



AZB 8500 Frauenfeld

MOTOnews

Ausgabe / Edition: 21

August / août 2012

Erscheint 6x jährlich / parution: 6x par an

Auflage / tirage: 9000 Expl.

www.swissmoto.org



MOTO GP – Halbzeit 2012
MOTO GP – Mi-saison 2012

Seite 15 / Page 17



FIM MOTO-CAMP
BELGIEN
MOTO-CAMP FIM
EN BELGIQUE

Seite 38 / Page 39



Anpassung der Abgas-
wartungspflicht
Adaptation du service
antipollution

Seite 8 / Page 9



TRIAL – spektakulärer
geht's nicht

// Seite 32

Le TRIAL – une discipline
spectaculaire

// Page 33

MOUTIER

28-29-30 septembre 2012

www.swisstrial.org

SWITZERLAND

2012



FIM
TRIAL DES
NATIONS

Championnat du monde féminin
Trial des Nations féminin
Trial des Nations masculin



MOUTIER
Cœur de Jura


FORUM DE L'ARC



Liebe Motorradfreunde und FMS-Mitglieder

Da ich und meine Yamaha das ganze Jahr viel herumkommen und ich auf meinen Touren auch den Kontakt mit anderen Töfflern und Menschen nicht scheue, werde ich oft in ein Gespräch verwickelt. Da ich in der FMS bin, diskutiere ich auch mal über unseren Verband. Es macht mich aber manchmal nachdenklich, wenn ich zur Antwort bekomme «wofür brauche ich einen Verband oder Club?» Natürlich kann man auch ohne Verband oder Club Töff fahren. Aber Leute glaubt mir, wenn jeder in der Schweiz sein eigenes Süppchen kocht, werden uns eines Tages die Behörden so viele Einschränkungen aufbürden, dass es uns verleidet.

Einigkeit macht uns stark gegen alle, die uns unser Hobby vermiesen wollen, das wussten schon die Eidgenossen als Sie auf dem Rütli zusammen kamen. Wir wollen mit keiner Behörde streiten und wir wollen auch keine Sprachgrenzen. Wir wollen alle zusammensitzen und sachlich und respektvoll miteinander diskutieren können. Nur so können wir noch viele Jahre unser Hobby geniessen.

Seit ich mit dem Töff in der Welt herumfahre und ich mit den Walliser, Tessiner, Westschweizer und vielen Nationen zusammenkomme, habe ich unheimlich viel gelernt, nämlich das man Respekt und Achtung vor Anderen haben sollte. Man muss aufhören, den Anderen zu kritisieren, denn er ist meistens nicht schlechter, sondern nur ein wenig anders. Wir müssen auch denen, die uns nicht verstehen oder nicht verstehen wollen, erklären warum wir das Töff fahren lieben. Genau um das zu erklären braucht es Clubs und Verbände, die unsere Anliegen in die Welt hinaustragen. Der Einzelne kann das zwar auch, aber er ist zu klein und wird überhört.

Nun hoffe ich, ihr werdet ein wenig an meine Worte denken wenn ihr mit einem Andersdenkenden oder Anderssprechenden zusammen kommt. Wenn jeder vor dem anderen Respekt und Achtung hat, dann gibt es genug Platz für alle auf dieser Welt. Ich schwinge mich nun wieder in den Sattel meiner Yamaha und genieße jeden Kilometer, den ich mit dem nötigen Respekt vom anderen Verkehrsteilnehmer zurücklege. Ich wünsche allen eine unfallfreie Saison, egal ob auf der Strasse oder auf der Rennstrecke und bleibt froh und gesund.

Peter Frei

Ressort Verkehrssicherheit und Politik FMS

Chers amis de la moto et membres de la FMS

Vu que durant toute l'année je suis en route sur ma Yamaha, j'ai automatiquement un contact facile avec d'autres motards et prend part à toutes sortes de discussions. Le fait d'être également de la FMS me permet de parler de notre fédération. Parfois, certaines remarques me font réfléchir. Par exemple, quand je reçois comme réponse: «Pourquoi ai-je besoin d'une fédération ou d'un club?» Bien sûr nous pouvons rouler sans fédération et sans club.

Mais sachez que si chacun en Suisse cuit sa propre soupe, les autorités nous imposeront tellement de restrictions que nous en serons finalement dégoûtés.

L'union fait la force contre tous ceux qui souhaitent porter préjudice à notre loisir, les Suisses le savaient déjà lorsqu'ils se sont réunis sur le Rütli. Nous ne voulons aucune querelle avec les autorités et aucune barrière linguistique. Nous désirons nous asseoir tous ensemble et discuter objectivement avec respect. Ceci est la seule manière de pratiquer agréablement notre loisir durant encore de nombreuses années.

Depuis que je découvre le monde avec ma moto et rencontre les Valaisans, Tessinois, Suisses romands ou personnes de différentes nations, j'ai appris énormément surtout que le respect et l'attention sont nécessaires. Il faut cesser de se critiquer car l'autre n'est pas forcément moins bien mais plutôt différent. Et pour ceux qui ne nous comprennent pas ou ne veulent pas nous comprendre, leur expliquer la raison de notre passion pour la moto.

Ceci est la raison pour laquelle nous avons besoin des clubs et fédérations qui défendent nos intérêts. Chacun peut le faire mais c'est l'union qui fait la force. J'espère que vous penserez un peu à mes mots lorsque vous entrez en discussion avec des personnes d'autres convictions ou parlant d'autres langues. Si chacun montre du respect et de l'attention, il y aura assez de places pour tous dans ce monde.

Je remonte sur la selle de ma Yamaha et jouis de chaque kilomètre en respectant les usagers de la route et souhaite à tous une saison sans accident, autant bien sur la route que sur les circuits. Restez contents et en pleine santé.

Peter Frei

Ressort Sécurité routière et politique FMS

Cari amici motociclisti e membri FMS

Dato che durante tutto l'anno io e la mia Yamaha giriamo molto e io nei miei viaggi non temo il contatto con altri motociclisti e persone, spesso vengo coinvolto in un colloquio.

Poiché io sono membro della FMS, qualche

volta discuto anche della nostra associazione. Ma quando mi si risponde «a cosa mi serve un'associazione o un club?» rimango perplesso. Naturalmente si può andare in moto anche senza associazione o club.

Ma gente, credetemi, se in Svizzera ognuno continua a bollire nel proprio brodo, un bel giorno le autorità ci addosseranno talmente tante restrizioni da farci passare la voglia. L'unione ci rende forti contro tutti quelli che vogliono rovinare il nostro hobby; lo sapevano già i Confederati, quando si riunirono sul Grütli. Non vogliamo discutere con nessuna autorità e non vogliamo neppure delle barriere linguistiche. Vogliamo sederci tutti a un tavolo e insieme discutere in modo oggettivo e rispettoso. Soltanto così riusciremo a goderci il nostro hobby per molti anni ancora.

Da quando giro il mondo in motocicletta e incontro vallesani, ticinesi, svizzeri francesi e tante altre nazionalità, ho imparato molto. E precisamente che si dovrebbe avere rispetto e stima degli altri. È tempo di smettere di criticare l'altro, perché nella maggior parte delle volte non è peggio ma soltanto un po' diverso. Dobbiamo spiegare anche a quelli che non ci capiscono o che non ci vogliono capire, perché amiamo andare in moto.

È proprio per spiegare questo che ci vogliono i club e le associazioni, che fanno conoscere al mondo le nostre esigenze. Certo, anche il singolo può farlo, ma è troppo piccolo e non viene sentito.

Adesso spero che pensiate un poco alle mie parole, quando incontrerete chi la pensa o parla diversamente. Se ognuno dimostra rispetto e stima dell'altro, allora su questo mondo c'è posto per tutti. Adesso salto di nuovo in sella alla mia Yamaha e godo ogni chilometro che faccio con il dovuto rispetto nei confronti degli altri utenti del traffico. Auguro a tutti una stagione senza infortuni, non importa se sulla strada o in pista e mantenetevi allegri e in salute.

Peter Frei

Sezione sicurezza stradale e politica FMS

Agenda FMS (August - Oktober 2012/ août - octobre 2012)

August/ août 2012

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
18.-19.08.2012	Lignières	Supermoto EM/WM CE/CM
19.08.2012	Levier (F)	Minibike-Trophy
19.08.2012	Cutterwil	Motocross SM/CS
25.08.2012	Verossaz – MC La Poya	Stempeln/Timbrage
25.-26.08.2012	Roggenburg	Motocross SM/CS / Sidecar WM/CM
25.-26.08.2012	Most (CZ)	Rundstrecken SM/Circuit CS
25.-26.08.2012	Cossonay	Pocketbike SM/CS
25.-26.08.2012	Corcelles le Jorat	Enduro SM/CS
26.08.2012	Saône	Motocross SM/CS

September/ septembre 2012

01.-02.09.2012	Linden	Motocross SM/CS
02.09.2012	Aarberg	2. Nat. Töfftreffen/ 2ème Rencontre nat. FMS
06.-09.09.2012	Hockenheim (D)	Rundstrecken SM/Circuit CS
08.-09.09.2012	Romont (FR)	Pocketbike SM / CS
08.-09.09.2012	Hockenheim (D)	Moriwaki GP3 Junior Cup SM/CS
08.-09.09.2012	Gurnigel	Vintage SM/CS
08.-09.09.2012	Grimmialp/Schwenden	Trial SM/CS
08.-09.09.2012	Frauenkappelen	Motocross SM/CS
08.-09.09.2012	Peney	Endurance tout Terrain
09.09.2012	Elgg ZH	Töfftreffen/ Rencontre de motos
15.-16.09.2012	Chessel	Pocketbike SM/CS
15.-16.09.2012	Vieux-Prés	Motocross SM/CS
21.-23.09.2012	Portimao (P)	Moriwaki GP3 Junior Cup SM/CS
22.09.2012	Tramelan	Trial SM/CS
22.-23.09.2012	Roggwil	Supermoto SM/CS
23.09.2012	Tramelan	Trial Women WM/CM
27.-30.09.2012	Brno (CZ)	Rundstrecken SM/Circuit CS
28.09.2012	Moutier	Trial Women WM/CM
29.09.2012	Moutier	Trial des Nations Women
29.-30.09.2012	Courgenay	Pocketbike SM/CS
29.-30.09.2012	Assen (NL)	Moriwaki GP3 Junior Cup SM/CS
30.09.2012	Moutier	Trial des Nations Men
30.09.2012	Moutier	Ausfahrt/ Sortie/ Retour des carnets

Oktober/ octobre 2012

13.-14.10.2012	Frauenfeld	Supermoto SM/CS
----------------	------------	-----------------

Voranzeige

100 Jahre FMS
30./31. Mai & 1. Juni 2014 in Aarberg



Unterhaltungsprogramme
mit vielen Attraktionen auf
dem Stadtplatz Aarberg
vor Hotel «Krone»



Weitere Infos folgen
fortlaufend

Préavis

100 ans FMS
30/31 mai & 1er juin 2014 à Aarberg



Programme d'animation
avec beaucoup
d'attractions à Aarberg
devant l' Hôtel «Krone»



D'autres informations
suivront

ABSCHNITTS-GESCHWINDIGKEITSKONTROLLEN

Vor ungefähr einem Jahr startete das AS-TRA den Pilotversuch zur Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle (AGK). Die dafür vorgesehenen Geräte wurden auf der A9 (Waadt) und A2 (Basel-Landschaft) installiert.

Auch wenn Autobahnen nicht gerade die von Bikern meist genutzten Strassen sind, erlauben sie es uns doch, schnell von A nach B zu kommen. Darüber hinaus sind die meisten Motorradfahrer auch Autofahrer.

Die Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (AGK) verbessern die Verkehrssicherheit auf Autobahnen, wie der Pilotversuch auf der A2 und A9 gezeigt hat. Laut Abschlussbericht hat sich auf diesen beiden Testabschnitten der Verkehrsfluss verbessert, während die Zahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen deutlich reduziert wurde.

Die AGK-Geräte, die im Arisdorftunnel (A2, Basel-Landschaft) und zwischen Aigle und Bex (A9, Waadt) installiert wurden, zeigten diese Ergebnisse. Die erwarteten Auswirkungen auf die Fahrgeschwindigkeit wurden bestätigt: In den beiden Abschnitten kam es zu einer Homogeni-

sierung des Verkehrs, und die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen verringerte sich. Damit einhergehend hat sich der Verkehrsfluss verbessert und somit auch die Sicherheit im Strassenverkehr.

Die bislang beobachteten Geschwindigkeitsüberschreitungen reduzierten sich vor allem bei Personenkraftwagen. So wurden seit der Einführung der AGK im Arisdorftunnel ein Drittel weniger PKW «geblitzt». Auch nahm die Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 10 Km/h um 55% ab.

Ähnliche Ergebnisse wurden auf der A9 im Kanton Waadt beobachtet: Die Geschwindigkeitsüberschreitung von PKW verringerte sich um insgesamt mehr als 40% und die Überschreitungen von über 10 km/h sogar um 60%.

Darüber hinaus wurden keinerlei negative Auswirkungen beobachtet. Beim Herankommen an die Eintrittsportale der Anlage wird von den Fahrern nicht gebremst, wodurch der Verkehrsfluss nicht gestört wird. Dies war allerdings bei den herkömmlichen Messgeräten (z.B. dem fest installierten Gerät, das vorher im Arisdorftunnel die Geschwindigkeit an einem Punkt gemessen hatte) bislang der Fall. Ebenso kam es nicht zu Geschwindigkeitskompensationen: Kein Auto wurde dabei beobachtet, in der ersten Hälfte des Streckenabschnitts Gas gegeben zu haben, um im zweiten Abschnitt deutlich abzubremsen.

Häufige Geschwindigkeitsüberschreitung bei leichten Anhängergespannnen

Bei den Fahrern von PKW und LKW mit Anhänger müssen allerdings die Geschwindigkeitsüberschreitungen verringert werden. Dem Gesetz nach dürfen Sie mit 80 km/h fahren. Zwar konnte die Anzahl der zulässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen reduziert werden, in dieser Kategorie bleibt sie aber hoch. Scheinbar wissen viele Fahrer von Lastzügen nicht, dass das AGK-System eine Geschwindigkeitskontrolle nach Fahrzeugklassen erlaubt. Momentan gibt es noch keine aus-

sagekräftigen Daten über die Auswirkung des AGK auf Unfälle. Hierfür ist ein längerer Beobachtungszeitraum erforderlich. Es konnte allerdings ein Abwärtstrend bei Unfällen und Verletzungen in den beiden Abschnitten beobachtet werden.

Die Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle (AGK) misst die tatsächliche durchschnittliche Geschwindigkeit auf einem festgelegten Abschnitt. Nur Fahrer, deren durchschnittliche Geschwindigkeit über dem Tempolimit liegt, müssen mit einer Geldstrafe oder dem Entzug des Führerausweises für zu schnelles Fahren rechnen. Kurze und niedrige Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit sind in diesem Zusammenhang weniger ausschlaggebend. Die AGK-Anlagen werden bereits seit mehreren Jahren im Ausland mit positiven Ergebnissen verwendet. Die Ergebnisse in der Schweiz sind allerdings weniger deutlich. Tatsächlich verlangt der in unserem Land angewandte Grundsatz der Fahrerverantwortung ein Beweisfoto. Aus diesem Grund muss die Durchschnittsgeschwindigkeit im Bruchteil einer Sekunde berechnet werden und nicht erst mehrere Tage nach dem Vorfall, wie es in Italien oder Holland der Fall ist. Somit wurde eine technische Herausforderung nochmals verschärft. So gesehen, haben die in der Schweiz durchgeführten Pilotversuche nicht nur Auskunft darüber gegeben, wie das AGK sich auf das Fahrerverhalten oder den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auswirkt, sondern hat auch die technischen Grenzen aufgezeigt. Die installierten Anlagen sind die ersten ihrer Art, sie beruhen aber auf dem gleichen Prinzip, wie die seit 2011 im AGK-Vorreitland Österreich angebrachten Geräte. Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (AS-TRA) haben Wissenschaftler das beinahe zweijährige Pilotprojekt bewertet. Die Probezeit ist jetzt vorbei, seit Mitte Mai sind diese Geräte im aktiven Dienst. Ab sofort werden diejenigen, die die angegebene Höchstgeschwindigkeit überschreiten, nach der Verkehrsregelverordnung bestraft.

