

## Inhaltsverzeichnis Table des matières

### Edito

Seite/Page 3

### Dijon 2009

Seite 5/Page 5

### Enduro Bure

Seite 7/Page 8

### Sechs Tage Enduro Figueira da Foz

Six jours d'Enduro Figueira da Foz  
Seite 9/Page 10

### Jeremy Seewer

Seite 11

### Wir sind alle Trialists! Nous sommes tous des trialistes

Seite 12/Page 12

### 2-Tage-Trial auf der Grimmelalp

Seite 13

### Faszination Eisspeedway

Seite 14

### FIM-Rallye in Zadar

Rallye FIM à Zadar

Seite 15/Page 16

### Moto-Camp in der Schweiz

Moto-Camp en Suisse

Seite 18/Page 20

### Touristische Rallye im Wallis

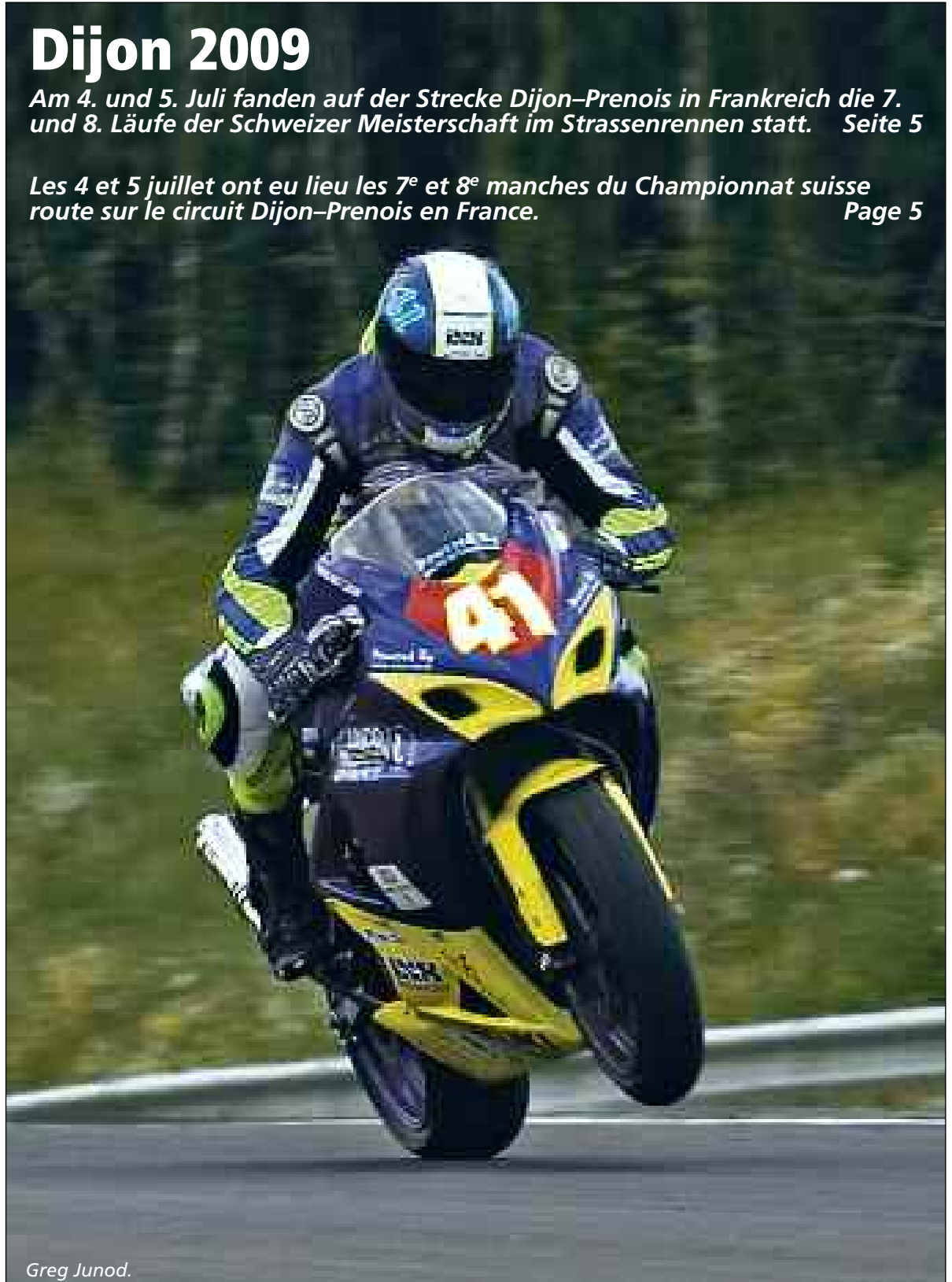
Rallye touristique valaisan

Seite 22/Page 23

## Dijon 2009

Am 4. und 5. Juli fanden auf der Strecke Dijon–Prenois in Frankreich die 7. und 8. Läufe der Schweizer Meisterschaft im Strassenrennen statt. Seite 5

Les 4 et 5 juillet ont eu lieu les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> manches du Championnat suisse route sur le circuit Dijon–Prenois en France. Page 5



Greg Junod.

www.MOTOTOURS.com

### Korsika/Sardinien Herbst-Tour

19.09. - 25.09.2009

### Argentinien Anden-Tour

in die Grenzregion Chile/Bolivien

20.11. - 06.12.2009

### Vietnam, Ho Chi Minh Pfad

mit neuen Touren jetzt auch  
Minigruppen und private Touren!

26.11. - 10.12.2009

(mit Badeverlängerung)

### Fähren

nach England, Isle of Man, Sardinien,  
Tunesien etc. bucht man bei uns.

MotoTours.com Switzerland, CH-5432 Neuenhof  
Info/Booking: info@mototours.com  
Telefon: 056 406 05 82, Fax: 056 406 08 92



## Liebe Motorradfreunde

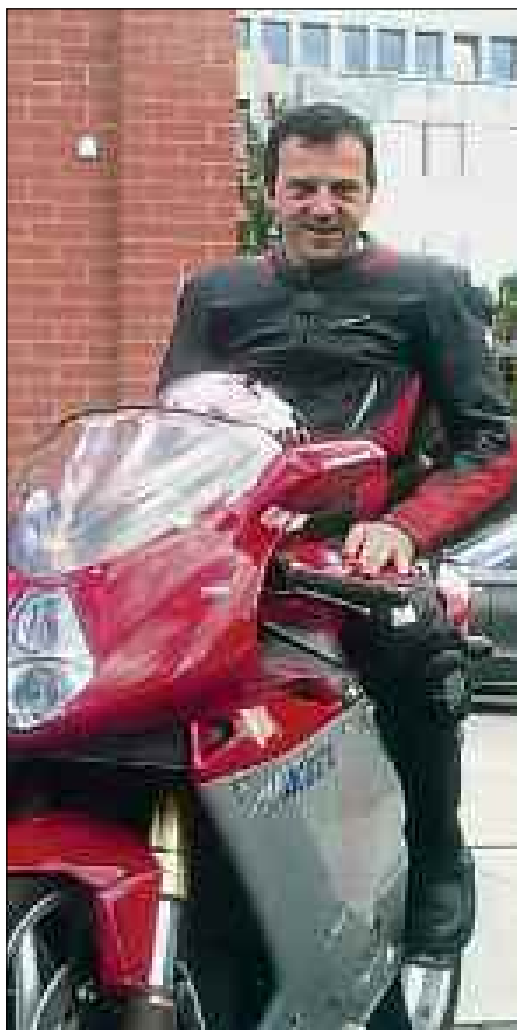
Kürzlich fand in Arbon das 28. Moto-Camp statt. An diesem von der Tourismuskommision der FMS bestens organisierten Grossanlass nahmen rund 600 Personen aus gegen 20 Nationen teil. Es war beeindruckend, wie so viele Leute aus unterschiedlichen Ländern auf so engem Raum friedlich und kameradschaftlich beisammen sein können. Es brauchte keine Heerscharen von Polizei und Militär wie häufig bei anderen Sportarten. Szenenwechsel: Am 11. Juni 2009 besuchten gegen 250 Personen mit 200 Motorrädern der Gruppe Motorsport des deutschen Bundestages anlässlich ihrer Jubiläumstour zum 10-jährigen Bestehen während der Sommersession unser Bundeshaus in Bern. So viele lederbekleidete Leute waren bestimmt noch nie im Bundeshaus. Dieser Gruppe gehören Abgeordnete, Mitarbeiter aus den Bundesministerien und weitere Personen aus dem politknahen Umfeld aus verschiedenen Parteien an. Als Präsident der Schweizerischen Motorradföderation FMS und als Nationalrat durfte ich den Konvoi von Langenthal bis vor das Bundeshaus führen. Bei diesem äusserst interessanten Treffen mit den hohen Gästen aus Deutschland ist mir aufgefallen, dass Politiker im Motorradlook ganz anders miteinander reden und umgehen als Politiker im Krauttenlook, so wie sie an einem Sitzungstisch debattieren. Motorradfahrern sind übertriebene Förmlichkeiten fremd. Sie lieben die Freiheit und die Kameradschaft, sind offen und grenzüberschreitend, aber respektieren die Eigenständigkeit des anderen. So gesehen sind wir doch ein Vorbild für die Politik und auch für die ganze Gesellschaft. Schade nur, dass diese Botschaft zu wenig verbreitet wird. Wir verkaufen uns gewissermassen unter unserem Wert.

