTONEWS-REPORTER DRÜCKEN DIE SCHULBANK

4 Tage lang nahmen zwei Reporter von MOTOnews an einem Grundkurs für Sportjournalisten in Magglingen teil, der von der «Sportpress» organisiert wurde. Trial-Spezialist Walter Wermuth und Jean-Bernard Egger, als Berichterstatter aus der Welt des Motorradsports allseits bekannt, begaben sich erneut ins Klassenzimmer, um damit in den Besitz eines offiziellen Presseausweises zu gelangen.

Die Moderatoren Michel Busset (ehemaliger Ressortleiter Sport von «Le Matin»),

Laurent Guyot (Sportreporter von «Le Matin»), Patrick Délétroz (RTS) und Eric Lafargue (Fotograf), allesamt übrigens Meister in ihrem Bereich, schafften es, ihre berufliche Leidenschaft auf die Teilnehmer zu übertragen.

Florian Lorimier (Trainer von Didier Cuche) und Julien Tamarcaz (bekannt als Meister im Mountainbiking und Querfeldeinfahren) erklärten, wie man von Sportlern gute Interviews bekommt. Sie gingen aber auch auf die Ethik im Journalismus ein.

Nachdem unsere beiden Sportjournalisten nun alle Geheimnisse des Sportjournalismus kennen, freuen sie sich, die Zeitung MOTOnews in Zukunft noch lebendiger zu machen.

*Text: Redaktion*

*Foto: Stéphanie Imobersteg*

## QUAND VOS REPORTERS RETOURNENT À L'ÉCOLE

Deux reporters de votre journal ont suivi durant 4 jours un cours de base pour journaliste sportif à Macolin organisé par «Sportpress». Walter Wermuth notre spécialiste du trial et Jean-Bernard Egger narrateur sur le monde de la moto sont retournés sur les bancs d'école afin de pouvoir ensuite disposer d'une carte de presse officielle.

Les modérateurs Michel Busset (ancien rédacteur en chef des sports au matin), Laurent Guyot (journaliste sportif au

Matin), Patrick Delétroz (RTS) et Eric Lafargue (photographe) par ailleurs excellents, ont apporté leur passion aux participants. Florian Lorimier (préparateur de Didier Cuche) et Julien Tamarcaz (champion VTT et cyclocross bien connu) ont présenté la manière d'aborder les athlètes pour faire des interviews ou encore présenter les sujets en vue d'une éthique journalistique.

Le sésame en poche nos deux compères pourront encore faire vivre votre MOTOnews à l'avenir.

*Texte : Rédaction*

*Photo : Stéphanie Imobersteg*



Walter Wermuth und Jean-Bernard Egger.



## RÉTROSPECTIVE 2011 DE LA CSR

Les années se suivent, mais pour la CSR, ne se ressemblent pas. Les actions se multiplient et la présence de la CSR dans diverses manifestations va croissante: Le rythme de croisière est bon, mais doit encore et toujours être intensifié. La sécurité des infrastructures routières, de nos machines, mais surtout des motards est notre leitmotiv. En regard de ce qui a déjà été entrepris et ce qui doit encore l'être, il est loisible d'affirmer que notre chemin sera encore long.

### «Mieux vaut perdre une minute que le vie en une minute»

En voulant donner raison à cette citation, voici en résumé la rétrospective de la CSR pour 2011.

#### Slow down Teak it Easy

La CSR, à l'invitation du PBA, a été conviée à plusieurs séances de préparation pour les manifestations de l'année 2011.

#### Circuit de la Bresse

Suite à l'invitation de la police cantonale fribourgeoise, la CSR a participé à 2 jours de sécurité sur le circuit de la Bresse. Cette manifestation, dignement organisée par le Cap. Bärswil Gilbert, réunissait des motards provenant principalement du canton de Fribourg et d'autres cantons. C'est sous un soleil radieux, sans accidents à déplorer, que près de 300 motards ont pu bénéficier des magnifiques installations de ce circuit.

La CSR s'est également rendue sur différents cols, principalement en Suisse romande, à la rencontre des motards. Il y eut notamment la concentration, organisée par le MC Aigle, au col des Mosses. Cette rencontre a connu également un grand succès.