*Philippe Hauri
Präsident der VSK*



CONTRÔLE DE VITESSE PAR TRONÇON



Copyright Claudia Hautummm/pixelio.de

Il y a une année environ, l'OFROU introduisait, à titre d'essais, les contrôle de vitesse par tronçon (CVT). Ces appareils ont été installés sur l'A9 (Vaud) et l'A2 (Bâle - Campagne).

Si les autoroutes ne sont pas les tronçons routiers plus utilisés par les motards, il n'en demeure pas moins qu'à certaines occasions, elle nous permettent de nous déplacer de façon plus directe. En outre, une grande majorité des motards sont également des automobilistes.

Les contrôles de vitesse par tronçon (CVT) augmentent la sécurité routière sur les auto-routes, comme l'ont montré les essais effectués sur l'A2 et l'A9. Il ressort en effet du rapport final sur ces derniers que la fluidité du trafic a crû sur les deux tronçons pilotes, tandis que le nombre d'excès de vitesse y a considérablement diminué.

Les installations de CVT mises en place dans le tunnel d'Arisdorf (A2, Bâle - Campagne) ainsi qu'entre Aigle et Bex (A9, Vaud) ont fait leurs preuves. Les effets espérés sur la vitesse des conducteurs se sont vérifiés: sur les deux tronçons, la circulation est devenue plus homogène et le nombre d'excès de vitesse a diminué. Par conséquent, la fluidité du trafic et, partant, la sécurité routière se sont améliorées.

Les excès de vitesse constatés ont baissé, en particulier pour les voitures de tourisme. Ainsi, dans le tunnel d'Arisdorf, le nombre de voitures de tourisme «flashées» a dimi-

nué d'un tiers depuis l'introduction des CVT. Une baisse de 55 % a même été enregistrée dans le cas des infractions de plus de 10 km/h.

Des résultats similaires ont été observés sur l'A9 dans le canton de Vaud: les excès de vitesse des voitures de tourisme ont décru de plus de 40 % au total, et les dépassements de plus de 10 km/h ont même baissé de plus de 60 %.

Par ailleurs, aucune répercussion négative n'a été constatée. Les conducteurs ne freinent pas à l'approche des portails des installations, alors qu'ils le font fréquemment près des dispositifs de contrôle traditionnels (par ex. dispositif fixe auparavant placé dans le tunnel d'Arisdorf qui mesurait la vitesse en un point), si bien que la fluidité du trafic n'est pas perturbée. De même, ils n'essaient pas de compenser leur vitesse: on n'a observé aucune voiture circulant trop vite sur la première moitié du tronçon avant de ralentir considérablement.

Les trains routiers légers souvent en excès de vitesse

Il est nécessaire de réduire davantage les excès de vitesse commis par les conducteurs d'automobiles et de camionnettes avec remorques, autorisés à circuler à 80 km/h au maximum en vertu de la loi. Si le nombre de dépassements de la vitesse admise a pu être réduit, il demeure élevé. Il semble que de nombreux conducteurs de trains routiers ignorent que les CVT permettent un contrôle adapté à chaque

catégorie de véhicules. On ne dispose pas encore de données significatives quant aux effets des CVT sur les accidents. Une période d'observation plus longue est requise. Une tendance à la baisse du nombre d'accidents et de blessures a néanmoins pu être constatée sur les deux tronçons.

Les contrôles de vitesse par tronçon (CVT) mesurent la vitesse moyenne sur un tronçon défini. Seuls les conducteurs dont la vitesse moyenne dépasse la vitesse autorisée doivent s'attendre à être sanctionnés d'une amende ou d'un retrait de permis pour excès de vitesse. Les dépassements brefs et faibles de la vitesse admise revêtent donc une importance moindre à cet égard. Si des installations de CVT sont déjà utilisées à l'étranger depuis plusieurs années, avec des résultats positifs à la clé, elles n'ont pas pu être reprises telles quelles en Suisse. En effet, le principe de la responsabilité du conducteur appliqué dans notre pays nécessite une photographie à titre de preuve. Par conséquent, la vitesse moyenne doit pouvoir être calculée en une fraction de seconde, et non jusqu'à plusieurs jours après l'incident, comme c'est le cas en Italie ou en Hollande. Un véritable défi technique a donc dû être relevé. Dans ce contexte, les essais menés en Suisse ont servi non seulement à déterminer les effets des CVT sur le comportement des conducteurs, la fluidité du trafic et la sécurité routière, mais aussi à en démontrer la faisabilité technique. Les installations employées sont les premières de ce type, mais reposent sur un principe aussi appliqué depuis 2011 en Autriche, pays pionnier en matière de CVT. Sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU), des scientifiques se sont intéressés aux essais pilotes effectués au cours des quelque deux dernières années.

La période d'essais étant terminée, depuis la mi-mai, ces appareils sont en service effectif. Dès lors, quiconque sera prit à défaut de vitesse trop élevée se verra donc puni selon la loi sur la circulation routière.

Philippe Hauri
Président CSR

ANPASSUNG DER ABGASWARTUNGSPFLICHT

Am 14. Mai 2012 veröffentlichte das ASTRA (Bundesamt für Strassen) eine Pressemitteilung, in der es um die Anpassung der Abgaswartungspflicht von Kraftfahrzeugen geht. Und was für ein Glück: Ausnahmsweise wird für uns Biker mal eine Ausnahme gemacht. Da dies so selten vorkommt, lobnt es sich, doch einmal über diese Veröffentlichung zu berichten. Wir freuen uns natürlich diebisch, da dies eben nicht häufig der Fall ist. Der Grund, warum wir mit unseren Motorrädern von der Abgaswerteuntersuchung nochmal verschont bleiben, sind die Kosten für die Untersuchungen. Nachstehend finden Sie die vollständige wörtliche Pressemitteilung des ASTRA.

Neuere Autos und Lastwagen sind mit einem On - Board - DiagnoseSystem (OBD) ausgerüstet welches die Abgase überwacht und Fehler anzeigt. Für solche Fahrzeuge soll die obligatorische Abgaswartungspflicht entfallen. Für Motorräder soll auf die Einführung einer Abgaswartungspflicht verzichtet werden. Dies schlägt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) vor. Die Anhörung zu den entsprechenden Verordnungsänderungen beginnt heute und dauert bis zum 31. Juli 2012.

Personen-, Lastwagen und Busse, welche mit einem On-Board-Diagnose-System (OBD) ausgerüstet sind, sollen künftig nicht mehr systematisch alle zwei Jahre zur obligatorischen Abgaswartung («Abgastest») in die Werkstatt. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die heute geltende Regelung der Abgaswartung aufgrund der Empfehlungen und Erkenntnisse der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) überprüft und kommt zum Schluss, dass die geringe Mängelhäufigkeit der Fahrzeuge mit OBD-Systemen den Systemwechsel rechtfertigt. OBD-Systeme überwachen unter anderem auch die abgasrelevanten Bauteile permanent und zeigen allfällige Fehlfunktionen mit einer Warnlampe im Armaturenbrett an. Ein Werkstattbesuch soll für OBD-Fahrzeuge nur noch obligatorisch sein, wenn eine Fehlfunktion an-

gezeigt wird. Diese Neuregelung entlastet sämtliche Halter neuerer Motorwagen.

Keine Abgaswartungspflicht für Motorräder

Im Anhörungsverfahren wird auch die Frage gestellt, ob für Motorräder und Motorfahräder eine vergleichbare Regelung wie für Motorwagen eingeführt werden soll. Das Parlament hat den Bundesrat mit einer Motion beauftragt, die Einführung eines Abgas- und Lärmtest für diese Fahrzeugarten zu prüfen. Daraufhin hat das Dynamic Test Center (DTC) im Auftrag des ASTRA umfangreiche Abklärungen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass es heute für Motorräder und Motorfahräder keine Messverfahren gibt, die eine zuverlässige Überprüfung mit vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis erlauben.

Die Kosten für die Entwicklung eines zuverlässigen Messverfahrens, die Anschaffung der entsprechenden Geräte durch die Garagen und kantonalen Strassenverkehrsämter und der Aufwand für die Motorradhalter wären viel höher als der für die Umwelt erzielbare Nutzen. Die heute geltenden Abgasvorschriften für neu zugelassene

motorisierte Zweiräder sind weniger streng als diejenigen für Motorwagen. Sie werden aber in den nächsten Jahren stufenweise an das Niveau der Personenwagen angeglichen. Auch aus diesem Grund ist der mit einer Abgaswartung erzielbare Nutzen sehr gering. Das ASTRA schlägt deshalb vor, auf eine Abgaswartung oder einen Abgas- / Lärmtest für Motorräder und Motorfahräder zu verzichten.

Erleichterung für Kleinserienfahrzeuge

Neu sollen für Fahrzeuge, welche in begrenzter Stückzahl hergestellt werden (so genannte Kleinserienfahrzeuge) in der Schweiz dieselben Erleichterungen gelten wie in Europa. Dies ist eine Anpassung an das bilaterale Abkommen mit der EU zum Abbau technischer Handelshemmnisse. Diese Erleichterungen betreffen Vorschriften zu Front- und Seitenaufprall sowie zum Fussgängerschutz. Um als Kleinserie zu gelten, dürfen pro Typ und Jahr europaweit maximal 1000 Fahrzeuge zum Verkehr zugelassen werden.

*Philippe Hauri
Präsident der VSK*



ADAPTATION DU SERVICE ANTIPOLLUTION



Copyright R.B. / pixello.de

Le 14 mai 2012, l'OFROU (Office fédéral des routes) publiait un communiqué où il était question d'une adaptation du service antipollution des véhicules à moteur. Voilà que, pour une fois, une réglementation différente sera mise en application pour nous autres motards. Cela est si rare qu'il valait la peine de vous donner connaissance de ce communiqué. Appréciations, cela ne va pas souvent être le cas. Ce n'est que grâce aux coûts engendrés par de tels contrôles que nous échappons, encore pour le moment, au service antipollution de nos motos. Vous trouverez cidessous, le communiqué in extenso émanant de l'OFROU

Les automobiles et les poids lourds récents sont munis d'un système de diagnostic embarqué (on board diagnostic system ou système OBD), qui contrôle les gaz d'échappement et signale les anomalies en la matière. L'Office fédéral des routes (OFROU) propose de lever l'obligation d'entretien du système antipollution pour ces véhicules et recommande de ne pas introduire ce service obligatoire pour les motos. Lancée aujourd'hui, l'audition sur les modifications d'ordonnance concernées durera jusqu'au 31 juillet 2012.

À l'avenir, le système antipollution des voitures de tourisme, des poids lourds et des bus pourvus de systèmes OBD ne devra plus faire l'objet d'un contrôle bisannuel («test antipollution»). Après avoir examiné la réglementation en vigueur à la lumière des recommandations du Contrôle fédéral des finances (CDF), l'OFROU a en effet estimé qu'elle pouvait être modifiée en ce sens au vu du faible nombre de défauts parmi les véhicules OBD. Ces derniers sont pourvus de systèmes qui contrôlent en permanence les composants qui influent sur les émissions de gaz d'échappement et indiquent tout défaut de fonctionnement par lampe témoin placée sur le tableau de bord. La nouvelle réglementation prévoit que le service antipollution en atelier ne restera obligatoire pour les véhicules OBD que si une erreur est signalée. Tous les détenteurs de voitures automobiles récentes en bénéficieront.

Pas de test antipollution obligatoire pour les motos

L'audition porte aussi sur la mise en œuvre, pour les motos et les scooters, d'une réglementation similaire à celle en vigueur pour les voitures automobiles. Une motion du

Parlement avait en effet prié le Conseil fédéral d'examiner l'introduction d'un test antipollution sonore et atmosphérique pour ces véhicules. Il ressort des investigations approfondies faites par le Dynamic Test Center (DTC) sur mandat de l'OFROU qu'aucune méthode ne permet aujourd'hui de mesurer avec fiabilité les émissions des motos et des scooters en garantissant un rapport coût-utilité raisonnable.

Les coûts nécessaires à la mise au point d'une technique de mesure fiable et à l'achat des outils requis par les garages et les services cantonaux des automobiles ainsi que les charges engendrées pour les détenteurs des véhicules dépasseraient de beaucoup les bienfaits apportés à l'environnement. Un autre motif explique la faible utilité attendue d'un service antipollution: si les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des deux-roues motorisés sont certes moins sévères aujourd'hui que celles concernant les voitures automobiles, elles seront progressivement assimilées aux dispositions en vigueur pour les voitures de tourisme. Pour ces raisons, l'OFROU propose que l'on renonce au service antipollution ou à un test antipollution sonore et atmosphérique pour les motos et les scooters.

Allègements pour les véhicules de petites séries

Désormais, les véhicules produits en nombre limité (véhicules dits de petites séries) devront bénéficier des mêmes allègements en Suisse qu'en Europe. Cette modification est une adaptation à l'accord bilatéral sur la prévention des obstacles techniques au commerce conclu entre la Suisse et l'Union européenne. Les allègements en question concernent la protection assurée en cas de collision frontale ou latérale ainsi que celle offerte aux piétons. Sont réputés de petites séries les véhicules appartenant à un type dont 1000 unités au maximum sont immatriculés chaque année en Europe.

*Philippe Hauri
Président CSR*



2. NATIONALES MOTORRADTREFFEN in AARBERG

Sonntag 8-17 Uhr
2. September 12



Töffausstellung
Festwirtschaft
Wettbewerb
Live-Musik



www.swissmoto.org

annaris – kosmetik.ch

Unsere Partner 2012



Moto Kaufmann
Motorräder Scooter
3250 Lyss
032 384 33 51



Moto Center Seeland
3270 Aarberg
YAMAHA
www.moerisport.ch



Autobahn-Garage
Zwahlen & Wieser AG
Bielstrasse 98, 3250 Lyss
Tel. 032 387 30 30
www.autobahngarage.ch



WWW.KRONE-AARBERG.CH

www.mc-roggenburg.ch



MOTO MOTO



ROGGENBURG (SUISSE) 25./26. Aug. 2012

Championnat du Monde
de side-car cross

Championnat Suisse
Inter MX Open
Inter MX 2

YZ Cup
Regio Open



Heli Flugs



Kinderland

SIDECAR MOTOCROSS WORLD CHAMPIONSHIP



MOTOCROSS
2012 SWISS CHAMPIONSHIP



YAMAHA



MOTUL

RAIFFEISEN



TT ISLE OF MAN 2012

Spätestens seit diesem Jahr ist es Tatsache, John McGuinness hat sich zum «King of the Mountain» entwickelt. Mit seinen 2 weiteren Siegen in den Klassen Superstock 1000 und Superbike 1000 hat er die TT zum 18. und 19. Mal gewonnen, und nur die Absage «aus Wettergründen» hat ihm den 20. TT-Sieg vereitelt. John ist in der 1000 ccm Klasse das Mass aller Dinge, seine schärfsten Konkurrenten Cameron Donald, Australien, Bruce Anstey, Neuseeland, Guy Martin, England, sind ebenfalls absolute Drivingkünstler auf der 60,7 km messenden TT Mountainrunde, verlieren jedoch zwischen 10 – 30 Sekunden auf King. John McGuinness.

Die 1000 ccm Rennen gehen über 6 Runden total also 364,2 km. Nach Runde 2 und 4 werden Stops zum auftanken und ev. Reifenwechsel gemacht. Am Grandstand, bei Start – Ziel, kommen die Racer's mit dem Topspeed von 290 – 300 km/h. Mit der Traummarke von 130 mph (211 km/h) Durchschnittsgeschwindigkeit hat John Mc Guinness dieses Jahr auch diesen Rekord gebrochen.

John McGuinness, 40 Jahre, denkt aber noch lange nicht daran dem Rennsport ade zu sagen, und peilt die Rekordmarke von Michael Dunlop's 24 TT Siege an.