Walter Wobmann  
Präsident der FMS



## Chers amis motocyclistes

Le 28<sup>e</sup> Moto-Camp a récemment eu lieu à Arbon. Près de 600 personnes de quelque 20 nations ont participé à ce grand événement, parfaitement organisé par la commission tourisme de la FMS. Le rassemblement pacifique et empreint de camaraderie d'un aussi grand nombre de personnes de pays différents dans un espace aussi restreint était particulièrement impressionnant. Nul besoin d'une armée de policiers et de militaires, comme c'est souvent le cas lors d'événements



organisés dans d'autres disciplines sportives. Changement de décor: le 11 juin 2009, lors de la sortie organisée à l'occasion du 10<sup>e</sup> anniversaire du groupe, quelque 250 personnes avec 200 motos du groupe «sport motocycliste» du Parlement allemand ont rendu visite à notre Palais fédéral à Berne durant la session d'été. C'est sans aucun doute la première fois que le Palais fédéral a accueilli autant de visiteurs entièrement vêtus de cuir. Ce groupe compte parmi ses membres des députés, des employés des ministères fédéraux et d'autres personnes de divers partis politiques. En ma qualité de président de la Fédération Motocycliste Suisse (FMS) et de membre du Conseil national, j'ai accompagné le convoi de Langenthal jusqu'aux portes du Palais fédéral. Lors de cette rencontre extrêmement intéressante avec ces hauts visiteurs allemands, j'ai constaté que les politiciens revêtus de leurs atours de motards se parlent et se comportent d'une manière totalement différente de celle des politiciens dûment cravatés qui se retrouvent autour d'une table de réunion. Les motocyclistes n'ont que faire d'un cérémonial trop guindé. Ils aiment la liberté et la camaraderie, sont ouverts et ont l'esprit transfrontalier tout en respectant

l'indépendance d'autrui. De ce point de vue, nous sommes un modèle pour la sphère politique et pour l'ensemble de la société. Il est toutefois dommage que ce message ne soit pas suffisamment diffusé. Nous nous vendons pour ainsi dire au-dessous de notre valeur.

Walter Wobmann  
Président de la FMS



## Cari amici motociclisti

Recentemente si è tenuto ad Arbon il 28esimo Motocamp. A questo grande evento organizzato perfettamente dalla commissione turismo della FMS, hanno partecipato circa 600 persone provenienti da quasi 20 nazioni. Ha colpito vedere quante persone provenienti da diverse nazioni possano stare insieme tranquillamente e amichevolmente in uno spazio così ristretto. Non sono stati necessari eserciti di polizia e militari, come succede spesso per altri tipi di sport. Cambiamento di scena: il 11 giugno 2009, circa 250 persone con 200 motociclette del gruppo «sport motociclistico» del parlamento tedesco, in occasione del viaggio fatto per celebrare l'anniversario del 10° anno dalla fondazione, hanno visitato il nostro palazzo federale di Berna durante la sessione estiva. Nel palazzo federale, sicuramente non si sono mai viste prima tante persone vestite di pelle. Appartengono a questo gruppo parlamentari, dipendenti dei ministeri federali e altre persone di settori vicini alla politica e appartenenti a diversi partiti. In quanto presidente della federazione motociclistica svizzera FMS e nella mia funzione di consigliere nazionale, ho avuto l'onore di guidare il convoglio da Langenthal al palazzo federale. In occasione di questo incontro estremamente interessante con gli importanti ospiti provenienti dalla Germania, mi ha colpito il fatto che i politici in tuta motociclistica discutono l'uno con l'altro e si trattano in modo diverso rispetto ai politici in cravatta che dibattono al tavolo delle sedute. I motociclisti sono alieni dalle formalità eccessive. Amano la libertà e il cameratismo, sono aperti e internazionali ma rispettano l'autonomia altrui. Da questo punto di vista siamo esemplari sia per la politica che per l'intera società. Peccato solo che questo messaggio venga diffuso troppo poco. Noi ci vendiamo in un certo qual modo a un valore inferiore al nostro.

Walter Wobmann  
Presidente della FMS



Hostettler AG • 6210 Sursee • info@ixs.ch • www.ixs.com

# EnduroWorld

Auf zwei Rädern die Welt entdecken...

präsentiert:

Enduro-Abenteuer

## THAILAND



Gruppenreise vom 9.-24.11.2009

1001 Enduro-Nacht



## OMAN

Gruppenreise vom 25.2.-7.3.2010

Weitere Angebote, Preise und Infos unter  
[www.enduroworld.ch](http://www.enduroworld.ch)

Lebe deinen Endurotraum mit EnduroWorld!

INTERNATIONAL 2009  
**SUPERCROSS**  
INDOOR 4-5 DECEMBRE  
GENEVA PALEXPO

Commande de billets:

Partners:

Dijon

## Vier Sieger an einem Wochenende

**Am 4. und 5. Juli fanden auf der Strecke Dijon-Prenois die 7. und 8. Läufe der Strassenrennen-Schweizer-Meisterschaft statt.**

Diese Meisterschaft ist ganz schwierig zu organisieren, da es in unserem Land keine Rennstrecke gibt, und die Strassenbegeisterten müssen immer ins Ausland fahren. In diesem Kontext gilt Dijon als Heimrennen, deswegen wurden viele Teilnehmer erwartet. Es gab die 3 ge-

wöhnlichen Kategorien Superstock 1000, Superstock 600 und OPEN, aber dazu hatten sich mehr als 200 Fahrer für die FUN-Kategorie angemeldet über das ganze Wochenende.

Die Strassenrennen-Schweizer-Meisterschaft ist also der grösste



Fahrerlager – Parc de pilote.

Dijon

## Un week-end et 4 vainqueurs

**Les 4 et 5 juillet derniers ont eu lieu sur le circuit de Dijon-Prenois les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> manches du championnat suisse route.**

L'absence de circuit dans notre pays ne facilite pas la tâche des assoiffés de bitume pour assouvir leur passion puisque les courses ont toutes lieu à l'étranger. Dans ce contexte, Dijon fait office de course à domicile, raison pour laquelle les organisateurs misaient sur une grande affluence. Et le pari fut réussi puisqu'outres les classes habituelles des Superstock 1000, Superstock 600 et OPEN, les participants se sont littéralement arraché les places en FUN avec plus de 200 pilotes sur l'ensemble du week-end.

Le championnat suisse route est donc le plus grand vainqueur de

ce week-end puisque ce franc succès a démontré une fois de plus que la passion est bien présente dans notre pays, malgré les embûches.