Des visites éclairées ont aussi été effectuées dans des lieux de rencontre (Töftreff), soit Ins, Saignelégier etc.

La saison se termina, comme à l'accoutumé,

par la présence de la CSR au Super Cross de Genève. Là aussi, le succès fut au rendez-vous.

#### Nouvelle tente

Afin de pouvoir accueillir les motards dans des circonstances dignes de ce nom, la CSR a été dotée d'une toute nouvelle tente d'une grandeur de 8x4m. ainsi qu'un aménagement intérieur adéquat. Ces nouvelles infrastructures, nous permettent de travailler dans des conditions optimum. Cela s'est confirmé lors du Super Cross de Genève.

#### CSR Valais

Les responsables de la CSR Valais ont mis sur pieds deux importantes manifestations, l'une à Morgin et l'autre à Bourg-St-Pierre. Si la première a été copieusement arrosée, la deuxième remporta un grand succès. Celle-ci était organisée conjointement avec la police cantonale valaisanne.

#### CSR Tessin

Comme à son habitude, l'infatigable «Popy», Fausto Moretti, a organisé nombre de manifestations au Tessin. Il s'est également rendu, à deux reprises, sur le circuit d'Hockenheim. Là, aidé d'instructeurs, il dispensa les bases nécessaires à la maîtrise d'une moto.

Il est évident que tout n'a pas été ou plus précisément n'a pas pu être réalisé. La tâche est ardue et demande de la persévérance. La sécurité des motards par les motards est un slogan qui ne doit et ne peut être mis en veilleuse. Sans relâche, nos actions doivent sensibiliser et attirer toutes et tous aux problèmes de la sécurité routière.

Je tiens à adresser mes vifs remerciements à toutes les personnes qui ont participé, de près ou de loin, à la bonne marche de la CSR.

Vous les constaterez, nos actions se déroulent principalement en Suisse romande ainsi qu'au Tessin. Aussi, je lance un vibrant appel permettant de recruter des

bénévoles dans le reste de la Suisse. Nos actions sont reconnues au plus haut niveau et doivent obligatoirement s'étendre au niveau helvétique. C'est en unissant nos forces que nous parviendrons à nos buts, la sécurité des motards par les motards.

Aussi, souvenez-vous que:

**«Partir le matin c'est bien, mais revenir le soir, c'est encore mieux»**

La CSR vous souhaite une belle saison 2012, remplie de joie et de bonheur, de vieilles mémorables, mais surtout une année sans accident afin de profiter au mieux de nos drôles de machines.

*Philippe Hauri*

*Président de la CSR*

# INTELLIGENTE KÖPFE SCHÜTZEN SICH

Der Spruch «intelligente Köpfe schützen sich» ist mittlerweile schon eine gängige Redensart. Dem möchten wir allerdings noch eine Kleinigkeit hinzufügen: «Schützen» ist gut, «optimal schützen» noch besser. Wie bereits in anderen Artikeln ausgeführt, ist die richtige Sicherheitsausrüstung für den Fahrer das A und O.

Im Moment ist nur das Tragen eines Helms vorgeschrieben. Doch ist die Mehrzahl der Motorradfahrer inzwischen vom Tragen einer vollständigen Schutzausrüstung (Jacke, Handschuhe, Stiefel, Rückenprotektoren) überzeugt. Wir möchten aber besonders darauf hinweisen, dass vor allem die Wahl des richtigen Helms wohl überlegt sein muss. Inzwischen gibt es sogar europäische Normen, die festlegen, wie die Qualität der einzelnen Helmelemente beschaffen sein sollte.

Vorweg gesagt: Natürlich raten wir von Geschäften, die Helme zu Billigpreisen anbieten, nicht grundsätzlich ab. Es ist jedoch unbestreitbar, dass Sie bei einem Spezialisten korrekt und angemessen über die Qualität, die Form und die Widerstandsfähigkeit eines genau auf Sie abgestimmten Helms beraten werden.

Um bei der Auswahl selbst mehr Durchblick zu haben, ist es von Vorteil, etwas über die Herstellung eines Helms zu wissen.