Wo sind die Schweizer? Hervé Gantner kommt mir mit 2 Stöcken entgegen, was ist geschehen? Sturz im Training mit Unterschenkelbruch, schade, nach seinen TT Starts 2010, Rang 41 von 85 Startern, und Rang 27 im Jahr 2011 wäre ein Platz in den Top 20 möglich gewesen. Damit ist man auf der Insel schon ein Star, umso mehr Hervé dieses Jahr eine gute Vorraussetzung als Member das Ice Valley Racing Teams England, mit BMW R 1000 RR Bikes, gehabt hätte. Er wird es 2013 wieder versuchen, der TT Virus hat Ihn definitiv erfasst. Good luck!

Im Sidecars Paddock kommt unser Doppel-Weltmeister Adolf Hänni, top gekleidet, des Wegs. «Dölf, willst Du auch noch



Start



Team Birchalls



Tankstopp

TT Sidecars Champion werden?» frage ich Ihn. «Nein, ein solches Projekt hätte ich früher in meine Planung nehmen müssen». «Du bist perfekt gekleidet, Cofain Racing Team?». «Ja, Klaus Klaffenböck, Sidecar Weltmeister und dreifacher TT Sieger hat mich angefragt beim Aufbau eines TT Siegerteams mitzumachen? Dieses Projekt interessiert mich, und deshalb habe ich mit meiner Firma hänniracing.ch zugesagt, mit dem Ziel in 2-3 Jahren die TT zu gewinnen».

«Für das Material, LCR-Chassis und Honda 600ccm Motor, bin ich zuständig, für Sponsoring, PR, Presse, Transport usw. ist Klaffenböck der Chef.

Nun braucht es noch ein Fahrer- und Technikteam dass diese hohen Ansprüche erfüllen können. Mit den Gebrüder Ben Birchall, 30 und Tom Birchall, 26 England, Weltmeister 2009 und British Champion 2007 – 2008 haben wir die besten Voraussetzungen unsere Ziele zu erreichen».

«Im Training haben wir leider einen Crash zu verkraften, die Birchalls hat es mit ca. 180km/h auf einer Welle abgehoben, und sie sind mit der Nase voraus wieder gelandet. Das Material hat etwas gelitten, die Fahrer sind aber okay. Nach einem Nachteinsatz des ganzen Teams ist aber das Material auch wieder fit».

Start zum 1. Sidecar Race ist Samstag, 3. Juni um 14 Uhr bei Sonnenschein und 18°. Die Birchalls starten mit der 4. besten Trainingszeit zum 3 Runden Race über 182 km. Aus der ersten Runde kommen Sie an 4. Stelle mit ca. 260 km/Std. über Start und Ziel bei Grandstand. Auf der 2. Runde konnten Sie das Gespann Tony Baker-Fiona Baker überholen, und passieren auf Podiumsplatz 3. In der dritten Runde, wo Kondition und Konzentration entscheidend sind, ziehen Sie am Gespann Harrison/Alliot vorbei und überqueren die Ziellinie auf dem sensationellen 2.Rang.

Die Siegerehrung wird zum grossen Fest des Cofain Racing Team mit dem uner-

müdlischen Adolf Hänni als wichtiges Mitglied des Teams.

Im Rennen 2 vom Mittwoch, 6. Juni haben die Birchalls Ihre gute Form erneut unter Beweis gestellt und mit dem 3. Rang nochmals einen Podestplatz erreicht. Die Planung, die Birchalls als TT Sieger zu feiern, könnte in den nächsten Jahren aufgehen. Die TT war wieder ein einmaliges Erlebnis für alle, die echten Road-Racing Sport lieben. Es wird Sie immer geben, trotz der Gefahren, die aber jeder kennt und alle die ans Ziel kommen werden vom Fan Publikum (ca. 50 000 Besucher) wie Helden gefeiert.

Willy Läderach



Dolf Hänni

TT ISLE OF MAN 2012

Au plus tard depuis cette année, il n'est plus contestable que John McGuinness est devenu «King of the Mountain». Grâce à ses 2 nouvelles victoires dans les classes Superstock 1000 et Superbike 100, il a remporté pour la 18^{ème} et 19^{ème} fois le TT. Seule l'annulation pour raison d'intempéries lui a empêché de fêter sa 20^{ème} victoire. Dans la classe 1000cc, John est la marque par excellence. Même ses concurrents les plus dangereux Cameron Donald (Australie), Bruce Anstey (Nouvelle Zélande), Guy Martin (Angleterre), artistes de la conduite, perdent pourtant entre 10 et 30 secondes sur le King John McGuinness.

La course 1000 ccm se déroule sur 6 tours pour une distance totale de 364,2 km. Après les tours 2 und 4, des arrêts sont pré-

vus pour faire le plein ou éventuellement changer les pneus. Les pilotes passent la ligne de départ/arrivée à une vitesse max. de 290 – 300 km/h. Cette année, avec une vitesse moyenne de 130 mph (211 km/h), John McGuinness a battu le record.

Malgré ses 40 ans, John McGuinness ne compte pas arrêter le sport moto et se fixe comme objectif de battre le record de Michale Dunlop avec ses «24 victoires».

Où sont les Suisses? Hervé Gantner vient à ma rencontre avec 2 béquilles. Que s'est-il passé? Chute à l'entraînement avec une cassure de la jambe. Dommage car en 2010, il s'était placé 41^{ème} sur 85 et en 2011, 27^{ème}. Une place dans les 20 premiers aurait été possible. Ainsi, il est déjà une star sur l'île

d'autant plus que Herve aurait eu une bonne prédestination en tant que membre de l'Ice Valley Racing Team Angleterre avec les machines BMW R 1000 RR. Il tentera sa chance à nouveau en 2013 car le virus TT l'a définitivement saisi. Good luck!

Dans le paddock des side-cars, notre double champion du monde, Adolf Hänni, s'approche de sa monture. Je lui demande: «Souhaites-tu également devenir champion TT en side-cars?», «Non, j'aurais dû planifier un tel projet plus tôt». «Tu es parfaitement équipé «Cofain Racing Team». »Oui, le champion du monde side-car et triple champion TT, Klaus Klaffenböck, m'a demandé de monter une équipe TT. Ce projet m'intéresse et j'ai accepté de la faire avec mon firme hänniracing.ch.



John McGuinness

L'objectif est une victoire du TT dans 2 à 3 ans. «Je suis responsable du matériel pour le châssis LCR et moteur Honda 600ccm. Pour le sponsoring, PR, presse et le transport etc, c'est Klaffenböck qui est le chef. Nous avons encore besoin d'un pilote et d'une équipe qui remplissent les exigences élevées. Grâce aux frères Ben (30) et Tom Birchall (26) (Angleterre), champion du monde 2009 et champion d'Angleterre 2007-2008, nous avons les conditions optimales pour atteindre notre objectif».

«Malheureusement lors de l'entraînement, nous avons subi un crash. Les Birchalls ont décollé sur une bosse à 180 km/h et ont atterri sur le nez ce qui a quelque peu endommagé le matériel, les pilotes restant sains et saufs. Après un travail de nuit de la toute l'équipe, le matériel a pu être à nouveau remis en ordre».

Départ de la première course side-car, samedi 3 juin, 14 heures par temps ensoleillé et 18 degrés. Les Birchalls prennent le départ avec le 4ème meilleur temps dans le 3ème tour sur 182 km. Après le premier tour, ils sont en 4ème place avec 260 km/h. Dans le tour 2, ils ont pu devancer Tony Baker-Fiona Baker pour se placer finalement au 3ème rang. Dans le troisième tour qui exige de la condition et de la concentration, ils passent l'équipe Harrison/Alliot et remportent la sensationnelle 2ème place.

La remise des prix devient une fête pour le Cofain Racing Team avec un Adolf Hänni, infatigable et membre pilier de ce team.

Dans la course 2 du mercredi 6 juin, les Birchalls prouvent à nouveau leur excellente forme et accèdent une nouvelle fois sur la 3ème marche du podium. L'objectif de fêter l'an prochain une victoire au TT des Birchalls est réaliste. Le TT est un évènement pour tous ceux qui sont passionnés de courses sur routes.

Malgré tous les dangers qu'elle encourt et les connaisseurs en sont conscients, cette manifestation sera toujours organisée et tous les pilotes qui passent la ligne d'arrivée seront fêtés comme des héros par environ 50 000 passionnés.

Willy Läderach



Hervé Gantner



Birchalls

Impressum MOTOnews

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

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

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

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

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

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

MOTO GP – HALBZEIT 2012

SACHSENRING, DIE SCHWEIZER SIND VON SPITZE BIS MÄSSIG UNTERWEGS

Tom Lüthi, Interwetten Paddock Team:

Tom ist dieses Jahr definitiv in der Spitze der Moto 2 WM angekommen; 1x Sieg, 1x 2. Rang, 2x 3. Rang, 2x 5. Rang, 1x 8. Rang, 1x unverschuldeter Ausfall, das sind Resultate die Tom in den letzten Jahren nicht erreicht hat. Die Gründe dafür sind ein top eingespieltes Team mit Daniel Epp als Teambesitzer, Manager und Freund. Seit 10 Jahren sind Daniel Epp und Tom Lüthi ein erfolgreiches Team, die alle Höhen und Tiefen zusammen durchgestanden haben und auch in der Zukunft noch vieles erreichen werden. Das Material stimmt von A bis Z; Suter Fahrwerk mit Honda Motor, kombiniert mit guter Teamarbeit sind Garantien für Top Resultate. Eine tolle Veranstaltung, die sich einen Namen machen wird, denn sportlich hat sie einiges zu bieten.

Daneben ist natürlich auch der gute (und hübsche) Geist der Truppe, Fabienne Kropf, die Freundin von Tom, die unter



Randy Krummenacher versteht nicht warum es nicht läuft

anderem alles Administrative erledigt, sodass sich Tom auf das fahren konzentrieren kann. Dies tut er auch mit Inbrunst; Tom ist und bleibt ein Racer, der immer gewinnen will. Ohne Zwischenfall wird Tom am Ende dieser Saison auf dem Treppchen stehen, wenn alles günstig läuft hoffentlich sogar in der Mitte als Weltmeister.

Dominique Aegerter, Technomag Cip Team:

Domi Aegerter zeigt eine aufsteigende Saison. Mit 5 Platzierungen in den Top 10 darf er stolz sein und sich auf die 2. Saisonhälfte freuen. Mit Top Platzierungen im Qualifying und Blitzstarts hat er sich Respekt verschafft und der Konkurrenz gezeigt, dass mit Ihm in der Zukunft zu rechnen ist. Das er am Sachsenring ausgerechnet Tom Lüthi nach dem Start etwas eingebremst hat war sicher keine Absicht und kann im harten Infight vorkommen.

Auch Domi verfügt über eine eingespielte und motivierte Truppe im Technomag Team, die von der Metraux-Gruppe solide finanziert wird. Domi liegt im Moment mit 44 Pkt. auf dem 11. Zwischenrang. Sein Ziel ist es, unbedingt in die Top 8 zu kommen, was mit solide gefahrenen Rennen auch möglich ist. Wir Schweizer Motorsportfans werden auch an Domi Aegerter noch viel Freude haben.

Randy Krummenacher, GP Team Switzerland:

Randy Krummenacher ist wirklich der Pechvogel des Jahres; viel Talent, gute Grundschnelligkeit, aber leider zu ungestüm. So passieren ihm leider immer wie



Tom Lüthi und Walter Wobmann glauben an den WM Titel

der Fehler, die auf diesem Niveau nicht sein dürfen. Gute Trainingszeiten sind schön und gut, wenn man diese im Rennen nicht umsetzen kann sind sie wertlos. Randy liegt mit 20 Pkt. auf Platz 16 in der WM. Man könnte sagen es ist immer noch in der 1. Hälfte. Tatsache ist jedoch, dass er mit seinen Fähigkeiten ohne weiteres 40 Pkt. haben könnte.

Das GP Team Switzerland arbeitet professionell und zuverlässig, Teamchef Marco Rodrigo ist fair und glaubt weiterhin an

Randy. «Wenn aber die Resultate in der zweiten Saisonhälfte nicht kommen, ist sein Platz im Team für 2013 weg», sagt der Teamchef kurz und bündig. So ist das Leben im Moto GP Geschäft. Wir wünschen Randy für die 2. Hälfte der Saison viel Glück, denn die Fähigkeiten um gute Resultate zu liefern hat er.

Marco Colandrea: SAG Team:

Marco ist ein Rookie in der Szene. Er hat auf dem Sachsenring mit Rang 23 sein bestes Resultat erreicht. Wir hoffen, dass

mit Ihm in der Zukunft die Schweizer Fraktion verstärkt wird und wünschen ihm viel Durchhaltewillen.

Willy Läderach



Domi Aegerter bald in den Top 10

Ihr Partner für Veranstaltungswerbung



Mobile Werbung bis 12m2
Flexible Standorte
Variable Werbedauer
Erstklassiges Standmaterial
Alles aus einer Hand

Bielstrasse 32
3250 Lyss

Tel/Fax 032 530 25 45/46
info@promotrailer.ch

www.promotrailer.ch

MOTO GP – MI-SAISON 2012

SACHSENRING, LES SUISSES SONT EN ROUTE EN TÊTE JUSQU'À MODÉRÉMENT.

Tom Lüthi, Interwetten Paddock Team:

cette année, Tom est définitivement dans les positions de tête du Moto2 CM: 1 victoire, 1x 2ème rang, 2x 3ème rang, 1x 8ème rang, 1x chute causée par un tiers. Ce sont les résultats de Tom qui n'avaient jamais été obtenus dans les dernières années. Les raisons en sont les suivantes: une équipe bien rôdée avec Daniel Epp comme propriétaire de l'équipe, manager et ami. Depuis 10 ans, Daniel Epp et Tom Lüthi forment une équipe qui a surmonté des hauts et des bas et qui veut également réussir à l'avenir avec des succès.

Le matériel fonctionne de a à z, le châssis Suter avec un moteur Honda et un bon travail d'équipe sont garants pour de bons résultats mais naturellement aussi la bienveillante (et belle) âme de la troupe, l'amie de Tom, Fabienne, qui s'occupe entre autres de tous les travaux administratifs. Ceci permet à Tom de se concentrer uniquement sur le pilotage, en le faisant également avec passion. Tom est et reste un «racer» qui se bat pour la victoire. Sans incident et si tout fonctionne pour lui, Tom sera sur le podium en fin de saison.



Fabienne Kropf, amie de Tom, plaît également au président de la FMS

Dominique Aegerter, Technomag Cip Team:

Domi Aegerter s'améliore durant la saison. Avec 5 places obtenues dans les 10 premiers, il peut être fier et peut ainsi se réjouir pour la 2ème moitié de la saison. Grâce à ses bonnes positions dans les qualifications et

ses départs rapides, la concurrence lui porte respect et est consciente qu'il faut compter sur lui à l'avenir. Le fait qu'il a légèrement freiné Tom Lüthi après le départ n'était certainement pas voulu. Dominique peut également compter sur une équipe bien motivée dans le team Technomag, financée par le groupe Metraux.

En ce moment, Dominique se trouve au 11ème rang, avec 44 points. Son objectif est une place dans les 8 premiers, ce qui est possible avec des courses bien solides. Nous, les Suisses passionnés de moto, auront encore beaucoup de plaisir avec Dominique Aegerter.

Randy Krummenacher, GP Team Switzerland:

Randy Krummenacher est vraiment le malchanceux de l'année: beaucoup de talent, une bonne vitesse, mais malheureusement trop impétueux. Ceci provoque des erreurs qui ne sont pas permises à ce niveau. Les chronométrages aux entraîne



Le chef d'équipe, Marco Rodrigo, parle clairement

ments sont bien mais si on ne peut pas les réaliser durant les courses, ils ne valent rien. Avec 20 points, Randy se trouve actuellement au 16ème rang du CM, donc toujours dans la première moitié. Pourtant, avec ses capacités, il pourrait remporter 40 points sans autre. L'équipe GP Team Switzerland travaille professionnellement et de manière fiable.

Le chef d'équipe, Marco Rodrigo, est correct et croit à Randy. «Mais si des

résultats ne sont pas obtenus durant la 2ème partie de la saison, sa place n'est plus possible dans l'équipe pour 2013»: dit le chef d'équipe de manière claire. C'est la réalité du Moto GP. Nous souhaitons à Randy beaucoup de succès pour le reste de la saison. Il a la capacité de livrer de bons résultats.