Les autres vainqueurs sont à chercher sur le plan sportif. Dans la catégorie des Superstock 600, Dominik Plüss a réussi une démonstration, s'imposant dans les 2 manches devant Daniel Sutter et Sylvain Pradier et prenant du même coup la tête du championnat.

Dans la catégorie des Superstock 1000, Greg Junod a également



1. Dominik Plüss, 2. Daniel Sutter, 3. Sylvain Pradier.

Sieger dieses Wochenendes, da die grosse Begeisterung wieder einmal gezeigt hat, dass die Leidenschaft trotz den Hindernissen in unserem Land existiert.

Die anderen Sieger haben dann auf der Strecke gewonnen. In der Superstock-600-Klasse hat Dominik Plüss 2 überzeugende Siege errungen, vor Sutter und Pradier. Er wurde damit Tabellenführer, 2 Läufe vor dem Ende.

In der Superstock 1000 hat Greg Junod auch einen Gran Slam geschafft. Er gewann einmal vor Andenmatten und Schmid und einmal vor Andenmatten und

Sennhauser. Er übernahm auch so die Tabellenführung.

In der Open-Kategorie gewann Peter Aregger beide Rennen, einmal vor Peter und Stillhard und einmal vor Leibundgut und Stillhard. Er übernahm damit allein die Tabellenführung vor den 2 Läufe von Brünn am 26.–27. September.

Der einzige Negativpunkt des Wochenendes war der Sturz von Roland Müntener, der den B-King-Cup innerhalb der OPEN-Klasse fährt. Er hat sich den Arm gebrochen. Wir wünschen ihm gute Besserung und hoffen, ihn in Brünn wiederzusehen.



Greg Junod.

réussi un grand Chelem en s'imposant une fois devant Andenmatten et Schmid et une fois devant Andenmatten et Sennhauser. Il prend lui aussi la tête du championnat à 2 manches de la fin.

Enfin, dans la catégorie OPEN, Peter Aregger remporte les 2 manches, une fois devant Peter et Stillhard et une fois devant Leibundgut et Stillhard. Il s'ins-

talle ainsi seul en tête du championnat avant la dernière épreuve de Brno les 26 et 27 septembre.

Le seul petit bémol est la chute de Roland Müntener qui dispute la B-King Cup au sein de la classe OPEN. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement et espérons que son bras et sa monture seront en état pour la dernière manche.

## Zufällig getroffen!



Anlässlich der letzten Zentralvorstands-Sitzung in Frauenfeld hatten wir das Vergnügen, den Formel-1-Rennfahrer Sebastian Vettel zu treffen.

*Une rencontre imprévue! Lors de la dernière séance du Comité central à Frauenfeld, nous avons eu le plaisir de rencontrer le pilote de formule 1 Sebastian Vettel.*



Nationalrat Walter Wobmann auf seiner MV Agusta im Bundesthaus. Die Aufnahme (von Peter Gerber) entstand anlässlich des Besuchs der Motorsportgruppe des Deutschen Bundestages am 11. Juni 2009 während der Sommersession. Dies hat bestimmt historischen Wert, da vermutlich zum ersten Mal in der Geschichte des Bundesthauses ein Motorrad dort stand.

*Le Conseiller national Walter Wobmann sur sa MV Agusta dans le Palais fédéral. La prise de photo (par Peter Gerber) a eu lieu lors de la visite du groupe de motos du Parlement fédéral allemand le 11 juin 2009 pendant la session d'été. Cet événement a sûrement une valeur historique étant donné qu'une moto se trouvait là certainement pour la première fois dans l'histoire du Palais fédéral.*



# Café - Restaurant - Terrasse

# Métairie de Clêmesin

Alt: 1050 m



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



GPS: 47.0867/6.9916

**Catherine Cuche & famille**

032 853 14 18

fermé le mardi et le mercredi



## ENDURO BURE du 23 et 24 mai 2009

C'est dans l'Ajoie et la bonne humeur que se sont déroulées la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> manches du championnat suisse d'enduro. En effet



Drei WM-Piloten in Bure. Der Pole B. Oblucki, Husqvarna, – 3. der WM E2, der Spanier I. Cervantes, KTM, – 1. der WM E3, und der Finne S. Aro, KTM, – 4. der WM E3, mit dem Präsidenten der Endurokommission, Bernard Belet.

3 pilotes officiels soit le Polonais B. Oblucki, Husqvarna, l'Espagnol I. Cervantes, KTM, et le Finlandais S. Aro, KTM, actuellement classés au championnat du monde d'enduro dans l'ordre en catégorie E2 3<sup>e</sup>, E3 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> entourent le Président Belet.

après 14 ans sans épreuve en Suisse, celle-ci a fait son retour, plus précisément dans le Jura à Bure, situé dans l'Ajoie sur les terrains militaires aux limites de la frontière française.

En suivant le fléchage depuis Porrentruy, nous étions arrivés sur le lieu de l'épreuve, le parc des coureurs était établi dans un village comprenant plusieurs bâtiments avec café et poste, ruelles bétonnées et prairies fleuries, la cantine, l'aire du départ et le site d'exposition des principaux importateurs et marchands d'accessoires étaient au top.

Le circuit tracé sur les pistes de chars avait 2 tronçons d'environ 20 km chacun et comportait 3 épreuves spéciales à banderoles et chronométrées, dont SP1 de 6 km et SP2 de 4,5 km et pour la première fois dans l'histoire du championnat suisse une SP X-trême de 1 km avec obstacles artificiels, troncs, roches, pneus,

passages techniques, très appréciée des spectateurs.

Le parcours complet était à effectuer 6 fois pour les Inters, 4 fois pour les Seniors et Nationaux et 2 fois pour les Vétérans. La météo a été clémente, beau et sec pour les 2 jours. Cette épreuve avait attiré de nombreux spectateurs et anciens coureurs et ceux qui ont voulu s'essayer à cette discipline; 34 licences journalières avaient été délivrées, ce n'étaient pas moins que 108 coureurs qui avaient pris le départ le samedi et 97 le dimanche, toutes catégories confondues.

De plus, on ne sait pas par quel miracle les organisateurs avaient pu obtenir la participation de 3 pilotes officiels dont le polonais B. Oblucki, Husqvarna, l'espagnole I. Cervantes, KTM, et le finlandais S. Aro, KTM, qui sont actuellement classés au championnat du monde d'enduro dans l'ordre en catégorie E2 3<sup>e</sup>, E3 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup>.

Eh oui, nous avons l'honneur de recevoir le président central de la FMS, M. Walter Wobmann, et chef des sports, C. Clément, qui avaient vivement apprécié le spectacle offert.

Organisation en exemple, sous l'influence de mordus d'enduro, dont nous citerons les frères Ch. et H. Zeller, C. Gorrara et G. Riat avaient par volonté réussi un tour de force, d'abord en obtenant toutes les autorisations nécessaires et en regroupant les 2 clubs MC Jurassien et l'Offroad Team Ajoie afin d'avoir tous les bénévoles nécessaires au fonctionnement de cette manifestation.

C'est sans hésitation que nous nous permettons, au nom de tous les participants, de vous remercier TOUS pour cette formidable organisation, que VIVE l'Enduro du Jura!

Bernard Belet

Vous trouvez les résultats de cette manifestation sur notre site [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)



Jonathan Rossé.

Photo von Christian Comment, Teamphoto

# SUPERMOTO

SWISS CHAMPIONSHIP 2009

## Finale

# Frauenfeld/TG

## 3./4. Oktober

**Freitag- und Samstagabend:**

**grosse Biker Party**

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



I.S.D.E.

# Sechs Tage ENDURO FIGUEIRA DA FOZ 2009

## Was ist Enduro?

Enduro ist eine Geländemotorraddisziplin, die daraus besteht, innerhalb einer bestimmten Zeit einen Parcours zu absolvieren, im Allgemeinen auf Waldwegen und technischen und/oder schnellen Strecken (so genannte Verbindungen) sowie auf **Zeitfahr-Spezialstrecken**, die für den Verkehr gesperrt sind. Getestet werden sollen hierbei unter anderem die Ausdauer von Fahrer und Maschine.