Die aktuell grossen Marken unternehmen sämtliche Anstrengungen, um für eine optimale Sicherheit zu sorgen. Dafür unterhalten Sie sogar Forschungslabors. In diesen wird die Anwendung neuer Materialien untersucht und Unfallursachenforschung



für Motorradfahrer in Zusammenarbeit mit dem CEESAR (Europäisches Zentrum für Sicherheitsstudien und Risikoanalyse) betrieben. Die Arbeitsgruppe Mitteleuropa forscht an der Reduzierung von Kopfverletzungen bei Verkehrsunfällen. Sie untersucht den Einfluss der Aufprall-Biomechanik bei Unfällen und deren Folgen für den Kopf, um eine wissenschaftliche Datenanalyse zur Verbesserung der Produktsicherheit zu bieten.

## Alles beginnt mit der Sicherheitsforschung

Um Hirnverletzungen weitestgehend zu minimieren, muss ein Helm die maximal mögliche Aufprallenergie in kürzester Zeit an jedem Aufprallpunkt absorbieren. Die Forscher führen Tests aus, untersuchen Verletzungsdynamiken am Kopf und erforschen neue Materialien zur Unfallminimierung. Darüber hinaus arbeiten die grossen Marken mit Motorradrennfahrern und bringen ihre Erfahrung aus dem Rennsport mit ein.

## Aufprallanalyse

Die Aufprallanalyse besagt, dass für die optimale Sicherheit das richtige Gleichgewicht zwischen den drei folgenden Faktoren bestehen muss:

1. Energiemenge, die von der Aufprallgeschwindigkeit und der Masse abhängig ist
2. Aufprallwinkel, der bestimmt, wie viel potentielle Energie sich auf den Kopf auswirkt
3. Die beiden aufeinander prallenden Oberflächen, die wiederum den Aufprallwinkel bestimmen

Hierbei sind zwei Kriterien entscheidend:

- Die Beschleunigung in «g» ( $1g = \pm 9,8 \text{ m/s}^2$ )
- Der HIC-Wert (Head Injury Criterion), der den Verlauf von Beschleunigung und Zeit bewertet

Cette notion est donnée par deux critères :

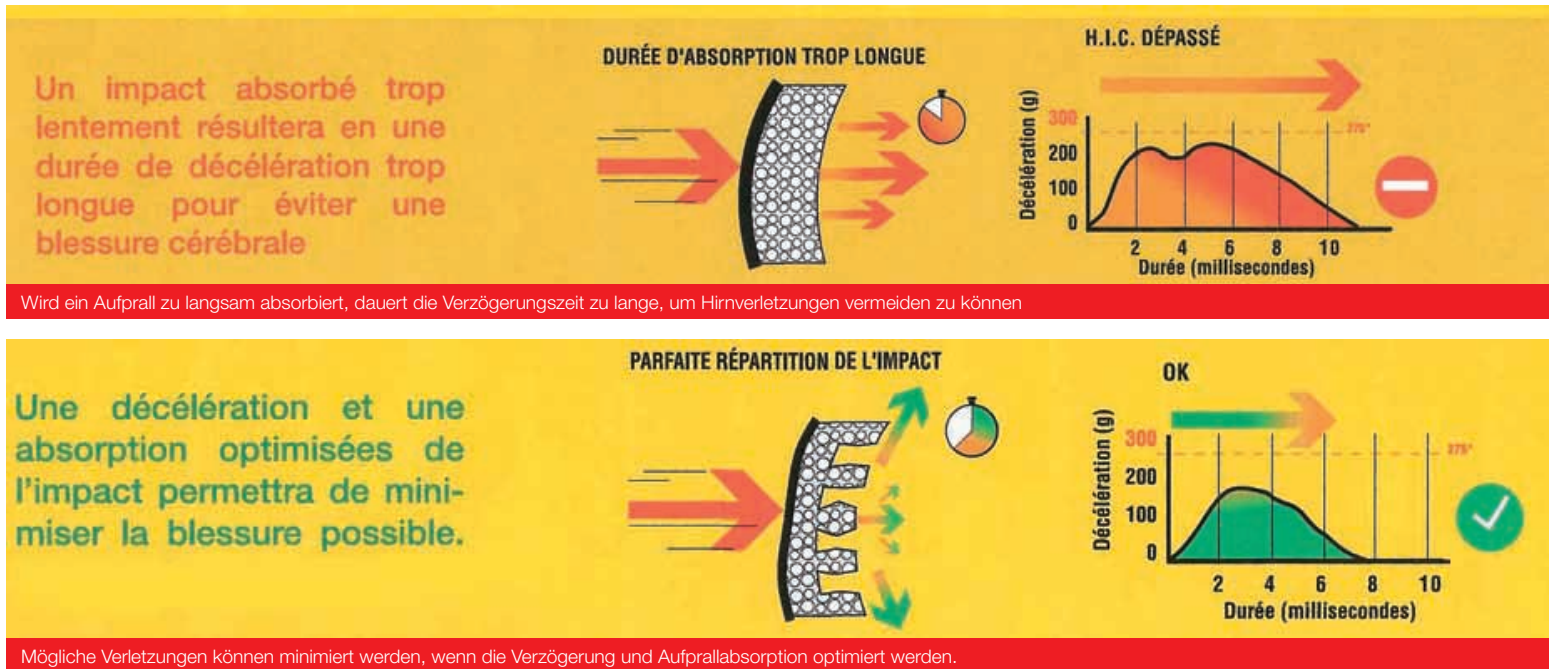
- La décélération en « g » ( $1g = \pm 9,8 \text{ m/s}^2$ )
- Le H.I.C. (Head Injury Criteria) qui intègre la décélération et la durée