Marco Colandrea, SAG Team:

Marco est un Rookie de la scène. Il a réussi son meilleur résultat personnel avec le 23ème rang. Nous espérons qu'il

renforcera les pilotes suisses à l'avenir et lui souhaitons beaucoup de persévérance.

Willy Läderach



Domi Aegerter, aimant la famille

MOTOCROSS
LINDEN

Motorracing Team Linden
www.mrtl.ch

GAERNE **EVS**

freidig
MOTO-ACTIVE

ACERBIS

Gerber Kran AG
Linden

ZURICH
Unternehmeragentur Schmid AG
Kundenberater Markus Blaser
Schemenwaldstr. 10
3063 Ittigen

RAIFFEISEN
Raiffeisenbank Kiestental

ROBERT BAUMANN
DEHRENSCHULI

YAMAHA

LRT

HUSABERG

FELDSCHLOSSCHEN

LäderachWeibel

MOTO
SCOUT24

KTM **JUTZI MOTORSPORT AG**
3512 Walkringen

1.+2. September 2012
Festwirtschaft und Barbetrieb mit DJ

Hotel Restaurant Les Cernets
 avec terrasse ombragée
 à quelques pas de l'église

Pierre Eric Rey et Karine Matthys
 133, 33a Les Verrines
 341 001 New Castle - Tél. 031 910 11 81

ANKER Restaurant BAR

Täglich ab 11.00 Uhr
 Sonntag ab 09.00 Uhr
anker-frauenfeld.ch
 sivel@anker-frauenfeld.ch
 Silvio Reinhard - 079 421 21 61

HOTEL RESTAURANT

EIERHALS ROYAL
 AM AGERISEE

säntis
 der berg

Gasthaus Pashhöhe
 Herzlich willkommen.
 Schön, dass Sie bei uns zu Gast sind.

Säntis-Schwebelbahn AG
 Hotel, Gastronomie, Events
 CH-9107 Schwägalp
 T +41 (0)71 364 12 43
 F +41 (0)71 365 66 01
 kontakt@santisbahn.ch
 www.santisbahn.ch

Dorfbelzli Brunnenthal

Alice u. Toni
 Abegglen - Freiburghaus
 www.dorfbelzli-so.ch
 dorfbelzli@bluewin.ch

Offen ab 09.00 Uhr
 Ruhetag:
 Dienstag + Mittwoch

Celli-restaurant des Trois-Suisse
 Gilles Gaudin et Yves Chappuis
 CH-1200 Yverdon

Tel. 021 903 10 24
 Fax 021 903 14 51
 Courriel: celli@trous-suisse.ch

GASTHAUS FISCHER WALKFARTSDORF LUTHERS BAD

Öffnungszeiten:
 Freitag - Sonntag
 Samstag - Sonntag 10.00 - 20.00 Uhr
 Sonntag 10.00 - 18.00 Uhr

Gasthaus Fischer
 Peter Fischer
 1010 Lutern Bad
 Tel. 041 898 03 31
 www.fischer-walkfart.ch

säntis
 der berg

Berghotel Schwägalp
 Herzlich willkommen.
 Schön, dass Sie bei uns zu Gast sind.

Säntis-Schwebelbahn AG
 Hotel, Gastronomie, Events
 CH-9107 Schwägalp
 T +41 (0)71 365 66 00
 F +41 (0)71 365 66 01
 hotel@santisbahn.ch
 www.santisbahn.ch

Hotel-Restaurant Krone Aarberg

Stadtplatz 29
 3270 Aarberg
 Tel. 032 391 99 66 info@krone-aarberg.ch
 Fax 032 391 99 65 www.krone-aarberg.ch

Idyllische Gartenwirtschaft
 Linien 190 - Helvetier Steis

Restaurant Obstgarten
 Toni & Chantal Schindler
 Hauptstrasse 10 - 8248 Gamsdorf
 Telefon 052 375 19 44

www.hofe.de
 www.kulinarische.net

SALOON BAR MADISWIL

Unterdorfstrasse 16
 CH 4934 Madiswil
 Tel. 062 965 12 15
 www.moto-strahm.ch

Gasthof Bären Remigen

Küche & Zimmertagesung
 Gamsgrabenstrasse 2
 3420 Remigen
 Telefon 036 244 12 14

Hotel Hippel Krone

U.+R. Notz
 CH-3210 Kerzers

Telefon +41 (0)31 750 58 58
 Fax +41 (0)31 750 58 59
 www.hotel-hippel-krone.ch
 info@hotel-hippel-krone.ch

RESTAURANT CHEVAL BLANC

François Villard
 Route de Fribourg 1
 2534 Orvin

Tel. 032 358 12 82
 Fax 032 358 11 82
 E-mail: chevalblanc@hippod.ch

Speiserestaurant Landgasthof Sternen

Max Gut & Sophia Casutt

Welachenstrasse 38
 8422 Pfungen
 Tel. 052-315 22 98
 www.blue-bay.ch

geöffnet von:
 Mo - Fr 06.00 - 24.00 Uhr
 Sa nur offen wenn festgelegt
 18.00 - 24.00 Uhr

Restaurant Restaurantbrunnthal
 4718 Brunnenthal
 Tel. 041 753 14 14

Floriane Sperry
 4718 Brunnenthal

Bar-Restaurant CASA

Beat & Sonja Bähler
 Tel. +41 31 747 54 40
 Alte Bernstrasse 1
 CH - 3205 Gümmenen
 www.casa-uno.ch

Mi - So ab 9:00 geöffnet / Mo + Di geschlossen

18

Fruchtige leichte Küche
- Sommer Parkplatz
- Sommerterrasse
- Familienfreundlich
- Saubere
- Barrierefrei

Wissens Internet
Mittelbrunnen Tuff
Mittelbrunnen
Balkonterrassen
Tuff Tuff

Chommlé
Restaurant

an der Strecke Surber-Brennstein
Montag ab 18:00 und Sonntag
ganzer Tag geschlossen

Stephan & Beate Schüpfer - Dorn
info@chommlé.ch

Restaurant Chommlé
CH - 6222 Gunzwil Tel.: +41 (0)41 939 15 51
http://www.chommlé.ch

19

Restaurant
Gintracht

FAMILIE HÖSLI
BAHNHOFSTRASSE 36
8353 ELGG
TEL. 052-384 17 70

20

Restaurant Scheidweg
Fischingen

M. Seewald & E. Kicher
Fischingstrasse 70
8376 Fischingen
Telefon: 071 977 31 71
http://scheidweg.jmdo.com/

21

Restaurant
Le Lion Rouge

22

Restaurant Sahlh
1796 Hallerberg
026419 34 14
Für Ihre Auszug
Grillfleisch: Fleisch
und Salatbuffet, Frites
Fr. 25 -- plus Portion
10 bis 60 Personen
Jeden Do., ab 18 Uhr Tischler

23

Restaurant Schwanen
3179 Kriechenwil
Fam. G. + E. Iorio-Aeberhard
Tel. 031 747 71 26

Dienstag +
Mittwoch
geschlossen

24

Gasthof
Schönenboden

6436 Bisisthal-Mustathal Telefon 041 830 12 22
Guido Ulrich Telefax 041 830 12 44
www.schoenenboden.ch schoenenboden@bluewin.ch

25

Hôtel de Ville de Rossinière

Dans ce petit hôtel familial,
nous offrons aux visiteurs
un très agréable moment,
dans un cadre chaleureux,
au milieu de la population
locale et de ses traditions.

Cosette et Michel Hämmerli | T. 026 924 65 40 | F. 026 924 65 50

26

STUNT ZONE
Garage et bar motos
Yves Langenegger
z.i. des Vernettes
1566 St. Aubin (FR)

Phone: 0041 26 677 27 57
Fax: 0041 26 677 27 58
Mail: 0041 26 677 27 58

27

AUBERGE AU CARREFOUR
Rue du curé Beuret 1
2345 Les Breuleux
032 954 13 02
www.aucarrefour.com
frank.laux@aucarrefour.com

28

La Truite

Hôtel Restaurant «La Truite»
CH-2603 Péry-Reuchenette
Tel +41 (0) 32 485 14 10
Fax +41 (0) 32 485 14 21
info@hotellatruite.ch

29

Oldrati
RISTORANTE | LOCARNO-MURATEO

Ristorante Oldrati
Viale Verbano 1 / Lungolago
6600 Locarno
Fon +41 (0)91 743 85 44
Fax +41 (0)91 743 79 65
ristorante@oldrati-locarno.ch

30

HÔTEL DU
CHAMOIS
L'ETIVAZ

Hotel Du Chamois Phone: +41 2692 46266
1660 L'Etivaz Fax: +41 2692 46266
SWITZERLAND E-mail: chamois-etivaz@bluewin.ch

31

CENTER OF EVENTS
GURNIGELBAD

Center of Events Tel.: +41 31 809 00 77
Gurnigelbad 1 Fax: +41 31 809 30 19
3099 Rütli bei Riggisberg info@centerofevents.ch

32

HOTEL RESORT
ALPENBUCK
CH - 6436 Mustathal

33

Waldgasthaus
Chalet
Saalhöhe
www.chalet-saahoehöhe.ch

Waldgasthaus
Chalet Saalhöhe AG
Restaurant-Rôtisserie
Jurka Lucek
4468 Kienberg

Wo man sich trifft,
wo Gastlichkeit
zu Hause ist!

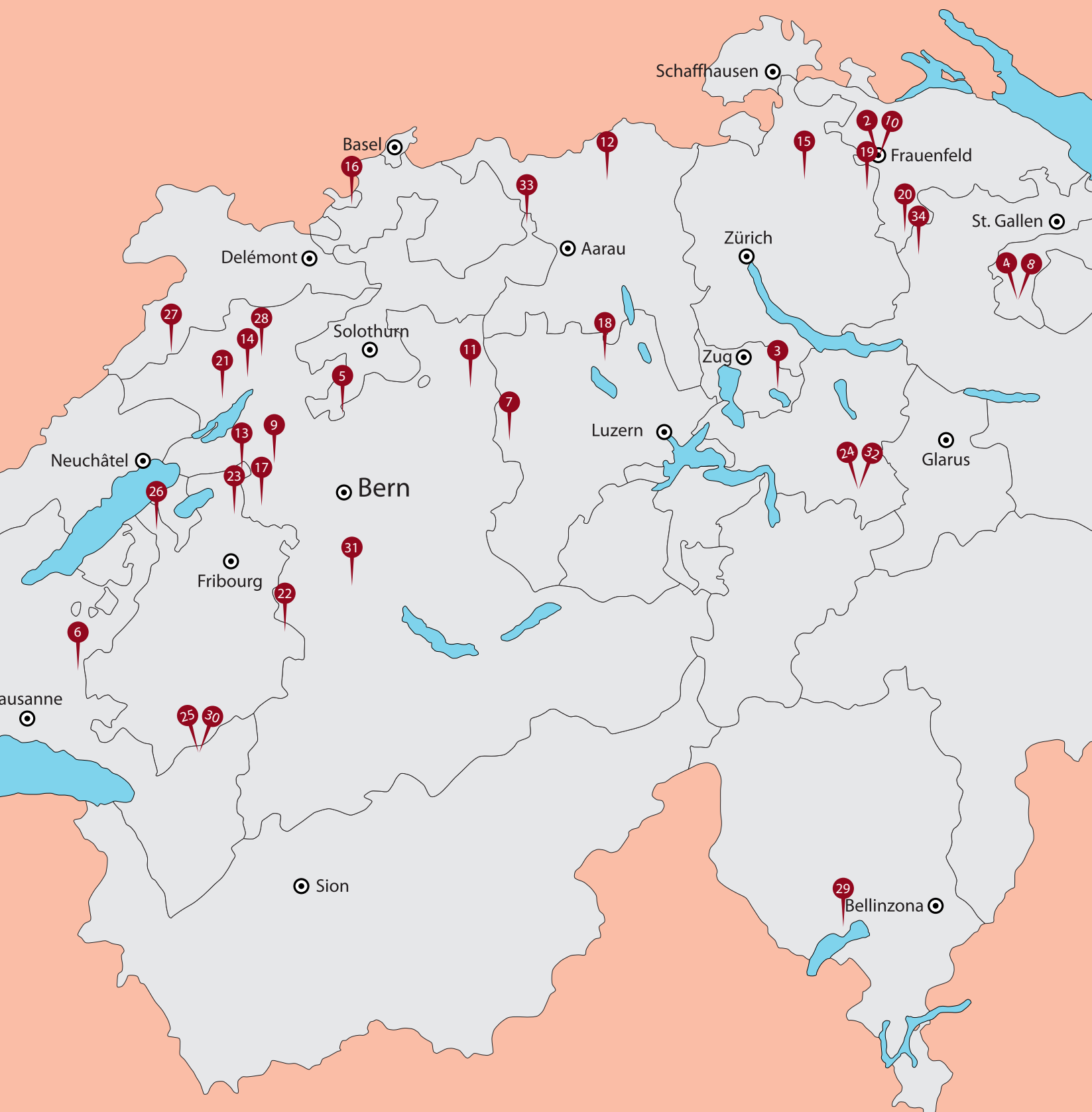
34

Gasthaus
St. Iddaburg

Thomas Geson & Jeannette Sommer
CH-9534 Gshwz

Telefon: +41 71 931 12 12. Naxel: +41 79 727 76 95
info@iddaburg.ch www.iddaburg.ch





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

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

DER FREISTAAT SACHSEN ZEIGT WIE ES GEHT

Wir Schweizer sind ja Weltmeister gewisse heikle Themen in die Länge zu ziehen. Ich meine die Aufhebung des Rundstreckenrennverbots. Im Nationalrat haben die Initianten Walter Wobmann (FMS Präsident) und Ueli Giezendanner eine Mehrheit für eine Aufhebung gefunden. Die gesetzteren Damen und Herren im Ständerat sind jedoch anderer Meinung und haben das Geschäft abgelehnt. Was nun? Zurück zum Start, den Antrag neu formulieren und wieder vor die Räte bringen. «Steter Tropfen höhlt den Stein», sagen sich die Initianten, was wir zu 100% unterstützen.

Gewisse Leute wollen einfach nicht begreifen, dass eine Anlage beispielsweise auf einem leerstehenden Waffenplatz z.B. im Jura, im Wallis oder im Tessin einen riesigen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen würde. Investitionen für das Gewerbe von 30 - 50 Mio., 100 - 200 Arbeitsplätze und Veranstaltungsumsätze von bis zu 20 Mio. wären möglich. WM Läufe oder Grand Prix Veranstaltungen sind nicht das Ziel, aber Ausbildungszentren für Motorräder und Automobile sowie nationale Motorsportmeisterschaften könnten wieder in der Schweiz ausgetragen werden.



Der Sachsenring erzeugt den Strom selbst durch Windkraft

Es gibt ein Beispiel wie es geht: die Gemeinden der Region (Sachsenring) haben die in Schieflage geratene Sachsenring GmbH übernommen und mit der SMR (Sachsenring - Rennstrecken - Management - GmbH) die Anlage auf ein neues, solides Fundament gestellt. Der Oberbürgermeister von Hohenstein - Ernstthal, Erich Homilius, hat die Initiative ergriffen. Die Nachbargemeinden Lichtenstein, Oberlungwitz, Gersdorf, Bernsdorf und Zwickau wurden ins Boot geholt und diese haben die Regierung des Freistaates Sachsen (also bei uns z.B. eine Kantonsregie-

rung) überzeugt sich zu beteiligen. So wurde die Basis geschaffen, die Anlage auf den neusten Stand zu bringen. Es wurden rund 50 Mio. investiert, alles in regionale KMU Betriebe, 150 neue Arbeitsplätze geschaffen sowie ein Umsatzvolumen von ca. 20 Mio. in Gastronomie, Hotelwesen und Gewerbe durch Veranstaltungen ausgelöst. Nicht aufgeben ist die Devise, denn wir sind es unseren tausenden Motorsportlern schuldig für Sie am Ball zu bleiben und in der Schweiz eine Anlage zu realisieren.