Wie der Name schon sagt, ist Enduro ein Wettkampf über eine lange Zeit (etwa 4 bis 8 Stunden). Zwischen den Verbindungen erfolgen **Zeitkontrollen**, welche die Fahrer innerhalb festgesetzter Zeiten erreichen müssen (erscheint man nicht zur vorgegebenen Zeit, erhält man eine Zeitstrafe).

**Durchfahrtskontrollen** werden an strategischen Punkten eingerichtet, um sicherzustellen, dass alle Wettkämpfer die vorgegebene Strecke absolvieren.

Das regelgerechte Absolvieren des gesamten Parcours zählt, so dass an einem gewissen Zeitpunkt die Renn Teilnehmer erfasst werden müssen, wozu die **Zeitfahr-Spezialstrecken** dienen.

Die Zeiten der Fahrer werden auf kurzen Strecken von wenigen Kilometern erfasst. Je Rennen gibt es zwischen 1 und 2, manchmal auch 3 Spezialrunden, also zwischen 3 und 9 Zeitfahrstrecken am Tag, je nach Anzahl der Runden (Inter 6 Runden, National 4 Runden, Veteranen und Fun 2 Runden).

Die Teilnehmer werden anschliessend nach der Gesamtzeit der Spezialstrecken klassiert.

## Die Kategorien

Die Kategorie Inter (Startnummer mit rotem Grund):

Hierbei handelt es sich um die Elite unserer Disziplin, zu der die besten Fahrer zählen. In der Schweiz gibt es hiervon etwa zwanzig. Sie starten morgens als Erste und eröffnen das Rennen. Die Verbindungsschleife passie-

ren sie 6 Mal, was regelmässig über 7 Stunden Fahrzeit am Tag entspricht. Bei der Klassierung liegen sie am Ende des Tages nur wenige Sekunden auf mehrere Minuten Zeitfahr-Spezialstrecke auseinander.

Durch das gleichmässige Niveau dieser Kategorie wurde es in den letzten Jahren möglich, die Schweizer Fahrer, von denen einige an den Europa- und Weltmeisterschaften teilnehmen, ebenso aufzuwerten wie bei den 6 Tagen je Team, bei denen sie regelmässig zu den ersten 15 zählen.

Die Kategorie National (Startnummer mit grünem Grund):

In dieser Kategorie findet sich der Nachwuchs der Kategorie Inter (die drei Ersten des End-Klassiments eines Jahres kommen im Folgejahr in die Kategorie Inter). In zwei Altersgruppen (-25 Jahre und +25 Jahre) aufgeteilt zählt sie etwa 40 Teilnehmer, die an den Schweizer Meisterschaften teilnehmen.

Die Kategorie National Senior (Startnummer mit grünem Grund):

Die Fahrer dieser Kategorie entstammen im Wesentlichen der Kategorie Inter und sind über 36 Jahre alt (Jahr, in dem sie 37 werden). Hier kämpfen etwa dreissig von ihnen um die Plätze.

Kategorie National Veteranen (Startnummer mit schwarzem Grund):

Für Fahrer über 36 Jahre (Jahr, in dem sie 37 werden), etwa dreissig Fahrer bei den Schweizer Meisterschaften.

## Unterstützung und Versorgung

Beim Wettlauf von einer Zeitkontrolle zur nächsten, von einer Spezialstrecke zur anderen sind die **Assistenten** von grosser Bedeutung für das Rennen.

Sie übernehmen die Versorgung mit Treibstoff und Essen, kümmern sich um den Bereich der Mechanik und sind zuständig für Auskünfte aller Art (Zeiten, Status der Spezialstrecken, zu erwartende Schwierigkeiten...).

Ihre Rolle ist somit wesentlich, sie müssen bei den Zeitkontrollen und Starts der Zeitfahr-Spezialstrecken anwesend sein, um ihrem Fahrer alle Chancen einzuräumen.

## Enduro-Motorräder

Enduro-Motorräder sind gemäss den Strassenverkehrsgesetzen zugelassen und mit diesen konform. Auch sind sie ordnungsgemäss eingetragen und versichert. Sie werden mit bleifreiem Kraftstoff betrieben und die Obergrenze für Geräuschemissionen liegt bei 92 Dezibel (Normen der FMS und FIM).

Es handelt sich um spezielle, leichte und im Motor- und Radbereich verstärkte Maschinen, die im Gelände und unter schlechtesten Nutzungsbedingungen besonders leistungsfähig sind.

Bei der Betankung sind die Maschinen zwingend auf undurchlässigen Matten abzustellen, um allfällig vergossenen Treibstoff und Öl aufzufangen.

Auch das Reifenprofil ist ein besonderes und entspricht den Zulassungsnormen für den Strassenverkehr sowie den FMS/FIM-Normen. Die Reifen sind weniger aggressiv und weicher als Motocrossreifen.

## Wichtigster Wettbewerb des Jahres: International Six Days Enduro (ISDE)

2008 fand der Sechstage-Enduro-Wettbewerb in Serres, Griechenland, statt und 34 Nationen gingen mit insgesamt 454 Teilnehmern an den Start.

Bei diesem Wettbewerb handelt es sich um die Olympischen Spiele im Gelände-Endurobereich, bei denen über sechs Tage die besten Fahrer der einzelnen Länder in drei Kategorien (E1, E2 und E3) an einem gemeinsamen Veranstaltungsort fahren, an dem Fahrer, Maschinen, Organisation und Assistenten einer harten Prüfung unterzogen werden.

Die Endklassierung der Trophy-Teams (Team, das ein Land repräsentiert) wird aus der Summe der Ergebnisse aus sechs Tagen ermittelt, welche die fünf besten Fahrer jeder einzelnen Nation erzielen.

Das Schweizer Team war bei diesen sechs Enduro-Tagen mit sechs von sechs gestarteten Fahrern im Ziel besonders erfolgreich und holte sechs Silbermedaillen und einen 13. Platz im Endergebnis. Unsere Fahrer dürfen stolz sein



auf ihre Leistungen und sind – dank ihres Zusammenhalts und ihres Engagements – bei diesem besonders herausfordernden Wettbewerb und im Wettkampf mit einer Vielzahl von Berufsfahrern erfolgreich ans Ziel gelangt. Dies ist ein gutes Omen für die kommenden 6 Tage in 2009, die im September in Portugal stattfinden.

## Auswahl des Nationalteams (Trophy)

Die Entscheidung über die Wahl der Fahrer, welche die Schweiz vertreten, obliegt der Nationalen Enduro-Kommission. Nachstehende Kriterien kommen hierbei zum Ansatz:

- Der Fahrer muss über einen Schweizer Pass und eine FMS-Lizenz verfügen
- Teilnahme an den Europa- und/oder Weltmeisterschaften
- Klassierung für die Schweizer Meisterschaften
- Starke Motivation!

## Entstehende Kosten

Die Kosten für eine derartige Veranstaltung hängen eng mit dem Veranstaltungsort für das Rennen zusammen, insbesondere spielen hier Reise- und Unterbringungskosten, Verpflegung, Transport der Maschinen und erforderliche Unterstützung eine Rolle.

Für eine Teilnahme an den ISDE auf europäischem Boden ist mit CHF 7000.– je Fahrer zu rechnen.

## Die Föderation der Motorradfahrer Schweiz (FMS)

Die FMS ist der Verband, der offiziell die Interessen der Motorradfahrer in der Schweiz vertritt, und zwar gemäss den Statuten der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).

Die FMS ist Mitglied der Union Européenne de Motocyclisme (UEM) und der Swiss Olympic Association.

Gemäss Statuten der SOA ist die FMS der einzige Verband mit der Befugnis, eine Schweizer Meisterschaft auszurichten und den Titel «Schweizer Meister» zu verleihen.

I.S.D.E.