DÉCÉLÉRATION TROP FORTE EN UN POINT



g LIMITE DÉPASSÉE





### Erfahrung aus dem Rennsport

Die Forscher engagieren sich unter anderem im Rennsport, um die normalen Motorradfahrer im Alltag besser schützen zu können.

Der Rennsport erfordert ein verstärktes Mass an Leistung und Sicherheit und ist daher für die Entwicklungsarbeit äusserst interessant. Durch die Rennsporterfahrungen und Sicherheitstests können die Wissenschaftler ein höheres Niveau an Qualität und Leistung erzielen, genauer gesagt:

- Ein Höchstmass an Sicherheit
- Ausgezeichneten Komfort und eine optimale Belüftung
- Beste optische Voraussetzungen bei allen Wetterbedingungen (Nacht, Regen, Nebel, etc.)
- Verbesserte Gewichtsverteilung
- Aerodynamik und Geräuschunterdrückung

Diese Variablen sind wesentliche Kriterien für den Erfolg im Wettbewerb. Die Wissenschaftler wissen natürlich, dass diese Kriterien auch für die Alltags-Motorradfahrer gelten, und somit bei Auswahl des richtigen Helms ausschlaggebend sind. Daher werden Helme gebaut, die die höchsten Ansprüche in Bezug auf Sicherheit und Qualität erfüllen und gleichzeitig zu einem für alle erschwinglichen Preis verkauft werden können.

### Die Verwendung der richtigen Materialien

Es werden Fasern verwendet, die nicht nur beständig sind, sondern auch die Aufprallenergie verteilen. Die Hersteller verwenden eine Kombination aus langen und multi-axialen (aus dem Hightech-Bereich) Fasern, um die Aufprallenergie optimal auf eine grössere Fläche zu verteilen. Durch eine verbesserte Flexibilität der gesamten Helmschale, wird die Energieaufnahme optimiert.

Eine Optimierung findet auch über variable Materialstärken statt. Ein Helm reagiert nämlich aufgrund der Formenunterschiede nicht über seine gesamte Oberfläche hinweg gleich. Daher hat die Schale im Schädelbereich an verschiedenen Stellen unterschiedliche Stärken.