Willy Läderach



Wie lange noch bis zur Siegerehrung?

L'ÉTAT LIBRE SACHSEN NOUS DÉMONTRE COMME IL FAUT FAIRE

Nous les Suisses, nous sommes les champions du monde en ce qui concerne le traitement en longueur de certains thèmes délicats. Je pense tout spécialement à la levée de l'interdiction des courses de circuit. Au Conseil national, les initiateurs Walter Wobmann (Président FMS) et Ueli Giezendanner ont trouvé une majorité pour une levée mais les chères dames et chers messieurs du Conseil des Etats quant à eux ont une autre vision des choses et l'ont refusée. Alors quoi? Retour à la formulation de la requête, et la représenter devant les Conseils. Des gouttes incessantes creusent la pierre, pensent les initiateurs et nous sommes du même avis. Certaines personnes ne souhaitent tout simplement pas comprendre que l'utilisation d'une infrastructure, par ex. un terrain militaire (par ex. dans le Jura, en

Valais, ou dans le Tessin), porterait un énorme avantage économique. Des investissements par le commerce de 30 – 50 mio 100 – 200 places de travail, des chiffres d'affaires de manifestations jusqu'à 20 mio. Des manches de championnat du monde ou des grands prix ne sont pas les objectifs, mais des centres pour l'instruction de la conduite des conducteurs de moto ou voiture ainsi que des manifestations de sport moto pourraient être réalisés en Suisse.

Un exemple montre que ceci est possible, les communes des régions (Sachsenring) ont repris le Sachsenring GMBH en situation précaire et avec le SMR (Sachsenring - Rennstrecken - Management - GMBH) lui ont redonné un fondement solide. Le maire de Hohenstein-Ernstthal,

Erich Homilius, a pris l'initiative d'intégrer les communes avoisinantes Lichtenstein, Oberlungwitz, Gersdorf, Bernsdorf et Zwickau dans ce projet. Celles-ci ont convaincu les autorités de l'Etat libre Sachsen (chez nous par ex. un parlement cantonal) de s'y engager. Ceci a permis de créer la base pour rénover cette infrastructure en investissant env. 50 mio, grâce aux industries régionales, 150 nouvelles places de travail et un chiffre d'affaires d'env. 20 mio dans la gastronomie, l'hôtellerie et commerce. La devise: ne pas abandonner car nous devons restés actifs pour des milliers de sportifs de moto et afin de réaliser une installation.

Willy Läderach

Spécialiste de l'équipement moto en Valais
600m² d'exposition

aplusmoto SA
 Rue de Savoie 7
 1950 Sion
 Tél. 027 322 07 00
www.aplusmoto.ch

GAERNE

ACERBIS

BÜSE

ARROW
SPECIALTY PARTS

BERIK

ARLEN NESS

daytona

MOTOREX
Oil of Switzerland

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

DIE SCHWEIZER T-ZEIT

Im Jahr 2011 fanden im Juni gleich drei Motorrad-Veranstaltungen am gleichen Wochenende im Schweizer Jura statt. Die Enduro-Competition in Bure, das Bergrennen in Boécourt-La Caquerelle und das Trial von Bassecourt - alle drei Veranstaltungen kommen bei der Schweizer FMS-Meisterschaft in die Wertung.

Hierzu ein paar Stimmen: «Es ist leider unglaublich, dass die Organisatoren nicht in der Lage sind, ihren Kalender so abzustimmen, diese Terminüberschneidungen zu vermeiden!» Ob Zufall oder einfach schlechte Absprache, was soll's! Ich für meinen Teil sehe das so: Es ist eher erstaunlich, dass ein kleiner Kanton mit einem Radius von nur 30 km es hinbekommt (und auch noch mit Erfolg), drei grosse Motorsportveranstaltungen auf die Beine zu stellen!

2012: Die Schweiz, dieses kleine Land in Europa, organisiert im Abstand von zwei Monaten in einem Radius von 50 Kilometern eine Weltmeisterschaft im Supermoto (19.08.2012 Lignières), eine Weltmeister-

schaft im Seitenwagen-Cross (26.08.2012 Roggenburg), drei Trial-Grand-Prix der Damen (22. und 23.09.2012 Tramelan; 28.09.2012 Moutier) und zwei Nationen-Trial (29.09.2012 Moutier, Damen; 30.09.2012 Moutier, Herren)!

Die Schweiz steht eben ganz im Zeichen der T-Time. Wobei, T steht natürlich nicht für Tee, sondern für Trial. Ein Sport, der 1909 von den Engländern erfunden wurde. Hierbei handelt es sich übrigens um die älteste sportliche Disziplin des Offroad-Motorsports. Später entstanden daraus die Ableger Motocross und Enduro. Und wenn wir behaupten, in der Schweiz herrsche die T-Zeit, dann meinen wird natürlich: T wie Team, Terrain (Gelände), Test, Terre (Erde), Technik und Talent.

Geniessen Sie die Rennen.

Claude Clément und Walter Wermuth

LA SUISSE À L'HEURE DU THÉ

En 2011, dans le Jura aus mois de juin, s'est déroulé le même weekend 3 courses de motos: l'Enduro de Bure, la course de côte Boécourt-La Caquerelle et le trial de Bassecourt; tous comptant pour le championnat Suisse FMS.

Commentaires d'aucuns: «C'est quand même incroyable que ces organisateurs ne soient pas capable de gérer leur calendrier afin d'éviter ces collisions de dates!» Collision ou collusion, peu importe; j'ai pour ma part opté pour une autre interprétation qui consiste à s'émerveiller qu'un petit canton dans un rayon de 30 km soit en

mesure d'organiser (avec succès) trois événements majeurs des sports motorisés!

2012: La Suisse, petit pays d'Europe, organise en l'espace de deux mois et dans un rayon de 50 kilomètres, 1 GP du mondial de Supermoto (19.08.2012 Lignières), 1 GP du mondial de Side-car Cross (26.08.2012 Roggenburg), 3 GP du mondial de Trial féminin (22 et 23.09.2012 Tramelan; 28.09.2012 Moutier) et 2 Trial des Nations (29.09.2012 Moutier Féminin; 30.09.2012 Moutier Homme)!

La Suisse à l'heure du thé, T comme Trial, sport inventé par les anglais en 1909 et qui constitue la plus ancienne discipline des

sports motorisés toutterrain, le trial qui a donné par la suite naissance au motocross et à l'enduro. Quand on vous disait que la Suisse était à l'heure du thé, T comme team; terrain; test; terre; technique; talent ...

Bon spectacle à tous

Walter Wermuth et Claude Clément

SUPERMOTO-WETTBEWERBE FÜR DIE EUROPA- UND WELTMEISTERSCHAFT GROSSER EVENT IN LIGNIÈRES AM 18. UND 19. AUGUST 2012

Dieses Highlight sollte kein Biker-Fan verpassen: Das «grosse» Moto-Event in Lignières steht wieder an. Hier gibt es atemberaubende Rennen, Fahrer, die voll auf Gewinn setzen und Biker-Stars, die sich die Ehre geben. Seit einigen Jahren träumen wir von einem Spektakel auf solch hohem Niveau. Claude-Alain Cuche und sein Freiwilligen-Team geben alles, um dieses Ereignis unvergesslich werden zu lassen.

Wie die meisten von uns wissen, ist ein gewisser Kenny Roberts Senior die heimliche Seele der noch recht jungen Supermoto-Disziplin. Dieser unerschrockene

Rennfahrer wurde in der 250cc- und 500cc-Klasse Weltmeister und war seit seiner ersten Grand-Prix-Teilnahme die unangefochtene Nummer eins der amerikanischen Meisterschaft, egal ob auf Asphalt oder Offroad. Um die Schnelligkeit im Motocross zu steigern, wurde an der Fahrtechnik natürlich immer weiter gefeilt. Die berühmten Rutschpartien von Kenny Roberts und Randy Mamola waren immerhin allem anderen als dem Zufall überlassen. Nachdem die Moto-Cross-Bikes mit Slick-Reifen ausgestattet waren, wurde aus der Disziplin ein ernstzunehmender Sport. Die ersten Moto-Cross-Rösser verwandelten sich auch schon bald in technisch

ausgefeilte Motorräder. Auch wurde die berühmte Rutschtechnik immer weiter verbessert. Für ideale Wettkampfbedingungen wird ein Parcours von 1500m auf Asphalt und ca. 450m Offroad mit eingebauten Buckeln als Extraeinlage benötigt. Dann steht der grossen Show nichts mehr im Wege. Die dynamischen Rennen werden von Runde zu Runde immer spannender.

In der Schweiz sind diese Rennen besonders anspruchsvoll. Der Mehrfach-Champion im Schweizer Motocross, Philippe Dupasquier, kann hier sein ganzes Können zeigen, während der ebenfalls erfahrene

INTER MOTOCROSS   
2012 SWISS CHAMPIONSHIP
LES VIEUX-PRES / NE
 "CHEZ NUSS"
14 - 15 - 16
septembre
SAMEDI 15
 Entrée libre
 Kid 65 - Junior 125 - National
DIMANCHE 16
 Entrée Fr.15.- (gratuit jusqu'à 16 ans)
 Mini 85 - Swiss Inter 125
 Swiss Inter Open - Kup Yam 4T
DES VENDREDI:
BAR - CANTINE
REPAS CHAUDS
 Organized par:  
 avec le soutien de:  

POUR LA PREMIERE FOIS EN SUISSE
Championnat du Monde SuperMoto
 FIM WORLD CHAMPIONSHIP
 UEM EUROPEAN CHAMPIONSHIP
 EUROPEAN SUPERTOURO CHALLENGE
Swiss GrandPrix
Lignières / NE
18-19 August 2012
 OFFICIAL SPONSORS:
    
 LOCAL SPONSORS:
    
www.lignieresupermoto.ch
www.supermoto.lignieres.ch
www.supermoto.ch

Marcel Goetz (mehrmals nationaler Meister MC) es locker mit der Weltspitze aufnehmen kann. Diese Jungs müssen ihr Licht wahrlich nicht unter den Scheffel stellen.

Hier können Sie auch ein paar spektakuläre Quad-Rennen bestaunen, bei denen der junge Christophe Cuche aus Neuenburg bereits einige Erfolge vorweisen kann: Er ergatterte bereits den Schweizer Meistertitel, war französischer Champion und 2011 sogar Europameister. Und das alles noch vor seinem 20. Lebensjahr. Für Piloten wie den Schweden Niklas Lundbeck

oder den Deutschen Alfred Wolber stehen die Sterne ebenfalls gut, hier für Furore zu sorgen. Matthias Heidenreich gehört auch zu den Schweizer Hoffnungen, die die alt bewährte Siegerhierarchie auf den Kopf stellen können.

Jedenfalls können wir uns auf die Professionalität des Hausherrn, Claude-Alain Cuche aus Clémesin, voll und ganz verlassen. Sie wissen gerade nicht, wer das ist? Es handelt sich um diesen eher ruhigen Herrn, der immer lächelnd das Telefon am Ohr hat. Rund um die Uhr beschäftigt er

sich leidenschaftlich damit, alles genau zu organisieren. Dieser Bursche unternimmt alles, um diese Disziplin nach vorne zu bringen und vor allem auch in den Medien zu platzieren. Eins steht fest: Die Leute, die sich hier engagieren, sind aussergewöhnliche Menschen, die niemand, auch keine Zusammenstösse, stoppen kann. Und unser Mann aus dem Waadt ist mit dabei. Die Show kann beginnen!

Jean-Bernard Egger

DES ÉPREUVES SUPERMOTARDS, MANCHES DES CHAMPIONNATS D'EUROPE ET DU MONDE VOUS ATTENDENT. IL Y AURA DU SPECTACLE À LIGNIÈRES LES 18 ET 19 AOÛT 2012!

Les motards, réjouissez-vous, Le «grand» Lignièrès est de retour, du spectacle à couper le souffle, des pilotes avides de résultats, des grands champions seront présents. Il y a tant d'années que l'on rêvait d'un spectacle de haut niveau sur le plateau. Claude-Alain Cuche et son équipe avec la participation de nombreux bénévoles et officiels feront tout leur possible pour que la fête soit belle.

Le super motard vous connaissez, c'est un certain Kenny Roberts senior qui est un peu le pilier de cette discipline plutôt jeune. Ce vaillant pilote devenu Champion du Monde sur route 250cc et 500cc dès sa participation en Grand Prix était le Number One du championnat américain qui se courrait aussi bien sur l'asphalte que sur la terre. A force de prendre de la vitesse en motocross, la technique du pilotage devenait de plus en plus pointue et les fameuses glissades de Kenny Roberts et encore de Randy Mamola n'étaient pas du hasard. C'est aussi avec des motos de cross équipées par des pneus

slicks que cela est devenu un sport à part entière. Au début l'on prenait des motos de cross mais celles-ci se transformèrent très vite en motos spécifiques. La technique de dérapage s'est aussi améliorée. Le terrain idéal pour ces épreuves est un parcours de 1500m sur l'asphalte et environ 450m sur la terre avec quelques bosses pour pimenter le tout. Le spectacle est garanti, les courses sont très dynamiques et les bagarres augmentent à mesure que les tours de pistes défilent.

En Suisse, es courses sont plutôt relevées puisque le multi-Champion Suisse de motocross Philippe Dupasquier étale tout son art en super moto, alors que l'expérimenté Marcel Goetz (à plusieurs reprises Champion national) viendra se frotter aux pilotes du niveau mondial. A coup sûr ils n'auront pas à rougir.

Vous aurez aussi la possibilité de voir de spectaculaires courses de Quad où le jeune neuchâtelois Christophe Cuche a déjà un sacré palmarès puisqu'il a aligné les titres de

Champion Suisse, de Champion de France et même d'Europe en 2011 et tout ça avant d'avoir eu ses vingt ans. Il y a de fortes chances que des pilotes renommées comme le suédois Niklas Lundbeck, ou l'Allemand Alfred Wolber vont faire le spectacle. Matthias Heidenreich est également un espoir Suisse qui pourrait bouleverser la hiérarchie. Nous pouvons compter sur le savoir faire du Maître des lieux qu'est Claude-Alain Cuche de Clémesin. Si vous ne le connaissez pas, c'est un gars plutôt discret, toujours avec le sourire et le téléphone à l'oreille. A chaque moment de la journée il doit coordonner les différents dicastères. Notre solide gaillard pas bien grand a une volonté de faire avancer les choses et souhaiter toujours le meilleur pour que la discipline soit reconnue dans le monde des medias. Les gens qui s'investissent sont des gens extraordinaires car même si parfois ils sont un peu bousculés, rien ne les arrête et notre vaudruzien en fait partie. Du spectacle, il y en aura.