## Six jours d'ENDURO FIGUEIRA DA FOZ 2009



### Qu'est-ce que l'enduro

L'enduro est une discipline moto tout-terrain qui se compose d'un parcours à réaliser dans un temps imparti, généralement sur des chemins forestiers, passages techniques et/ou rapides (appelés liaisons) et voies de circulation ainsi que de **spéciales chronométrées** (SP) et fermées à la circulation. Il a aussi pour but de tester l'endurance des pilotes et des motos.

Comme son nom l'indique, l'enduro est une épreuve de régularité sur une longue durée (environ de 4 à 8 heures). Les liaisons sont entrecoupées de **contrôles horaires** (ou CH) que les pilotes doivent atteindre dans un temps défini (il faut s'y présenter à l'heure prévue sous peine de pénalités). Des contrôles de passages (ou CP) sont établis en des points stratégiques afin d'assurer que les concurrents suivent tous le parcours prévu.

La régularité étant majoritaire sur tout le parcours, il faut à un moment donné départager les coureurs, et ce sont les **spéciales chronométrées** (SP) qui s'en chargent.

Ce sont des petites épreuves de quelques kilomètres sur lesquelles les concurrents sont chronométrés. Il y a entre 1 et 2, parfois 3 spéciales par tour, donc entre 3 et 9 prises de chronomètre dans la journée suivant le nombre de tours parcouru (Inters 6 tours, Nationaux 4 tours, Vétérans et fun 2 tours).

Les participants sont ensuite départagés par les sommes des temps des spéciales.

### Les catégories

La catégorie Inter (fonds de plaques rouges):

C'est l'élite de notre discipline où se compte les meilleurs pilotes. Ils sont une vingtaine en Suisse. Ce sont eux qui partent en premier le matin et qui ouvrent la piste. Ils parcourent la boucle de liaison 6 fois ce qui représente régulièrement plus de 7 heures de moto par jour. Au classement il se départage en fin de journée par quelques secondes seulement sur plusieurs minutes de spéciales chronométrées.

Le niveau homogène de cette catégorie a permis ces dernières années de dynamiser les pilotes suisses dont certains s'alignent en championnat d'Europe, du Monde (WEC) ou lors des 6 jours par équipe avec des résultats régulièrement dans les 15 premiers.

La catégorie Nationale (fonds de plaques vertes):

C'est la catégorie où se trouve la relève de la catégorie Inter (les trois premiers du classement final de l'année sont promus en inter la saison suivante). Divisée en deux catégories d'âge (-25 ans et + de 25 ans) elle compte environ 40 pilotes participant à l'intégralité du championnat suisse.

La catégorie Nationale Senior (fonds de plaques vertes):

Pour les pilotes issus en grande partie de la catégorie Inter et ayant plus de 36 ans (année de leur 37 ans). Ils sont une trentaine à se disputer le classement.

Catégorie Nationale Vétéran (fonds de plaques noirs):

Pour les pilotes de plus de 36 ans

(année de leur 37 ans) et comptant environ 30 pilotes pour le championnat suisse.

### L'assistance et ravitaillement

Courant d'un CH à un autre, d'une entrée de spéciale à une autre, **les assistants** sont essentiels à la course.

Ce sont en effet eux qui assurent le ravitaillement en carburant et nourriture, en mécanique, et qui s'occupent aussi de fournir toutes sortes de renseignements (chrono, état de la spéciale, difficultés pouvant être rencontrées...).

Leur rôle est donc déterminant, et ils se doivent d'être présents aux CH et départs des spéciales pour donner toutes les chances à leur pilote.

### Les motos d'enduro

Les motos d'enduro sont homologuées et conforme à la loi sur la circulation routière. De même elles sont dûment immatriculées et assurées. L'essence utilisée est Sans Plomb et les émissions sonores sont limités à 92 décibels (normes FMS et FIM).

Ce sont des machines spécifiques, allégées et consolidées au niveau moteur et partie cycle pour être plus performantes sur le terrain et dans les pires conditions d'utilisation.

Lors des ravitaillements les machines doivent obligatoirement être disposées sur des nattes imperméables pour récupérer les éventuelles fuites de carburant et huiles.

De même le profil des pneus est spécial et répond aux normes d'homologation routière et FMS/FIM et sont moins agressifs et plus souples que des pneus à profil motocross.

### Compétition majeur annuelle: International Six Days Enduro (I.S.D.E.)

La localité de Serres en Grèce accueillait en 2008 l'épreuve des 6 Jours d'enduro et c'était 34 Nations qui étaient au départ pour un total de 454 participants.

Cette épreuve représente les Jeux Olympiques de l'enduro tout terrain où durant six jours les meilleurs pilotes de chaque pays qui roulent dans les 3 catégories (E1, E2 et E3) s'affrontent sur un site commun où pilotes, machines, organisations et assistance sont mis à rude épreuve. Le classement final des équipes

(équipe représentant un pays) est établi sur le cumul des 6 jours de course des 5 meilleurs pilotes pour chacune des nations.

L'équipe de Suisse a particulièrement bien réussi ces derniers 6 jours d'enduro avec 6 pilotes à l'arrivée sur les 6 au départ, 6 médailles d'argent et un 13<sup>e</sup> rang final très positif.

Nos pilotes peuvent être fiers de leur performance et sont, grâce à leur très grande ténacité et à leur persévérance venu à bout de cette épreuve particulièrement éprouvante et en bataille direct avec une majorité de pilotes professionnels.

Ceci est de bonne augure pour les prochains 6 jours 2009 qui se dérouleront en septembre au Portugal.

### Sélection de l'équipe Nationale (Trophy)

La décision quant au choix des coureurs représentants la Suisse appartient à la commission nationale d'enduro (CEN). Les critères suivants sont pris en considération:

- Le pilote doit être au bénéfice d'un passeport suisse et d'une licence FMS
- Sa participation au championnat du monde et/ou d'Europe
- Son classement au championnat suisse
- Sa forte motivation!

### Les frais encourus

Les frais découlant de ce type de manifestation sont étroitement liés au lieu où se déroule la course et porte notamment sur les déplacements le logement, la subsistance, le transport des machines et l'assistance nécessaire. Pour une participation aux ISDE sur sol européen, le coût avoisine Fr. 7000.- par pilote.

### La fédération Motocycliste Suisse (FMS)

La FMS est l'association qui détient officiellement tous les pouvoirs sportifs motocycliste en Suisse et ceci selon les statuts de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).

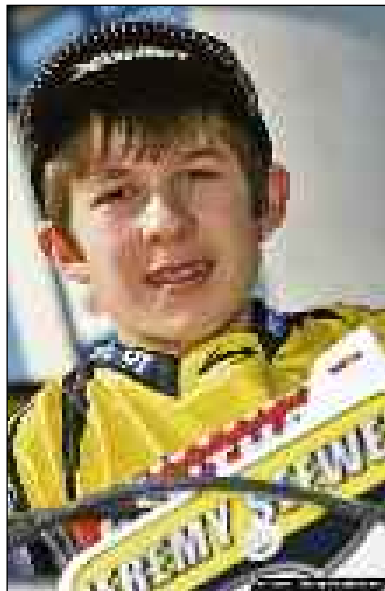
La FMS est membre de l'Union Européenne de Motocyclisme (UEM) et de Swiss Olympic Association (SOA).

En vertu des statuts de la SOA, la FMS est la seule association habilitée à organiser un championnat suisse et de décerner un titre de «champion suisse».

6. Platz in Zarnesti (RUM)

## Jeremy Seewer sorgt europaweit für grosses Aufsehen

*Das in Rumänien gelegene Zarnesti war Gastgeber der 2. Runde der diesjährigen MX85-Europameisterschaft, bei der auch der 14-jährige Jeremy Seewer aus Bülach am Start war. Das 14-jährige Riesentalent aus dem Zürcher Unterland war als 6. in der Tageswertung einmal mehr bester deutschsprachiger Fahrer.*



Jeremy Seewer.

Sonniges Wetter und sommerliche Temperaturen begleiteten die Motocross-TOP-Fahrer von morgen unter den Augen von tausenden von Zuschauern, die mehrheitlich mit Ross und Wagen zur Rennstrecke strömten.