Wir bedanken uns bei der Firma Honda SA aus der Schweiz und bei Coulon, einem Händler und Importeur von Helmen wie beispielsweise Aray und Shark, für ihre wertvolle Zusammenarbeit und Beratung. Nur durch ihre Unterstützung waren wir in der Lage, diesen Artikel zu schreiben. Natürlich muss erwähnt werden, dass der Markt selbstverständlich jede Menge mehr zu bieten hat. Aktuell sind auf dem Schweizer Markt sehr gute Helme erhältlich. Allerdings ist es uns aus Platzgründen leider nicht möglich, alle vertrauenswürdigen Marken hier aufzuführen.

Für Ihre eigene Sicherheit empfehlen

wir Ihnen aber, sich vor dem Kauf eines Helms von einem anerkannten Fachhändler beraten zu lassen. Nur er kann Ihnen die notwendigen Informationen und Ratschläge für diese wichtige Anschaffung geben. Denken Sie immer daran: Nur ein Helm, der den höchsten Anforderungen entspricht, kann bei Unfällen Ihr Leben retten.

### Helmtausch nach Sturz oder Aufprall

*Berücksichtigen Sie bitte, dass Ihr Helm starke Schäden davon trägt, wenn er bei einem Unfall oder Sturz auf einen harten Gegenstand prallt. Anschliessend bietet er nicht mehr die notwendige Garantie für Ihren Schutz. Um Ihr Leben zu schützen, müssen Sie daher Ihren Helm unbedingt austauschen.*

«Morgens losfahren ist gut, aber am Abend zurückkommen, ist noch viel besser»

In diesem Sinne wünscht Ihnen die Verkehrssicherheitskommission schöne Ausflüge in unserer Region, natürlich unter den besten Sicherheitsbedingungen, und dass Sie mit jeder Menge toller Erinnerungen wieder nach Hause kommen. Gute Fahrt.

Philippe Hauri  
Präsident der VSK

## LES TÊTES INTELLIGENTES SE PROTÈGENT

Un proverbe populaire le dit «Les têtes intelligentes se protègent et nous ne contredirons bien évidemment pas celui-ci. Toutefois, il nous faut ajouter que ce protéger c'est bien, en revanche se protéger de façon correcte, voire optimale, c'est encore mieux. Comme cela a déjà été rappelé dans de précédentes éditions, l'équipement adéquat du motard est primordial pour sa sécurité.

Le casque est aujourd'hui le seul équipement individuel de protection obligatoire. Toutefois, l'intérêt de porter des équipements complets de protection (blousons, gants, bottes, protections dorsales) est unanimement reconnu. Nous nous attachons à vous démontrer que le choix d'un casque n'est pas un achat qui se fait à la légère. Des normes sur ces éléments de protection ont été définies au niveau européen et traduisent la qualité de ces équipements. Nous n'oserons pas nous permettre de dénigrer certains commerces en tous genres se prêtant à la vente de casque à prix casser. Toutefois, il est indéniable qu'en se rendant chez un spécialiste, vous serez alors correctement et judicieusement renseigné

sur les qualités, la forme, la résistance d'un bon casque, mais surtout sur celui correspondant à votre morphologie.

Dans cette optique, il est important de connaître les différentes phases quant à la réalisation d'un casque. Pour ce faire, les grandes marques actuelles mettent tout en œuvre pour la recherche de la sécurité. Ils disposent de laboratoires de recherches. Dans ceux-ci, ils effectuent des recherches sur l'application de nouveaux matériaux, ils étudient l'accidentologie moto avec le CEESAR (Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse du Risque (CEESAR): Groupe central européen travaillant sur la réduction des blessures à la tête issue d'accidents de la route. Il étudie la biomécanique des chocs liés aux accidents, et leurs conséquences sur la tête afin de fournir des données scientifiques permettant une analyse pour une meilleure sécurité des produits.

### Tout débute pour la recherche de la sécurité.

Pour réduire au maximum les blessures cérébrales, le casque doit impérativement absorber le maximum d'énergie possible

en un minimum de temps pour chaque impact en un point. Afin d'optimiser cela, les développeurs procèdent à des tests et dynamique des blessures à la tête, étudient les nouveaux matériaux. De surcroît, les grandes marques disposent de pilotes moto et bénéficient ainsi de l'expérience en compétition.