Jean-Bernard Egger

CIAO «ZIET»

Con la scomparsa di Fernando Ortelli, a molti conosciuto con il soprannome di «Ziet» se ne va una parte di storia del motociclismo Mo-Mo. Del suo passato agonistico, non so molto, ho saputo che si è cimentato prima con le biciclette, diventando anche campione ticinese; nel mondo motoristico so che si è cimentato in diverse categorie e nel motocross del campionato Svizzero. Iniziò sua attività lavorativa con le biciclette, per poi passare alle motociclette. Punto di riferimento agli inizi, era la sua officina nel centro di Mendrisio, a due passi dalla «Filanda». Con l'avvento e l'arrivo delle moto «Jap» nel boom negli anni '70, Fernando divenne concessionario Yamaha, Kawasaki e Suzuki, e con questi mezzi di locomozione, ha mosso mezzo Mendrisiotto sulle due ruote. Il mercato si allargava e venne il trasferimento nella nuova sede a Castel S. Pietro, poco distante dal «Percorso Vita». Arrivarono le «chechemm», le «KTM» come venivano chiamate scherzosamente dai crossisti della zona. Durante la bella stagione, quasi ogni giorno era un appuntamento fisso, la sera dopo il lavoro, ritrovarsi da lui. Al sabato poi, giornata campale per tutti; chi vi si recava, per le ultime regolazioni prima di un viaggio, chi per lavare la moto dopo le scorribande cros-

sistiche e di rito era fermarsi per una bibita, sulle panchine sotto l'ombrellone, era un ambiente nostrano e familiare. Fernando sempre sorridente, disponibile e affabile a cui non mancava mai la battuta e l'ultima barzelletta da raccontare, con la sua tipica e simpatica mimica. I problemi meccanici li risolveva sempre con l'esperienza e a volte filosoficamente con le sue tipiche espressioni: «scià speta, düü culpi da martell e l'indrizum!»! Aneddoti simpatici successi nell'officina, ce sono alcuni saputi dagli amici. Come quella volta, ancora a Mendrisio, dove «l'Angiulin» esce dal Bar Colonne e non trova la sua moto! Va dal Fernando per raccontare l'accaduto e lì la trova parcheggiata. Il Fernando tranquillamente gli disse: «ta lu töia sù mi, a tu cambiaa i gomm, parché u vischt che a ievan liss; ta podat mia na in giir insci, quant ta gheet i danee ta mai dareet pö!»! Un'altro caso è stato quello che ad un cliente amico e abituale gli vendette la moto. La sua risposta: «Taal seet, a ma lan cercada e ta lu vendüda ben! Tant ta vurevat già cambiala, ta urdini ul mudell nööf e ta fu un bun prezi!»! Questo era lo spirito sano, semplice e amichevole che veleggiava da lui. Fernando è stato anche un moto turista non indifferente. Aveva quasi settant'anni ed aveva un

passo e una guida, invidiabile ad un ventenne, più di una volta l'ho avuto davanti, non son riuscito a seguirlo e l'ho perso! Ricordi indelebili di gite effettuate con lui e la sua Rosanna, in compagnia di altri motociclisti della zona, in disparati luoghi in Svizzera e Italia. Indimenticabili i lunghi fine settimana di Pentecoste, trascorsi a Cervia, con la sua famiglia e nipoti. Le simpatie tavolate, dove la Rosanna, con filosofia esclamava: «ecu vardii u già fai la prima medaia cul sugo» e lui replicava; «ecu me ta l'avevi dii da mett sù ul bauscin» e ogni tanto a pranzo o cena, si udiva questa esclamazione. Simpaticamente e scherzosamente la si era nominata: «Miss medaia». Alcuni anni orsono, causa un'operazione all'anca, che aveva limitato un poco la sua deambulazione, Fernando pur di non rinunciare alla moto, prese un sidecar, dove grazie a questo mezzo, poté scorazzare in coppia con lei. Ricordo di un'edizione della Rievocazione Storica del Monte Generoso, dove fecero da apri pista alla manifestazione. Di Fernando serberò sempre un gradito e caro ricordo, assieme a Rosanna, in quanto sono stati una coppia sempre unita e che ora lassù, le loro gite continueranno.

Mauro De Maria alias Dema



GESCHWINDIGKEITSRAUSCH

FÜNF SCHWEIZER PILOTEN BEIM GRAND PRIX

Bereits vor über dreissig Jahren pilgerten wir zu den Grand-Prix-Strecken, die damals noch den Namen «Continental Circus» trugen. Stiessen wir beim Gang durch das Fahrerlager auf ein sattes Dutzend Schweizer in unseren Nationalfarben, waren wir schon mächtig stolz. Natürlich haben sich die Zeiten inzwischen geändert. Mittlerweile sind beispielsweise aus sechs GP-Rennen, drei geworden. Und obwohl unser Land immer noch ein kleines ist, haben wir 2012 dennoch das Vergnügen, ganze fünf Piloten aus unserem Land anzufeuern. Moto-News traf die «Männer ohne Nerven» bereits im Mai in Le Mans.

Le Mans ist natürlich was ganz Besonderes: Die Bugatti-Rennstrecke gilt als Mythos, dem unzählige Fans erliegen, die hier voll auf ihre Kosten kommen. Leider schüttet es hier fast wie in England oft auch wie aus Giesskannen. So werden die drei Testrenntage gerne mal zur feucht-fröhlichen Veranstaltung. Zum Glück sind durch die gute Verkehrsanbindung die 700 km von der Schweiz bis dorthin ein Klacks. Wer es eilig hat, kommt auf den immerhin 600 km Autobahn jedenfalls schnell voran. Als wir an einem späten Freitagvormittag unser Ziel erreichen, schrauben die Schlosser noch was das Zeug hält, um auch für das letzte Problem die ideale Lösung zu finden. Die Rennfahrer noch in voller Konzentration. Zum x-ten Mal durchfahren sie im Kopf die einzelnen Tücken dieser technisch sehr anspruchsvollen und schnellen Strecke. Im Fahrerlager ebenfalls emsiges Treiben: Egal, ob der richtige Proviant, die passende Ausrüstung oder das beste Material - nichts wird hier dem Zufall überlassen. Bei unserer kleinen Tour treffen wir auf jede Menge allbekannte Gesicht, Fahrer und Mechaniker, die wir bereits seit Jahren kennen. Zahlreiche Piloten sind überglücklich uns zu sehen und vor allem die Rockies freuen sich, dass sich jemand um sie kümmert. Ein Pressebesuche ist hier immer herzlich willkommen.

Moto-News hat es aber vor allem auf unse-



Tom Lüthi auf seinem Weg vom Podium

re fünf helvetischen Grand-Prix-Helden abgesehen.

Jüngstes Mitglied in diesem Rennzirkus ist der Tessiner Marco Colandrea. Der junge Sportler startet direkt in der schweren Kategorie Moto2. Obwohl aus dem Tessin, hat er bislang vor allem in der italienischen Liga mitgemischt, nachdem er in anderen Wettbewerben reingeschnuppert hatte. In diesem Jahr will er vor allem neue Erfahrungen sammeln und gibt sich die grösste Mühe, gewissenhaft seinen Job zu erfüllen. Freundlich, wie er ist, verspricht er uns hoch und heilig, demnächst auch Französisch zu lernen.

Giulian Pedone aus Neuchâtel will sich in der Kategorie Moto3 die Sporen verdienen, nachdem er bereits zweimal in der Kategorie 125cc mit dabei war. Er freut sich über die neue Herausforderung, zumal er gerade ein neues Bike bekommen hat, das offenbar optimal mit ihm harmoniert. Der junge Fahrer aus Landeron, der bereits Wettkampferfahrung in der IDM-Meisterschaft sammeln konnte, weiss, dass auch diese «Anfänger»-Klasse alles andere als zimperlich ist. Momentan ist er nach seinem schlimmen Unfall im Winter durch die zahlreichen Schrauben in seinem Arm noch etwas gehandicapt. Damit will er sich allerdings nicht im Voraus entschuldigen. Die noch nicht

entfernten Schrauben seien ihm zwar lästig, aber alles andere als dramatisch. Seiner Entschlossenheit tun sie jedenfalls keinen Abbruch. Dies beweist er bei den Testläufen am Nachmittag auch gleich mit einer ausgezeichneten Qualifikation, was vor allem seine Mutter freut.

Randy Krummenacher ist ein weiteres Glanzlicht im Fahrerlager. Voller Zuversicht schaut er dem Rennen entgegen. Zwar sei das Wetter eine rechte Katastrophe. Da aber nun mal kein Hallenrennen anstünde, müsse man eben das Beste aus der Situation machen! Randy hat seine hoch gesteckten Ziele noch längst nicht erreicht, aber er arbeitet hart daran, sie in die Tat umzusetzen. Voller Selbstbewusstsein weiss er, dass er es mit den Besten aufnehmen kann.

Dominique Aegerter bleibt sich wie immer treu. Mit seinem breiten, sympathischen Lächeln versichert er uns, in der Rolle des Outsiders sein Bestes zu geben und natürlich nach ganz vorne zu fahren. Fest entschlossen, sieht er dem Erfolg entgegen. Dann verrät er uns allerdings noch, dass das Wetter die Angelegenheit nicht gerade erleichtern würde. Aber er würde den Löwen schon bändigen und eben einfach die Ärmel noch etwas höher krepeln. Unterstützt wird er dabei vor allem von Fere, seinem Vater.

Tom Lüthi hingegen fühlt sich hier wie Zuhause. Immerhin hat er auf der Bugatti-Rennstrecke schon zwei Siege eingefahren und möchte diese Serie gerne fortsetzen. Wie immer, ist er auf seine Arbeit im höchsten Masse konzentriert. Daher hat er nur wenig Zeit für uns. Nach einem kurzen Handzeichen und einem lässigen Lächeln auf den Lippen muss er auch schon wieder weiter. Als wir seine Mutter im Rennstall treffen, ist sie ein wenig besorgt. Zwar habe das Proberennen wie am Schnürchen geklappt, aber ihr Junge sei schon sehr an sein Limit gefahren. Immerhin kann er sich aber auf die zweite Startposition fahren. Danach steht er uns dann sehr erleichtert für ein Foto zur Verfügung, um anschliessend eine Pressekonferenz nach der anderen abzuklappern.

Am Sonntagmorgen dann erst einmal Warmfahren für alle. Die hier gefahrenen Zeiten werden immer sehr ernst genommen, auch wenn das Rennen selbst unter ganz anderen Wetterbedingungen stattfindet. Tatsächlich spielt das Wetter ausgerechnet im Wettkampf verrückt. Mal regnet es leicht, dann nehmen die Wassermassen bedrohliche Ausmasse an. Allerdings gelten bekanntlich für alle die gleichen Bedingungen. Die Parole heisst daher: Zähne zusammenbeissen und durch. Die Tagesergebnisse für die Schweizer sind dann allerdings eine bunte Mischung: Giulian Pedone absolviert ein gutes, wenn auch verhaltenes Rennen. Er bleibt mit aller Kraft an den anderen dran, ohne dabei ein unnötiges Risiko einzugehen und um zahlreiche Stürze zu vermeiden. Giulian fährt immerhin seine ersten Punkte ein und kämpft sich auf einen beachtlichen 10. Platz. Seine Mutter ist ganz im Glück. Marco Colandrea wird im Moto2 19., wohingegen Randy Krummenacher leider bei einem Massensturz ausgebremst wird. Dominique Aegerter schafft es auf den 15. Platz und ergattert einen Weltcup-Punkt. Darüber ist er allerdings nicht besonders glücklich, denkt aber schon an die nächsten Rennen und was er dort erreichen kann. Tom Lüthi fegte jedoch alle Wermutstropfen beiseite. Mit seinem dritten Sieg in Le Mans

schreibt er erneut Renngeschichte. Selbst der Stadionsprecher brüllt vor Freude ins Mikrofon, als Tomtom als erster vor allen anderen die Ziellinie erreicht. Abends nimmt er sich für uns dann etwas Zeit zum Plaudern und für ein paar Aufnahmen. Die Pressekonferenzen sind dann auch nicht mehr so lästig. Kein Wunder, denn wenn man gewinnt, ist alles plötzlich ganz einfach.

Wir wollen uns nochmal in aller Form bei den fünf Fahrern für ihre Freundlichkeit, ihre Zeit und ihre Offenheit bedanken. Diese Ritter auf ihren stählernen Rössern haben unsere Anerkennung verdient und den Rennzirkus in Le Mans zum Leuchten gebracht.

Jean-Bernard Egger



Der Tessiner Marco Colandrea

CHAMPIONNAT SUISSE
POCKET BIKE
25 ET 26 AOÛT 2012
Cossonay

Entrée libre
6 catégories 2 manches de courses chacune
Démonstration - stands pilotes
Présentation gamme motos
Bars, boissons et grillades
www.racing.rmcs.ch

LE MONDE DE LA VITESSE

CINQ PILOTES SUISSES EN GRAND PRIX

Quand il y a plus de trente ans, nous nous déplaçons pour voir les Grand-Prix en circuit que l'on appelait encore le «Continental Circus» et que nous visions le parc aux coureurs l'on rencontrait plus d'une bonne dizaine de suisses tous fières de représenter nos couleurs. Bien sûr, les temps ont changé car le spectacle a passé de six catégories à trois aujourd'hui. Malgré le fait que nous sommes toujours un petit pays, nous pouvons suivre en 2012 cinq pilotes qui défendent notre pays. Moto-News les a rencontrés au Mans en mai dernier.

Le Mans c'est un peu spécial, le circuit Bugatti est un mythe, l'endroit est rassembleur et la fête est grandiose. Avec l'Angleterre, c'est souvent aussi ici que l'on reçoit le plus d'eau lors des trois jours d'essais et de courses. Le déplacement d'environ 700 km n'est pas énorme et les routes pour y accéder sont nombreuses et bien plaisantes pour nous randonneurs, pour les gens pressés, il y a l'autoroute sur presque 600 km. Nous sommes arrivés le vendredi en fin de matinée, tous les mécanos s'activent pour trouver la bonne solution et les pilotes se concentrent à vouloir répéter maintes fois tous les mouvements à faire sur une piste très technique et rapide. Dans le paddock chacun a sa place pour s'occuper des victuailles, des équipements et du matériel et rien n'est laissé au hasard. En se promenant à l'arrière des boxes, j'ai souvent l'occasion de rencontrer un pilote ou mécano qui nous reconnaissent d'année en année. D'autres pilotes sont tout heureux de voir que l'on s'intéresse à eux et ce sont surtout les Rockies qui apprécient car pour eux la visite des Medias c'est encore rare.

Moto-News a pris rendez-vous tout spécialement avec les cinq helvètes présents.

Le dernier arrivé dans ce monde est le jeune tessinois Marco Colandrea, ce jeune homme entre directement dans la difficile catégorie de Moto2, il nous vient du Tes-



Giulian Pedone avec sa maman et son manager

sin et a fait la grande partie de ses classes motocyclistes dans le championnat d'Italie après avoir goûté à d'autres épreuves. Pour cette année, il est là pour apprendre et se donne mille peines à faire son travail de manière consciencieuse. Il est très sympathique et nous a assuré qu'il allait bientôt parler en français.

Le neuchâtelois Giulian Pedone fait son apprentissage dans la catégorie Moto3 après avoir passé par les 125cc deux temps. Pour lui c'est un grand changement et il se trouve qu'il vient de recevoir une nouvelle moto qui semble mieux lui convenir. Le jeune pilote du Landeron qui a participé à différents championnats comme les épreuves IDM, sait que la bataille est rude dans cette classe dite «biberon». De plus il n'a pas encore enlevé la collection de vis qui se trouvent dans son bras depuis un sérieux accident des essais de cet hiver. Il ne cherche pas d'excuses car pour lui c'est handicapant mais pas dramatique, sa volonté n'est pas altérée. De plus aux essais de l'après-midi, il nous gratifie d'une superbe qualification et sa maman en était toute heureuse.

Randy Krummenacher, la valeur montante des paddocks était lui confiant pour la course. Même si le temps est maussade il nous assure que les courses ne se passent

pas dans une halle et qu'il faut faire avec! Randy cherche encore ses marques mais travaille dur pour retrouver toute sa splendeur. Il sait qu'il est capable de venir taquiner les meilleurs.

Dominique Aegerter est toujours égal à lui-même, un large sourire lorsqu'il nous rencontre et nous assure qu'il va faire un maximum pour viser les rôles d'outsider voire mieux. Il veut faire mieux, il veut absolument réussir. Il nous confie qu'il veut manger du lion, les conditions atmosphériques n'aident pas mais il faut se retrousser les manches. Le papa Fere présent sur place veut l'encourager.