Mitten unter Europas Nachwuchs-Elite fuhr der 2-fache Schweizer Meister Jeremy Seewer ein grossartiges Zeittraining. Nachdem er zwar zu Beginn des Qualifyings nicht so richtig in die Gänge zu kommen schien, knallte er kurz vor Schluss eine Hammerrunde hin, die ihn auf den guten 10. Startplatz brachte!

Eine bestens präparierte und mehrere gute Linien aufweisen-

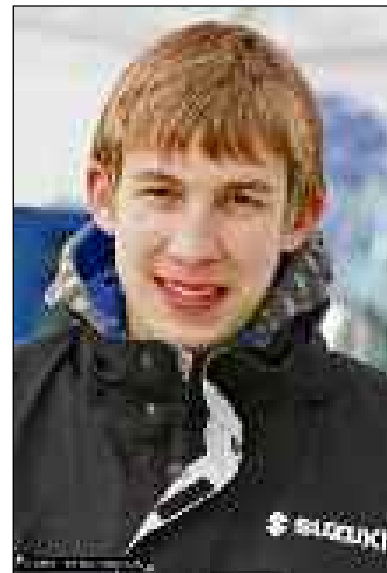
de Piste erlaubte Jeremy Seewer dann im Warm-up eine Top-Leistung. Mit Platz 3 sorgte er für einen Paukenschlag, der die Konkurrenz förmlich aufzuwecken schien.

Im 1. Lauf kam Seewer dann jedoch nur mässig aus den Startlöchern – Platz 20. Die 1. Runde beendete er dann immerhin noch als 14. – womit er zur grossen Aufholjagd startete. Platz um Platz kämpfte sich ein völlig entfesselter Seewer nach vorne; schliesslich stoppte ihn die schwarz-weiss karierte Flagge als sehr guter 6.

Durchgang 2 gelang dem Bülacher dann schon viel besser: Nachdem er als 10. in die erste Kurve ging, fuhr er wiederum ein angriffiges und beherztes Rennen. Unter den Augen seines Vaters René Seewer fand Jeremy konstant gute und schnelle Linien, die ihm letztlich erneut einen hervorragenden 6. Rang einbrachten.

In der Tageswertung kam Jeremy Seewer somit auf einen hervorragenden 6. Schlussrang, punktgleich mit dem 5.-Platzierten; Tagessieger wurde der Italiener Nicola Recchia, vor seinem Landsmann Ivo Monticelli und dem Slowenen Tim Gajser.

Während Jeremy Seewer in Rumänien für Furore sorgte, glänzte sein älterer Bruder Roger Seewer beim MXRS-Motocross in Court (Kanton Bern) in der Klasse «Super-Race».



Roger Seewer.

Bereits am Samstag konnte Roger mit grossartigen Leistungen auf sich aufmerksam machen. Nachdem er in allen 3 Rennläufen jeweils hervorragender 2. wurde, kam er in der Tageswertung hinter seinem Markenkollegen Kevin Haller auf den tollen 2. Schlussrang. Am Sonntag legte er dann noch einen drauf: Mit Siegen in 2 von 3 Durchgängen liess sich der Bülacher schliesslich als grossartiger und verdienter Tagessieger in der Klasse «Super-Race» feiern. Strahlend und mit leuchtenden Augen stieg er auf den obersten Podestplatz.

Text & Fotos: RS-Sportbilder.ch

### Impressum MOTOnews

**Auflage/Edition:** 8000 Expl.

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

#### Herausgeberin/Editeur:

Fédération motocycliste suisse  
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz  
Federazione motociclistica svizzera

#### Adresse:

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

#### Öffnungszeiten:

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

#### Heures d'ouverture:

Lu–Ve de 8.00–12.00 h et 13.30–17.00 h

Postkonto / CP: 12-3456-0

BIC: POFICHBE

IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0

#### Redaktion/Rédaction:

jaeggiMEDIA GmbH  
Brückenstrasse 4  
4853 Murgenthal (AG)  
Tel. 062 398 42 10  
info@jaeggimedia.ch  
www.jaeggimedia.ch

#### Druckerei/Imprimerie

Merkur Zeitungsdruck AG  
Postfach 1314  
4901 Langenthal



## Wir sind alle Trialists!

Das Trial ist Anfang 1900 in England entstanden. Es handelte sich um Motorräder ohne Federung, die auf einem Streckenabschnitt fahren. Wie konnte man Motorräder und Piloten testen: mit Wettbewerb. Um zwischen den Männern zu entscheiden, beschlossen sie, die Fehlritte zu zählen statt die Zeit zu stoppen. Heute noch ist diese Grundregel geblieben: die Geschwindigkeit und die Zeit sind sekundär, es sind die Begabung und das Gleichgewicht, die gezählt werden. Das erste Motorrad-Gelände in der Geschichte mit einer Ausdauerprüfung entsteht in Schottland 1909. Das Sechstages-Trial (SSDT) in Schottland feierte im Mai 2009 seinen 100. Geburtstag. Ein ziemliches Paradox, wenn man bedenkt, dass sich die Highlands in einer grandiosen Landschaft befinden. Die fast 300 Piloten fahren täglich mehr als 100 km durch die Weiden, die «Lochs» und über die Ben Nevis. Diese Prüfung wird die Entscheidung der meisten Disziplinen wie die Enduro und Motocross sein. Als das Trial, in den späten 1950er Jahren, La Manche durchquert hat, hat die Schweiz von Anfang an mitgemacht, sowohl mit Treibern sowie als Organisator. Seitdem hat unser Land immer in dieser Disziplin mitgemacht und hat auch bei der Europa- und Weltmeisterschaft den Pokal entgegennehmen dürfen, da das letzte Rennen des GP der Schweiz und das Finale der Weltmeisterschaft im Trial in Moutier 2004 stattfand.

Seit ein paar Jahren, besonders seit dem 1. Januar 1993, sind Trial- und Enduro-Rennen gefährdet wegen des Motorfahrzeugverbots in den Wäldern. Dazu kommen noch die Angriffe von Umweltschutzorganisationen mit den Hauptargumenten Umweltverschmutzung, Lärm und Unfälle.

Zur Umweltverschmutzung finden Sie in dieser Ausgabe einen ersten Artikel (s. Kasten unten). Die FMS hat vor einigen Jahren eine Studie über den Anteil des Brennstoffverbrauchs in der Schweiz in Auftrag gegeben, der effektiv dem Motorsport angerechnet werden muss. Es sind nur 0,00085% des gesamten Verbrauchs in unserem Land. Bezüglich Lärmbelastung sind alle Trial-Maschinen gesetzeskonform, obwohl die Normen in unserem Land die strengsten Europas sind. Zu den Unfällen gibt es keine Statistik, was ein sicheres Zeichen ist, dass es zu wenige gibt, um eine Studie zu rechtfertigen.

Gegen Trial und Enduro mit diesen 3 Argumenten zu kämpfen, ist also ideologisch und peinlich. Die FMS und alle Motorradfahrer haben oft ihren guten Willen bewiesen im Bereich des Umweltschutzes während der Trainings und Veranstaltungen.

Schlussendlich sind wir alle Trialists.

Walter Wermuth

## Nous sommes tous des trialistes

Le trial est né en Angleterre. Au début des années 1900. Il s'agissait au départ, avec des motos d'époque dépourvues de suspensions, de rouler sur un tronçon de route devenu chemin puis sentier. Tester les motos et les pilotes: la compétition. Pour départager les hommes, en lieu et place du chronomètre, ils décidèrent de compter les pieds posés. Aujourd'hui encore, cette règle de base est restée, la vitesse et le temps sont secondaires, c'est l'adresse et l'équilibre qui est pris en compte. Cela donnera naissance à la première course de moto tout-terrain de l'histoire avec une épreuve d'endurance en Ecosse en 1909. Devenue les Six Jours d'Ecosse de Trial (SSDT), cette course a fêté au mois de mai 2009 son 100<sup>e</sup> anniversaire.