### Analyse des impacts

L'analyse des impacts définit que le bon équilibre dans le contrôle des trois facteurs suivants résultera en une sécurité optimum :

1. La vitesse lors de l'impact, ainsi que la masse, définit la quantité d'énergie
2. L'angle de l'impact définit le potentiel d'énergie dirigée vers la tête
3. Les surfaces donnant et recevant l'impact modifieront l'angle

Cette notion est donnée par deux critères :

- La décélération en «g» ( $1g = \pm 9,8 \text{ m/s}^2$ )
- Le H.I.C. (Head Injury Criteria) qui intègre la décélération et la durée

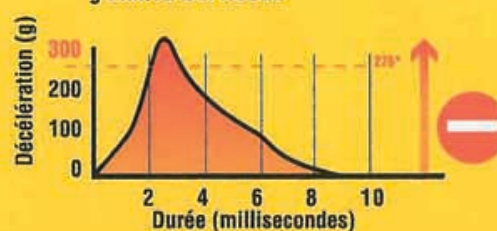
Cette notion est donnée par deux critères :

- La décélération en «g» ( $1g = \pm 9,8 \text{ m/s}^2$ )
- Le H.I.C. (Head Injury Criteria) qui intègre la décélération et la durée

DÉCÉLÉRATION TROP FORTE EN UN POINT



g LIMITE DÉPASSÉE



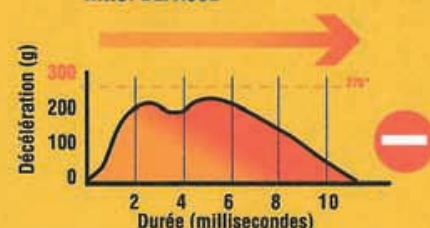
Un impact profond et pénétrant en un point générera une décélération trop forte, provoquant des blessures cérébrales

Un impact absorbé trop lentement résultera en une durée de décélération trop longue pour éviter une blessure cérébrale

DURÉE D'ABSORPTION TROP LONGUE



H.I.C. DÉPASSÉ



Un impact absorbé trop lentement résultera en une durée de décélération trop longue pour éviter des blessures cérébrales



### Expérience en compétition

L'engagement en compétition est lié à la volonté des chercheurs de satisfaire et de protéger le motard de tous les jours.

La compétition exige un niveau de performance et de sécurité, et est donc extrêmement intéressante pour les efforts en développement. A travers l'expérience en compétition et les tests de sécurité, les chercheurs sont en mesure d'atteindre de meilleurs niveaux de qualité et de performance.

- Un niveau de sécurité hors du commun
- Un excellent niveau de confort et de ventilation
- Une performance optique dans toute conditions (nuit, pluie, brouillard, etc)
- Meilleur ratio poids/équilibre
- Aérodynamisme et réduction du bruit

Ces variables sont des critères essentiels pour le succès en compétition. Ils savent également que ces mêmes critères sont identiques aux motards de tous les jours, donc prépondérant dans le choix d'un casque. C'est pourquoi, à l'heure actuelle, les casques sont construits de façon à répondre aux exigences les plus élevées en regard de la sécurité et de la qualité tout en vendant ces produits à des prix accessibles à toutes et tous.

### Bien utiliser les bons matériaux

Des fibres qui résistent et répartissent l'énergie de l'impact. Les fabricants utilisent une combinaison de fibres longues et multi-axiales (gamme Hi-Tec) pour répartir l'énergie de façon optimale sur une plus grande surface. Par une meilleure flexibilité de l'ensemble de la coque, l'absorption de l'énergie est améliorée.

Une épaisseur variable qui améliore la per-

formance. Un casque ne réagissant pas de façon identique sur toute sa surface (en raison de variations de formes) les calottes des grands fabricants ont diverses épaisseurs en différents points.