Randy Krummenacher

Tom Luthi est sur son circuit fétiche, du moins du point de vue résultat puisqu'il compte déjà deux victoires au Bugatti et espère remettre ça sur l'ouvrage. Toujours très concentré sur son travail, il ne lui reste peu de temps pour nous, un petit signe de la main, léger sourire sur les lèvres et s'en va. Sa maman aussi présente dans les paddocks est un peu inquiète car lors des essais il a tourné comme une horloge mais avec le couteau entre les dents. Son sérieux légendaire a été récompensé par une seconde place sur la grille de départ. Soulagé, il nous laisse un peu de temps pour la photo, il faut dire qu'il passe d'une conférence de presse à l'autre. Le dimanche matin, chacun participe au Warm up et les temps sont importants même si la course peut se dérouler dans d'autres conditions. Hélas, la course s'est

déroulée dans des conditions bizarres et la pluie tantôt présente, tantôt menaçante laissait planer un doute. Il faut faire avec ces conditions et c'est pour chacun la même chose. Les résultats du jour se trouvent pour les suisses un peu colorés. Giulian Pedone fait une belle course d'attente et se donne la peine de vouloir suivre le peloton sans prendre des risques inutiles, il faut déplorer des nombreuses chutes. Giulian marque enfin ses premiers points et termine à un superbe 10ème rang. Sa maman était heureuse. Marco Colandrea lui termine 19ème des Moto2, Randy Krummenacher a été malheureusement pris dans une chute collective alors que Dominique Aegerter terminait au 15ème rang avec un seul petit point dans la crousille. Il n'était pas très satisfait mais pensait déjà à en tirer profit

pour d'autres défis. Malgré tout, nous avons pu faire la fête car Tom Luthi écrivait une nouvelle fois son nom au palmarès des victoires au Mans. Même le speaker criait dans son micro lorsque Tomtom passait la ligne devant tout le monde. Le soir, nous avons pu lui causer un peu et faire quelques photos, cette fois-ci il a été servi pour les interviews et conférences de presse, mais quand on gagne tout devient plus facile.

On ne peut que remercier ces cinq pilotes pour leur gentillesse, leur disponibilité et leur honnêteté qui les caractérise, ce reportage vaut bien un hommage à ces chevaliers de la route et pour un hymne national au Bugatti.

Jean-Bernard Egger



Tom Luthi et son amie

AUF SCHWEIZER BODEN FEIERT DER TRIAL DER NATIONEN AUF WELTKLASSENIVEAU PREMIERE.

SPEKTAKULÄRER GEHT'S NICHT!

In der Trial-Welt haben sich die Biker aus dem Jura und dem Berner Jura längst einen Namen gemacht. Schon von Beginn an schien es in dieser Region ein favorisiertes Mikroklima für diesen Motorsport zu geben. Im September wird in Tramelan quasi als Appetitanreger die die Trial-Weltmeisterschaft der Frauen und das Finale der Schweizer Meisterschaft veranstaltet. Zum Hauptgericht dann in Moutier der Trial der Nationen für die Damen und Herren vom Motorradweltverband. Soll einer sagen, hier würde nichts geboten.

Motocross kennt eigentlich jeder. Dabei gibt es eine Offroad-Disziplin die erstaunlicherweise doch um einiges älter ist. Der Trial erblickt nämlich bereits Anfang 1900 in England das Licht der Welt. In der Schweiz fanden die ersten Gehversuche allerdings erst in den frühen 1950er Jahren statt. Die erste Meisterschaft auf Schweizer Boden wurde dann 1960 veranstaltet. Damals war Rudolf Wyss mit neun Meistertiteln in Folge der unangefochtene Stern am Trial-Himmel. Insgesamt holte er sich 10 mal den Titel. Nach ihm kämpften sich unvergessen Marcel Wittemer, Gedou Linder, André Buchwalder, Dominique Guillaume, Cedric Monnin, Laurent Daengeli, Jérémie Monnin, Gilles Seuret und Pascal Geiser an die Spitze! Auf Weltniveau hat die Schweiz bereits mehrere Wettkämpfe für Welt- oder Europameisterschaften veranstaltet. Wir erinnern uns alle an Fully, Biasca, Moutier und viele andere Orte. Die letzte internationale Veranstaltung fand 2004 in Moutier mit dem Weltmeisterschaftsfinale im Einzelfahren statt. Wir schreiben das Jahr 1984, als der Motorradweltverband in Polen zum ersten Mal einen Trial der Nationen auf die Beine stellte. Die kleine Schweiz belegte damals den stolzen fünften Platz! In dieser Disziplin wurde dann auch die Mannschafts-Weltmeisterschaften immer beliebter mit ihren Stars wie Toni Bou.



Dieser heimste 2007 alle nur irgendwo verfügbaren WM-Titel ein, ob im klassischen Trial, beim Indoor oder im Trial der Nationen. Bei den Frauen ist es die Spanierin Lala Sanz, die die Flagge ihres Landes hoch hält. Seit der Trial der Nationen das Licht der Welt erblickte, war die Schweiz immer mit dabei. In diesem Jahr wird jedoch zum ersten Mal auch ein Schweizer Frauen-Team im Mannschaftswettbewerb antreten. Der Trial der Nationen für die Damen wurde 2000 erstmals veranstaltet.

Wenn in Moutier die Welt zu Gast ist, bekommen die Wettkampfteilnehmer zum sportlichen Vergnügen obendrein eine einzigartige, atemberaubende Landschaft geboten. Im Forum d'Arc in Moutier haben alle Wettkämpfe ihren Start und ihr Ziel. Auch der Rennpark, die Unterkünfte und das Rennbüro befinden sich vor Ort. Diese fantastischen Sportereignisse sollten Sie keinesfalls verpassen. Immerhin wird für

jeden was geboten: Am Wochenende vom 22. und 23. September steigt in Tramelan das grosse Trial-Spektakel. Eine Woche später laden dann die Veranstalter nach Moutier ein. Die grosse Motorsport-Party startet nämlich am Freitag, den 28. September, mit dem Finale der Weltmeisterschaft im Trial der Frauen. Gleich anschliessend, am Samstag, den 29. September, dann der Trial der Nationen für die Damen und am Sonntag, den 30. September, der Schlussakkord mit dem Trial der Nationen für die Herren. Was die Teilnehmer des FMS-Tourismus-Wettbewerbs angeht, erwartet die Tourismus-Kommission übrigens dann die Abgabe der Carnets.

Fantastische Spektakel für ein Weltpublikum. Wir Schweizer haben offenbar den Hauptgewinn in der Lotterie gezogen!

Jean-Bernard Egger
Foto: Walter Wermuth

UN TRIAL DES NATIONS DE NIVEAU MONDIAL EN SUISSE, UNE PREMIÈRE.

LE TRIAL, UNE DISCIPLINE SPECTACULAIRE

Les jurassiens et motards du jura-bernois sont bien connus dans le monde du trial, les sports motorisés ont le vent favorable dans ces régions et les activités sont nombreuses depuis la nuit des temps. Des manches du championnat du Monde de trial féminin ainsi que les finales du championnat Suisse à Tramelan seront servis en hors-d'oeuvre, Le gratin mondial du Trial sera à Moutier pour les trials des nations féminin et masculin FIM. Du spectacle de toute beauté à venir.

Si depuis très longtemps le motocross est une discipline connue, le trial est la discipline la plus ancienne des sports motorisés tout terrain, cela nous étonne tous. En effet c'est en Angleterre qu'est né le trial au début des années 1900; en Suisse, cela a commencé bien timidement au début des années 1950. Le premier championnat Suisse s'est déroulé à partir de 1960 et c'est Rudolf Wyss qui a dominé durant 9 ans de suite avec un total de 10 titres au compteur. Par la suite, Marcel Wittemer, Gedou Linder, André Buchwalder, Dominique Guillaume, Cédric Monnin, Laurent Daengeli, Jérémie Monnin, Gilles Seuret et Pascal Geiser se sont succédés en élite et

on en oublie! Au niveau mondial, la Suisse a déjà organisé plusieurs manches du Championnat du Monde ou d'Europe. On se souvient de Fully, Biasca, Moutier et encore d'autres. La dernière manifestation internationale s'est déroulée à Moutier en 2004 avec les finales mondiales individuelles. C'est en 1984 que la FIM a mis sur pied pour la première fois le trial des nations en Pologne et la petite Suisse termina au cinquième rang de cette épreuve. Cette course est aussi le Championnat du Monde par équipe qui devient de plus en plus prisé par les champions tels que Toni Bou qui en 2007 a remporté tous les titres mondiaux possibles à savoir classique, indoor et par nation. Chez les dames c'est sa compatriote espagnole Lala Sanz qui porte haut les couleurs de son pays. Depuis la création du Trial des Nations, la Suisse y a toujours participé, cette année une équipe féminine Suisse sera alignée à la course par équipe pour la première fois. Le Trial des nations féminin a vu le jour en 2000.

Si Moutier va accueillir le gratin mondial, c'est dans un écrin de beauté des paysages que vous pourrez admirer le passage de ces champions. C'est au Forum d'Arc de Mou-

tier que les départs et arrivées de toutes les épreuves seront donnés alors que le parc aux coureurs, l'hébergement et le bureau des courses prendront place sur le même site. Allez voir ces spectacles qui seront fantastiques, puisque le choix sera grand avec les courses de trial qui se dérouleront à Tramelan durant le week-end du 22 et 23 septembre et une semaine plus tard, les organisateurs vous invitent à rejoindre Moutier. La grande fête du sport motorisé commencera le vendredi 28 septembre avec les finales du Championnat du Monde féminin de trial, on enchainera le samedi 29 septembre avec le Trial des Nations féminin et pour terminer le dimanche 30 septembre avec le Trial des Nations masculin. Pour les participants au concours de tourisme FMS, les membres de la commission du tourisme les recevront pour le retour des carnets.

Du spectacle géant, pour un public géant et des Suisses qui seront ravis d'une telle aubaine.

*Jean-Bernard Egger
Photo: Walter Wermuth*





TOLLE RALLYE DER ORGANISATOREN IM SCHÖNEN OBERLAND

FUN-DAY BEIM MOTO CLUB IN HEIMBERG

Der legendäre Moto-Club Heimberg dachte sich wieder etwas ganz Besonderes aus: Eine spassige Schnitzeljagd, auf der die motorisierten Biker von einer Aufgabe zur anderen fahren mussten. In diesem Jahr holten sich ganze 70 Teilnehmer und 20 Teams morgens ihre Startnummer ab. Ob mit der Familie oder solo: Wer sich einmal entschlossen hatte, bei dieser Rallye mitzufahren, kam auf alle Fälle auf seine Kosten. Selbst die französisch sprechenden Teilnehmer benötigten hierfür keine Deutschkenntnisse. Ein rundum gelungenes Vergnügen!

Morgens machte ich mich auf den Weg zu den Organisatoren. Eigentlich hatte ich hier ein ganz normales Stempeltreffen erwartet, zu dem sich wie üblich jede Menge Leute treffen. Fehlanzeige: Hier sass nur eine Handvoll Leute herum, die gemütlich ihren Kaffee schlürften. Irgendwann erwähnte der Veranstalter dann, dass das Gros der Leute schon um 9:00 Uhr hier war, um bei der Schnitzeljagd mitzumachen. Ausserdem habe jeder ein tolles T-Shirt bekommen. Ich schwor mir also, im nächsten Jahr unbedingt pünktlich zu erscheinen, um von solch einer tollen Veranstaltung keine Minute mehr zu verpassen. Mein persönliches Trostpflaster war dann der ein oder andere Fahrer, der wie ich den Start verpennt hatte. Wir vergnügten uns also mit dem Alternativprogramm: Lecker Essen und gute Gespräche. Mit dem ein oder anderen freiwilligen Helfer des MCH entstand so ein recht guter Kontakt. Im nächsten Jahr wird diese Veranstaltung jedenfalls einen ganz besonderen Platz im Tourismus-Programm der FMS einnehmen. Zumindest ist die Mannschaft rund um Club-Präsident Thomas Bichsel fest entschlossen, die diesjährige Tour noch zu toppen. Das glauben wir gerne. Als

nämlich diese Art Rallye zum ersten Mal stattfand, machten sich nur mickrige 11 Teilnehmer auf die Fahrt. In diesem Jahr hatten sich für die 5. Tour unglaubliche 90 Personen angemeldet, um sechs Orte in den unberührtesten Ecken dieser wunderschönen Landschaft aufzusuchen. Die Organisatoren waren selbstverständlich ganz im Glück. Sekretär Hans Tafel mit seinem beeindruckenden Schnurrbart grinste übers ganze Gesicht, als er die Konkurrenz wieder eintrudeln sah. Er flüsterte mir zu, dass sogar ein paar Leute aus der französischen Schweiz den Weg nicht gescheut hatten. Und tatsächlich: Als ich Andre Kuonen aus dem Wallis traf, erzählt er mir sofort brühwarm, wie toll alles war.

Der Moto Club Heimberg stellt sich vor.

1950 wurde der Verein von einem guten Dutzend Motorrad-Fans gegründet. Zu dieser Zeit gab es im Motorradsport vor allem nur Bergrennen und Motocross. Fanden sich damals ein paar Mitglieder für ein Rennen zusammen, belagerten die anderen bereits als Zaungäste die kurvenreichen Strassen, die zu der Zeit oft noch nicht einmal gepflastert waren. Bald schon versuchen es ein paar Unerschrockene mit dem noch recht unbekanntem Trial. Diese tapferen Ritter auf ihren eisernen Rössern stellten dann den ersten nationalen Trial von Kandergrien auf die Beine, der später zur Legende werden sollte. Nach 30 Veranstaltungen fand dieses Spektakel allerdings ein jähes Ende. Die Behörden entzogen einfach die Genehmigung. Für die Vereinsmitglieder war dies jedoch kein Grund, Trübsal zu blasen. Immerhin gab es die Möglichkeit, dann eben die Supermotards aus St. Stephan, Arberg und Roggwil bei der Schweizer Meisterschaft oder sogar der Europameisterschaft aktiv zu unterstützen. Beim Motocross, wie beispielsweise in Wattenwil, haben die frei-

willigen Helfer aus Bern ebenfalls seit nun schon 20 Jahren ihre Spuren hinterlassen. Der Club hat immerhin mit Spitzensportler wie Ruedi Wyss, der sich zehn Mal den Schweizer-Meister-Titel holte, oder Godi Linder, mit seinen sechs Titeln, Motorrad-Geschichte geschrieben. Ausserdem konzentrierte sich der Club darauf, junge Talente zu fördern. Der Verein unternimmt aber auch andere Aktivitäten: Beim renommierten Red Bull Alpenbrevet Velotöffli fungieren die Mitglieder als Sicherheitskorte für die Motorradfahrer. Unter der Schirmherrschaft von BMW (Berner Verband Motorrad), organisiert der Verein jährliche Zuverlässigkeitsprüfungen oder unterhaltsame Veranstaltungen für jedermann. Seit nun schon 5 Jahren gibt es hier einen Tag der offenen Tür, auch Fun Day genannt. Wie der Name schon sagt, soll es einfach Spass machen, auf Entdeckungsreise zu gehen. Das Hauptquartier dieses Events ist immer am Schiessstand in Kiesen. Thomas Bichsel, Hans Tafel und ihre 40 Freiwilligen sind auf alle Fälle fest entschlossen, dieses Abenteuer fortzusetzen.

Rangliste Kategorie A, Einzel:

1. Daniel Locher, MSC Limpachtal
2. Adrian Rieben, Uetendorf
3. Beat Reber, MSC Langnau

Rangliste Kategorie B, Team:

1. MSC Langnau 2
2. Gruppe Uetendorf
3. MC Thunersee

Weitere Ergebnisse finden Sie auf der FMS-Website www.swissmoto.org unter dem Stichwort «Tourismus».

*Jean-Bernard Egger
Foto: MC Heimberg*

LES ORGANISATEURS PROPOSENT UN RALLYE PAPIER EN SE BALADANT DANS CETTE MAGNIFIQUE RÉGION DE L'OBBERLAND.

LE FUN DAY DU MOTO-CLUB DE HEIMBERG, BEAU PROGRAMME

Le Moto-Club de Heimberg qui a déjà une belle histoire derrière lui propose aux motards du tourisme une journée de balade en cherchant à trouver des postes avec à chaque fois des jeux à la portée de tout un chacun. Cette année plus d'une septantaine de concurrents et une vingtaine de Team ont pris le dossard le matin. En famille, en solo, ce n'est pas important car si l'on prend la peine de participer à une sortie de ce genre, à coup sûr on se fait plaisir. L'épreuve est à la portée de tous car il n'y a pas besoin de savoir l'allemand. Facile et amusant.