Un sacré paradoxe lorsque l'on sait que les Highlands se situe dans un paysage grandiose. Les presque 300 pilotes vont parcourir chaque jours plus de 100 km à travers les landes, les Loch et franchir le Ben Nevis. Cette épreuve va donner naissance à la plupart des disciplines tout-terrain telles que l'enduro et le motocross.

Lorsque le trial a franchi La Manche à la fin des années 1950, la Suisse a participé d'emblée, autant avec des pilotes qu'en tant qu'organisateur. Dès lors notre pays n'a cessé de pratiquer cette discipline mais également de recevoir le gratin européen et mondial, la dernière course étant le GP de Suisse et finale du cham-

pionnat du monde de trial à Moutier en 2004.

Depuis quelques années et plus particulièrement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993 avec la nouvelle loi fédérale sur l'interdiction de la circulation des véhicules à moteur en forêt, le trial plus particulièrement mais également l'enduro et le motocross sont en danger.

Par rapport à cette loi qui ne laisse aucune marge de manœuvre si ce n'est celle de sortir de la forêt ou d'élaborer un projet fastidieux de requête pour une mise en zone spéciale vient s'y ajouter des attaques et des procédures en préjudice de la part d'organismes de défense de la nature avec comme arguments principaux de la part de nos détracteurs: la pollution; le bruit; les accidents.

En ce qui concerne la pollution, vous trouverez dans ce numéro de Moto News le premier article d'une série consacrée «aux bienfaits de la pratique du trial en milieu naturel». Surprenant et spectaculaire!

A titre d'information, une étude commanditée par la FMS il y a plusieurs années déjà avait démontrée que la part totale de toutes les compétitions motorisées en Suisse représentait 0,00085% de la consommation d'essence globale dans notre pays!

Pour le bruit, les machines de trial actuelles sont conformes aux dernières normes en vigueur, équivalent aux mesures les plus drastiques appliquées en Europe.

Quand aux accidents enregistrés dans les sports mécaniques tout-terrain, il n'existe pas de statistiques ni de chiffres publiés, signe probable d'un taux ne justifiant pas une étude!

Ainsi, s'attaquer aux motos de trial et de tout-terrain pour juguler la pollution est vraiment un combat ridicule et idéologique! D'autant plus que la FMS et la communauté motocycliste ont démontré leur profond engagement, leurs préoccupations et leur respect pour la préservation de l'environnement lors des entraînements et des manifestations organisés.

Finalement, nous sommes tous des trialistes.

Walter Wermuth

### Clubmitteilung

#### Der Wanderfalke ist ein sehr schöner Vogel.

Er hat eine tolle Geschwindigkeit und einen aussergewöhnlichen Sturzflug. Wir bewundern ihn. Seit einiger Zeit haben sich ein paar Wanderfalken auf der Höhe des Pichoux von Montavon eingerichtet. Wir gehen seit 15 Jahren an diesen Ort und der Wanderfalke erst seit zwei Jahren. Nun besteht ein Verbot, damit er nicht gestört wird. Die Folge davon ist, dass die «Schleife von Bassecourt» seit 2006 nicht mehr gemacht werden kann.

Als der MC Montchoisi die Genehmigung erhalten hat, sich ein Mal pro Jahr in diesem Bereich aufzuhalten, war der Platz eine wilde Deponie. Nach zahlreichen Engagements der Reinigung und Rodung hat die Natur wieder ihre Würde gefunden. Und jetzt heisst es plötzlich: «Es ist doch schade, an so einem schönen Ort Motorrad zu fahren!» Unsere Antwort: «Der Trialist läuft nicht nur unter den Scherben der Flasche.»

Jedes Jahr, für die Vorbereitung des jährlichen Trial, beschäftigen wir uns mit der Reinigung des Zugangs zu diesem Ort, und um uns bei den Behörden zu entschuldigen, haben wir Wiederaufforstungsaktionen gemacht, unter der Führung der Forstwirtschaft.

Der MC Montchoisi von Bassecourt fördert damit die Rückkehr des Wanderfalkens in unserer Region, meint jedoch, dass die Schutzeinrichtungen der Fauna und Flora nicht das Monopol für den Schutz und die Liebe zur Natur haben.

Walter Wermuth, MC Bassecourt

# Nationales 2-Tage-Trial vom 5./6. September 2009 auf der Grimmialp.

*Das traditionelle Alpen-Trial Grimmialp im Berner Oberland wird in diesem Jahr zum dreissigsten Mal durchgeführt. Für diesen Jubiläumslauf wird der durchführende Club die anspruchsvolle Strecke sowie die zehn Sektionen wieder in einer traumhaften Alpenlandschaft für Wettkämpfer und Zuschauer herrichten.*

Der Schweizermeisterschaftslauf in der Sparte Trial wird längst nicht nur von den Fahrern der verschiedenen Schweizer Kategorien absolviert. Der Wettkampf zuhinterst im Diemtigtal hat seit mehreren Jahren wieder internationalen Charakter. So schwärmen vor allem deutsche Fahrer von dem einmaligen Ambiente der wilden Alpenlandschaft. Der Trialclub Schwenden hat nun seit dreissig Jahren

Trialveranstaltungen durchgeführt. Neben Internationaler Erfahrung wie Weltmeister- und Europameisterschaften zählen viele Nationale Schweizermeisterschaftsläufe zu den erfolgreich organisierten Veranstaltungen.

Auch in diesem Jahr heisst es im September wieder: Faszination Alpen-Trial pur. Dem Veranstalter liegt viel daran, einen an-



spruchsvollen Wettkampf zu organisieren. Sport, Mut, Geschicklichkeit, Alpen, Natur und Wettkampfspektakel ergeben eine eindrucksvolle Mischung, die sich niemand entgehen lassen möchte. Das Alpen-Trial Grimmialp 2009 wird als 2-Tage-Jubiläums-Trial durchgeführt. Für diesen Anlass hat sich der Organisator für die Wettkämpfer und Helfer eine besondere Überraschung einfallen lassen. Wie letztes Jahr hofft der Organisator auch auf zahlreiche Teilnehmer, die zwei herrliche Tage Alpen-Trial erleben möchten. Denn das Trial Grimmialp ist für viele ein Begriff. Die zehn Sektionen erstrecken sich über ein Gebiet von rund zwölf Kilometer Berglandschaft mit Start und Ziel auf 1200 m ü.M. und dem höchsten Punkt auf über 1700 m ü.M. Das herrliche Alpenpanorama, die anspruchsvollen Sektionen und die kräftezehrenden Zwischenstrecken machen das

Trial Grimmialp bei Wettkämpfer und Zuschauer sehr beliebt. Zu den Kategorien gehören Elite, Expert, Challenge, Open, Fun (Tageslizenz), Gentleman und Wasserträger.

Unser Lokalmatador Christian Teuscher aus Boltigen schloss die Saison 2008 bereits auf dem vierten Schlussrang der Kategorie Elite ab. Nach dem ersten Sieg der laufenden Saison, in der Kat. Elite Indoor, zwingt ihn eine Verletzung am Bein zu einer Wettkampfpause.

Das Programm des Jubiläum-Trial Grimmialp 2009 beginnt bereits am Samstag mit der administrativen und Maschinenkontrolle ab 9.30 Uhr. Gestartet wird ab 10.30 Uhr für zwei Runden.

Am Samstagabend beherrschen Musik von DJ SÜM, Speis und Trank und flotte Sprüche das Wettkampfgelände, bei dem auch das gesellige Wohl gepflegt werden kann.

Am Sonntag wird ab 09.00 Uhr für weitere drei Runden gestartet.

Für beide Läufe werden nur homologierte Helme zugelassen. Diese sind an die technische Abnahme mitzubringen. Jeder Fahrer erhält wie immer einen Erinnerungspreis an der Rangverkündigung um ca. 17.00 Uhr. Das OK des Trial Club Schwenden freut sich auf Ihre Teilnahme am Wettkampf oder ganz einfach über Ihren Besuch an der Veranstaltung.