Nous tenons à remercier les entreprises Honda Suisse SA ainsi que Coulon distribution, importateurs des casques, respectivement Aray et Shark pour leur précieuse collaboration et renseignements fournis. C'est grâce à leur soutien qu'il nous a été permis de rédiger cet article. Il va sans dire que le marché est vaste. Actuellement, il est loisible de trouver de très bons casques sur le marché suisse. Nous ne pouvons malheureusement pas mentionner ici toutes ces marques dignes de confiance ce, pour des raisons bien évidentes de place. Dès lors, avant de faire un achat pour un casque, il est important, pour votre sécurité, de vous faire conseiller de façon optimale auprès d'un vendeur reconnu. Lui seul sera à même de vous fournir tous les renseignements et conseils judicieux pour cet important achat. N'oubliez pas qu'un casque peut, lorsqu'il répond aux plus hautes exigences, vous sauver la vie lors de chocs.

### En cas de chute ou de choc

*Si un casque doit vous protéger, il est important de savoir qu'en cas d'accident ou de chute, que votre casque heurte un objet dur, il subit d'importants dommages. Suite à cela, il offre plus les garanties nécessaires à votre protection. Il vous faudra alors impérativement changer de casque, il en va de votre sécurité.*

«Partir le matin c'est bien, revenir le soir c'est encore mieux»

C'est sur ce conseil que la CSR vous

souhaite de belles virées dans nos contrées et que celles-ci se déroulent dans les meilleures conditions de sécurité tout en vous laissant des souvenirs intarissables. Bonne route.

*Philippe Hauri  
Président CSR*

# MOTO Fun-Day

Der etwas andere Motorrad-Ausflug  
Samstag, 23. Juni 2012

Start und Ziel beim Schützenhaus Kiesen-Jaberg



Anmeldung und Auskunft: Hans Tafel, Dornhaldestrasse 6 A,  
3627 Heimberg, Tel. 079 749 06 18. Anmeldung vor Ort möglich.

Mitmachen, gemeinsam einen lustigen, ungezwungenen Tag erleben.

## Impressum MOTOnews

Auflage/Edition: 9 000 Ex.

Erscheinungsweise:  
6x pro Jahr, Abo für FMS-Mitglieder  
im Jahresbeitrag inbegriffen.

Herausgeberin/Editeur :  
Fédération 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

Mode de parution:  
6x par an, l'abonnement pour  
les membres FMS est inclus dans  
la cotisation annuelle.

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@jaeggimedia.ch

Druckerei/Imprimerie:  
Dietschi AG, Druck & Medien,  
Ziegelfeldstrasse 60, 4601 Olten

## TRAINING AND TEST 20-22 JULY '12

- SUPERMOTARD MOTOCROSS UND ENDURO TRAINING
- TEST 2012 MODELLEN TM-RACING ET FANTIC
- ANMELDUNGEN BIS UM 10 JULI
- INFO UND ANMELDUNGEN UNTEN WWW.SMOT.CH

tm RACING  
FANTIC motor

## TRAINING AND TEST 20-22 JULY '12

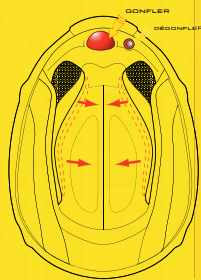
- ENTRAINEMENT SUPERMOTARD MOTOCROSS ET ENDURO
- TEST MODELS 2012 TM-RACING ET FANTIC
- INSCRIPTION JUSQU'AU 10 JUILLET
- INFO ET INSCRIPTION SUR WWW.SMOT.CH

tm RACING  
FANTIC motor

[www.zz-racing.ch](http://www.zz-racing.ch)

Pressez, c'est **gonflé !**

\* GET STUNG.™ - LAISSEZ-VOUS PIQUER ! ©



**NOUVEAU SYSTEM AIRFIT CONCEPT® BY SCORPION.**

Essayez la technologie exclusive d'ajustement par coussins d'air gonflables.  
Découvrez ce que les mots Confort, Maintien et Ajustement veulent dire !

ZZ-Racing - Chemin des Maladières 20 - 2022 Bevaix / NE

Tél. : +41 32 861 42 32 - Fax : +41 32 861 42 45  
info@zz-racing.ch - www.zz-racing.ch

Trouvez la gamme Scorpion Exo dans tous les bons motoshops de Suisse !



**Get stung.™**



**ZZ-RACING**  
motorbike accessories & equipment

Distributeur exclusif pour la Suisse