Le matin, j'ai pris la route pour retrouver les organisateurs en pensant aller à un timbrage où j'allais retrouver tout un tas de monde. Et bien nous étions une petite poignée à prendre le café, lorsque l'on discute avec les organisateurs on nous dit qu'il aurait fallu être là à 9h00 pour participer à ce jeu sous forme d'une balade. De plus chacun recevait un joli T-shirt. L'année prochaine je viendrai plus tôt car cette forme de manifestation est plaisante. Pour me consoler, je me suis retrouvé avec plusieurs motards connus qui avaient tout comme moi raté le départ. Malgré cela, nous avons pu prendre un repas et discuter de choses et d'autres. Les bénévoles de MCH nous ont aussi accordé un échange de contacts bien sympathiques. L'année prochaine, ce genre de manifestation aura une place privilégiée dans le programme du tourisme FMS, les membres du président Thomas Bichsel sont bien décidés à continuer à développer. Lors de la première édition, seuls 11 participants prenaient la route. Pour la cinquième édition de cette année plus de nonante inscrits se sont régalés à visiter les six postes dissimulés dans les plus beaux recoins de cette magnifique région. Voilà des organisateurs bien récompensés. Le secrétaire Hans Tafel à la superbe mous-

tache avait un large sourire de voir ces concurrents revenir dans la bonne humeur. Il me souffle que même quelques romands s'y sont lancés et lorsque que j'ai rencontré André Kuonen venant du Valais, tout de suite il me confirme que c'était génial.

Le Moto-Club Heimberg se présente.

C'est en 1950 que le club a été fondé par une quinzaine de passionnés de moto. A l'époque le sport motorisé était basé sur les courses de côtes et le motocross. Si plusieurs membres se sont lancés en compétition, d'autres arpentaient déjà nos chaussées sinueuses et souvent pas encore asphaltées. Bien vite, certains se sont mis au trial alors peu connu, ces vaillants chevaliers de fer se lancèrent très vite à organiser le premier trial national de Kandergrien qui par la suite est devenu une légende. Malheureusement, après 30 éditions, il a dû être annulé pour des raisons d'autorisation. Les membres du club n'ont jamais baissé les bras. Ils ont été très actifs pour l'organisation ou l'aide aux supermotards de St. Stephan, Arberg, Roggwil pour le compte du championnat suisse et même d'Europe. Des moto-cross comme celui de Wattenwil portent aussi la trace des bénévoles bernois et ceci durant vingt ans. Dans le club de nombreux sportifs ont brillés notamment en trial avec Ruedi Wyss dix fois champion suisse ou encore Godi Linder avec six titres. Ils ont surtout fait progresser

les jeunes talents. Le club a également d'autres activités comme les escortes de sécurité pour les cyclistes lors du prestigieux Red Bull Alpenbrevet Velotöffli. Sous le patronage de BMW (Berner Motorrad Verband), le club a organisé chaque année des tests de fiabilité ou encore de menus travaux sous forme de jeu. Depuis maintenant 5 ans, les piliers du club ont décidé de mettre sur pied une manifestation ouverte à tous où la convivialité et la découverte sont réunies et le «Fun Day» a été créé. Le centre de cette journée se passe au stand de tir de Kiesen. Thomas Bichsel, Hans Tafel et les quarante bénévoles sont bien décidés à poursuivre l'aventure.

Classement Catégorie A, Individuel:

1. Daniel Locher, MSC Limpachtal
2. Adrian Rieben, Uetendorf
3. Beat Reber, MSC Langnau

Classement Catégorie B, Team:

1. MSC Langnau 2
2. Groupe Uetendorf
3. MC Thunersee

Les autres résultats sont publiés sur le site internet FMS www.swissmoto.org sous «tourisme»

Jean-Bernard Egger

Photo: MC Heimberg



Les bénévoles de la journée

EIN SEIFENKISTENRENNEN FÜRS VERGNÜGEN UND EIN TREFFEN UNTER FREUNDEN BEI DEN ANGES-HEUREUX. ES WIRD GESTEMPELT WAS DAS ZEUG HÄLT

Die Biker, die bei den Tourismus-Aktivitäten mitmachen, haben keine allzu grossen Ansprüche: Ihnen reicht ein Würstchen, ein Getränk und ein leckeres Dessert. Sicher, auch die Sonne sollte nicht fehlen, um dem Ganzen noch die Krone aufzusetzen. Der Moto-Club Le Lion aus Dompierre gab sich die Ehre und veranstaltete in Russy für die Teilnehmer ein Seifenkistenrennen, was jede Menge Schaulustige anzog. Das gut aufgelegte Team der Anges-Heureux aus Grône lud anlässlich seines 30. Clubjahrestages die Biker zum munteren Stempelsammeln für das Tourismus-Carnet nach Noës ein.

In Russy kamen die Zuschauer voll auf ihre Kosten. Es ist schon erstaunlich, wie diese komischen Seifenkisten technisch immer ausgefeilter werden. Jedenfalls war es eine reine Augenweide, den Piloten knapp über der Grasnarbe zuzuschauen, wie sie siegreich die Arme hochwarfen, nachdem sie die Ziellinie endlich erreicht hatten. Früher wurden die Kisten aus Sperrmüll zusammen gehauen, heute können sie es vom Material her fast mit der Formel 1 aufnehmen. Insgesamt ein gelungener Spass.

Die Veranstaltung mit dem Namen «Biker-Tag» unter der Ägide sämtlicher Helfer rund um den Präsidenten «Bichon» war

jedenfalls für alle Teilnehmer ein voller Erfolg. Beim Grillen und zu köstlichen Desserts lief auf dem Bildschirm an der traditionellen Bar der Grand Prix in England. Marco Constantin sorgte zusätzlich für sehenswertes Videomaterial von Motorradtestfahrten, was die Atmosphäre noch weiter aufheizte. Herzlichen Dank an die Organisatoren. Macht weiter so, wir kommen wieder!

Jean-Bernard Egger

Der besondere 4-Stern-Camping im Berner Oberland mit Naturschwimmbad

*Unser Platz ist bekannt für seine
schöne Aussicht auf die Berge
und den Thunersee.
Die Gäste schätzen die ruhige
Lage und Sauberkeit.*



*Der zentrale Campingplatz für alle Pässe-
fahrten in der Schweiz. Gemütlich, sauber und
freundlich. Grillplatz, Internet, Fernsehraum,
Wäschetrockner. Solarbeheiztes Natur-
schwimmbad. Mehrbettzimmer
CHF 20.00 / Person/Nacht.
Gruppenpauschale ab 2 Nächten.*

Rolf Schweizer & Rita Gasser

Camping Stuhlegg

Stueleggstr. 7
CH-3704 Krattigen
T +41 (0)33 654 27 23
F +41 (0)33 654 67 03
campstuhlegg@bluewin.ch
www.camping-stuhlegg.ch

POUR LES YEUX, UNE COURSE DE CAISSES À SAVON, ET POUR LA CONVIVIALITÉ UNE VISITE CHEZ LES D'ANGES-HEUREUX. LES TIMBRAGES DU TOURISME TOUJOURS BIEN FRÉQUENTÉS

Les motards qui participent aux activités du tourisme aiment les rencontres conviviales sans trop de chichis, une saucisse, une boisson et un dessert et ils sont servis. En plus s'il y a du soleil, le tour est joué. Le Moto-Club Le Lion's de Dompierre proposait une rencontre amicale dans le cadre de la course de caisses à savon à Russy ce qui a intéressé de nombreux amateurs de sensations. C'est dans son tout nouveau local de Noës que la joyeuse équipe du Moto-Club d'ANGES-HEUREUX de Grône invitait les routards à venir timbrer le carnet de tourisme à l'occasion du trentième anniversaire du club.

A Russy, les descentes de ces drôles de machines qui sont de plus en plus sophistiquées ont amusé les curieux. Cela valait bien la peine de regarder ces pilotes en

herbes qui nous faisaient signe lorsque la ligne d'arrivée était franchie. Des fameuses planches de récupération d'antan, les constructeurs utilisent aujourd'hui des matériaux dignes de la F1. Très rigolo à suivre ces courses.

La manifestation intitulée la « journée du motard » organisée par les membres du président « Bichon » portait bien son nom car tous les ingrédients étaient réunis pour celui qui s'était déplacé. Des grillades et de succulents desserts étaient servis, le Grand-Prix d'Angleterre sur l'écran, le bar typique et avec les essais de motos généreusement prêtées par Marco Constantin donnaient une ambiance de fête de la moto. Bien joué les organisateurs, continuez à nous amuser.

Jean-Bernard Egger



Caisse à savon à Russy



Timbrage à Noës



TOLLES FIM-MOTO-CAMP IN BELGIEN SCHWEIZER TEAM MIT GUTEN ERGEBNISSEN «STOLZ WIE OSKAR»

Der belgische Verband feierte in diesem Jahr sein hundertjähriges Bestehen. Aus diesem Anlass wurden Motorrad-Camper aus Europa und der ganzen Welt nach Tessenderlo eingeladen. Die Kulisse für das 29. Moto-Camp wurde im regionalen Sportzentrum eingerichtet. Ein idealer Ort fürs Camping und die gesamte Veranstaltung. Die Schweizer konnten hervorragende Ergebnisse erzielen: Im Nationenwettbewerb kamen sie auf den beachtlichen vierten Platz, während der Motorradverband aus dem Wallis es sogar auf den 2. Platz schaffte. Frankreich holte sich den Titel, und die Mayflowers aus England heimsten die Club-Trophäe ein.

Wie jedes Jahr kamen die Teilnehmer aus den verschiedensten Ecken Europas zusammen und erkundeten auf ihrer Tour die schönsten Gegenden, um sich am Mittwoch allesamt vor Ort einzufinden. Ob auf eigene Faust oder als Gruppe: Die Anreise zum Treffpunkt führte entweder durch die Täler des Rheins, der Mosel, ins Elsass oder sogar in die prachtvolle Stadt Brüssel, die bekanntlich einige Schätzchen zu bieten hat. An Brauereien mangelt es hier jedenfalls nicht. Die waren für viele die ideale Zuflucht, um sich vor den ständigen Regenduschen zu flüchten, die Petrus über ihnen ausgoss. Als wir am Veranstaltungsort ankamen, verriet uns schon das herzliche Lächeln der Organisatoren, dass wir bei Freunden angekommen waren. Monique, unsere Schweizer Delegierte, nahm zusammen mit Chris Ceysens sofort die Zügel in die Hand, um sämtliche administrativen Fragen kompetent zu lösen. Schliesslich sollten unsere Landsleute ohne weiteres Kopfzerbrechen einfach Spass an dieser Veranstaltung haben. Am Eröffnungsabend genossen alle die gute Verköstigung, und schnell machte sich bei allen die gemütliche belgische Atmosphäre breit.

Für die Teilnehmer nach dem kalten Winter ein voller Genuss. Donnerstag stand der Besuch in der Stadt Diest auf dem Programm, wo jeder nach Lust und Laune in dem hübschen Örtchen auf Erkundungstour gehen konnte. Am späten Nachmittag trafen sich alle zum grossem Empfang im Rathaus wieder, der obendrein mit einem Aperitif versüsst wurde. Am Abend erneut beste Stimmung beim gemeinsamen Dinner. Nur die geladenen Musiker versalzten uns ein wenig die Suppe: Sie machten ihren Soundcheck ausgerechnet beim Essen, was für die Anwesenden und vor allem die Veranstalter ziemlich störend war. Freitag dann die traditionelle Parade der Nationen. Unser Nationalteam selbstverständlich mit stolzeschwellter Brust, immerhin waren wir hier von der Anzahl der Teilnehmer die zweitgrösste Mannschaft. Am Abend der Preisverleihung widmete uns unser Freund Paul-Henri Darioli, der der Jury vorsass, sein legendäres Lächeln. Bis zum Ende der Party wurde das Tanzbein geschwungen, Erinnerungsfotos geknipst und herzlich Abschied gefeiert. Am Samstag machten sich die Biker dann wieder auf ihren unterschiedlichen Wegen auf die Rückfahrt in ihre Heimat. Diesmal allerdings lachte die Sonne.

Wieder einmal konnten uns unsere belgischen Freunde rundum verwöhnen. Das Essen war toll, und bekanntlich hebt ein gut genährter Bauch die Stimmung. Insgesamt ein tolles Moto-Camp, wenn auch nicht unbedingt spektakulär, aber sehr angenehm. Wir freuen uns schon alle aufs nächste Jahr. Dann geht es allerdings in den hohen Norden, nach Dänemark!

Rangliste Motocamp-Trophäe:

1. Frankreich
2. Grossbritannien
3. Spanien
3. Schweiz

Rangliste Ferruccio-Coluccio-Challenge:

1. Grossbritannien
2. Frankreich
3. Schweiz

Club-Ranking:

1. Mayflowers (GB)
2. Motorradverband Wallis (SUI)
3. Cannes (F)

Jean-Bernard Egger



Schweizer Equipe

L'ÉQUIPE SUISSE AVAIT FIÈRE ALLURE, SUPERBES RÉSULTATS UN MOTO-CAMP FIM DE BONNE FACTURE EN BELGIQUE

La fédération belge fêtait cette année son centième anniversaire. Pour marquer cet événement, elle a invité les moto-campeurs d'Europe et d'ailleurs à Tessenderlo. Le décor était planté pour le 29^{ème} Moto-Camp FIM au centre sportif régional où le camping et les locaux étaient idéalement utilisés pour cette manifestation. Les suisses ont obtenus d'excellents résultats puisque par nation ils obtiennent le quatrième rang alors que la Fédération motorisée valaisanne terminait au second rang. La France s'adjuge le titre alors que les Mayflowers de Grande-Bretagne gagnent le trophée des clubs.

Comme chaque année, les participants prennent différentes routes et visiter diverses régions magnifiques pour arriver le mercredi sur place. Chacun à sa guise ou encore en groupe ont visité les vallées du Rhin, de la Moselle, l'Alsace ou encore la superbe ville de Bruxelles qui cachent des trésors grandioses dans la vieille cité. Les Brasseries ne manquent pas et il est agréable de s'y réfugier pour éviter les douches successives qui tombaient du ciel. Lorsque nous sommes arrivés à l'accueil, le sourire des organisateurs nous en disait long sur l'envie de nous recevoir de manière sympathique. Monique la déléguée pour les suisses règle directement les divers problèmes administratifs avec l'aimable soutien de Chris Ceysens. Une fois que tout est en ordre, nos compatriotes peuvent participer à cette fête sans soucis. La soirée d'ouverture avec un repas de bonne qualité met chacun dans une ambiance belge où les gens venus de quatorze nations se retrouvent après un hiver bien froid. Le jeudi, une visite de la ville de Diest est prévue où chacun peut faire des découvertes comme il a envie. En fin d'après-midi tout le monde est reçu à la Mairie pour une partie officielle avec en prime un apéritif. En soirée tout le monde se retrouve pour un



Les bénévoles de la journée

beau moment de convivialité, un bon groupe de musicien nous fait découvrir d'autres sons, malheureusement, les musiciens ont eu la fâcheuse habitude de faire leur sound-check pendant le repas ce qui est hélas désagréable, dommage pour les organisateurs. Le vendredi était réservé à la traditionnelle parade des nations où notre équipe nationale avait fière allure car nous étions la seconde nation en nombre effectif de participants. C'est notre ami Paul-Henri Darioli qui présida le jury et nous a fait le plaisir de nous gratifier de son légendaire sourire lors de la remise des prix en soirée. La fête s'est terminée avec les adieux, les photos souvenirs et une soirée dansante jusque tard en soirée. Le samedi, les motards reprennent la route du retour par différents parcours mais cette fois-ci avec du soleil.

A nouveaux, nos amis belges ont réussi leur défi car la nourriture était de bonne qualité et lorsque l'on mange bien, l'ambiance

monte d'un cran, un Moto-Camp bien sympathique, pas forcément spectaculaire mais agréable. L'an prochain, nous irons retrouver les danois, on se réjouit déjà!

Classement Trophée Motocamp:

1. France
2. Grande-Bretagne
3. Espagne
4. Suisse

Classement Challenge Ferruccio Coluccio:

1. Grande-Bretagne
2. France
3. Suisse

Classement des clubs:

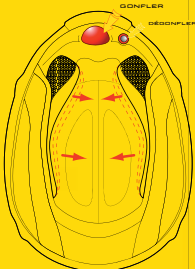
1. Mayflowers (GB)
2. Fédération motorisées valaisanne (SUI)
3. Cannes (F)

Jean-Bernard Egger

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