Bruno Reber, Chef Info/Presse



Information de club

## Le faucon pèlerin est un très bel oiseau.

Il a une vitesse et un piqué exceptionnel. Nous l'aimons beaucoup. Depuis qu'un couple de faucon pèlerin a élu domicile sur les hauteurs du Pichoux de Montavon (nous y allons depuis environ 15 ans, lui depuis environ 2 ans), nous avons reçu l'interdiction de le déranger, raison pour laquelle le trial de Bassecourt n'effectue plus cette boucle depuis 2006.

Lorsque le MC Montchoisi a reçu l'autorisation de se rendre une fois par année dans ce secteur, l'endroit ressemblait à une décharge sauvage. Après de nombreuses séances de nettoyage et de défrichage, la nature retrouvait toute sa dignité et le premier reproche est tombé «c'est quand même dommage de pratiquer la moto dans un si bel endroit!» Notre réponse: «Le trialiste ne roule pas parmi les tessons de bouteille.»

Chaque année, pour la préparation du trial annuel, nous nous occupons du nettoyage et de l'accès à ce lieu et pour nous dédommager auprès des autorités, nous avons effectué des séances de reboisement sous les ordres du responsable forestier.

Le MC Montchoisi de Bassecourt revendique ainsi le retour du faucon pèlerin dans notre région tout en estimant que les protecteurs de la faune et de la flore n'ont pas le monopole de la sauvegarde et de l'amour de la nature.

Walter Wermuth, MC Bassecourt

# FASZINATION EISSPEEDWAY

MOTOnews traf den Schweizer Eisspeedwaymacher Dirk Fricke, offizieller Teamchef und Mitorganisator des einzigen Eisspeedwayrennens der Schweiz in Flims. Wir wollten wissen, was es mit diesem faszinierenden Sport auf sich hat.

**Herr Fricke, können Sie mit wenigen Worten erklären, was Eisspeedway ist?**

**Dirk Fricke:** Eisspeedway ist eine der wohl spektakulärsten Motorsportarten. Die Motorräder haben keine Bremsen und die Reifen sind mit 28 mm langen Spikes bestückt, 110 am Vorder- und 220 am Hinterrad. Wenn da vier Fahrer kurz nach dem Start gleichzeitig dicht an dicht in die erste Kurve gehen, stockt den Zuschauern der Atem, das ist kaum zu überbieten. Die ganze Atmosphäre rund um ein Eisspeedwayrennen ist unbeschreiblich. Die Eintrittskarten sind erschwinglich und man bekommt Motorsport hautnah zu spüren.

Umweltanforderungen an den Motorsport kann der Eisspeedwaysport sehr gut erfüllen. Die Motorräder werden mit dem umweltfreundlichen Treibstoff Methanol gefahren und für die Ölversorgung sorgt ein biologisch voll abbaubares Öl. Der Speed beträgt bis zu 140 km/h und kann lediglich durch Regulierung des Gasgriffes verringert werden. An einem Rennen beteiligen sich in der Regel 16 Fahrer plus 2 Reservefahrer. Das Tagespensum umfasst insgesamt 20 Läufe. Pro Lauf starten 4 Fahrer, jeder fährt gegen jeden und hat somit 5 Läufe zu absolvieren. Ein Lauf führt über 4 Runden. Der Sieger erhält 3 Punkte, der Zweite 2 Punkte und der Dritte 1 Punkt. Nach Eisspeedwayfahren könnte mich höchstens ein Flug zum Mond reizen.

**Wie lange sind sie schon Teamchef der Schweizer Eisspeedwayfahrer?**

Ich bekleide das Amt nun seit elf Jahren in enger Zusammenarbeit mit Josef Landolt, meinem technischen Berater, der mir auch in Flims bei der Organisation treu zur Seite steht.

**Welche Voraussetzungen muss ein Fahrer haben?**

Er sollte natürlich Motorrad fahren können. Es ist von Vorteil, wenn er schon einige Erfahrungen im Motorsport gesammelt hat. Er sollte über Kampfgeist, Durchhaltevermögen und Mut verfügen und natürlich körperlich in guter sportlicher Verfassung sein.

**Was braucht jemand, der in diesen Sport einsteigen möchte?**

Erst mal nur Interesse, Helm, Lederkombi, Stiefel. Wir führen auch in diesem Winter wieder Probetrainings durch, wo wir Motorräder zur Verfügung stellen, damit die Interessenten erst

einmal ein Gefühl bekommen, wie es ist, auf Eis zu fahren. Sollte er dann weiterhin Interesse haben, gibt es jede Menge Infos vor Ort.

**Wo kann er sich melden?**

Interessierte können mich gerne kontaktieren. Infos unter [www.eisspeedway.ch](http://www.eisspeedway.ch)  
Dirk Fricke, Grundgasse 5, CH-9500 Wil  
[d.fricke@thurweb.ch](mailto:d.fricke@thurweb.ch)

**Welche Hoffnungen haben Sie nach diesem Interview?**

Die Schweiz ist ein Motorsportland, sie verfügt über absolute Spitzenfahrer in verschiedensten Bereichen, sei es im Motocross, Freestyle, Supermotard bis hin zum Superbike. Ich hoffe, auf diese Weise bei einigen Fahrern das Interesse zu wecken und möchte Kontaktmöglichkeiten bieten.

**Welche sportlichen Events gibt es?**

Für einen Schweizer Teilnehmer gibt es zuerst einmal die Schweizer Meisterschaft, die jedes Jahr in Flims/Waldhaus ausgetragen wird. Einige Interrennen sowie Europameisterschaft, Weltmeisterschaft und Team-Weltmeisterschaft.

**Wie ist ein Eisspeedwaymotorrad beschaffen?**

Die Fahrer benutzen robuste 500-ccm-Motorräder mit maximal 60 PS, weil fahrerisches Können und nicht eine hohe Leistung wichtig ist. Die am häufigsten verwendeten Motoren sind die tschechischen Jawa. Das Reglement lässt nur den Einsatz von Viertaktern zu. Die Motorradchassis sind meistens Eigenkonstruktionen, bei denen Leichtbaustoffe wie Carbon oder Aluminium zum Einsatz kommen. Wegen des überwiegenden Eigenbaus erfolgt vor dem Start eine Prüfung auf Einhaltung der technischen Vorschriften und das Wiegen (Gewicht ca. 110 kg). Die Reifen werden mit maximal 28 mm langen Spikes gespickt. Durch den enormen Halt der Spikes werden höchste Beschleunigungswerte auf der kurzen Strecke sowie die größten Schräglagen im Motorradsport erreicht. Beim Eisspeedway wird nicht gedriftet, wie etwa beim Speedway. Über beiden Rädern sind zum Schutz der anderen Fahrer stabile Rohrkäfige angebracht. Die Motorräder besitzen statt Bremsen Zündunterbrecher, die mit dünnen Schnüren am Handgelenk des Sportlers befestigt sind. Bei einem Sturz stehen die Motoren und auch die Antriebsräder somit sofort still.

**Nimmt die Schweiz an der WM/EM teil?**

Ja, die Schweiz erhält jedes Jahr vom Motorradweltverband FIM bzw. vom europäischen Verband UEM eine bestimmte Anzahl an WM- bzw. EM-Plätzen. Die Fahrer können sich dann über die verschiedenen Qualifikationsrunden bis in die Finals kämpfen. Außerdem gibt es auch eine Team-Weltmeisterschaft, an der die Schweizer Eisspeedway-Nationalmannschaft in der nächsten Saison in Saransk (RUS) teilnehmen wird.

**Stehen die Fahrer schon fest, die Sie mit nach Russland zur Team-WM nehmen werden? Und welche Chancen hat das CH-Team?**

Nein, das wird noch entschieden. Es werden die drei besten und teamfähigsten sein. Wir sind zwar krasse Außenseiter, aber wir kämpfen und halten zusammen wie Pech und Schwefel.

**Nehmen Sie selber auch an der WM oder EM teil?**

Sollten meine Leistungen dieses Jahr stimmen, dann gebe ich ein klares Ja.

**Letztes Jahr haben Sie den 4. Platz bei der Schweizer Meisterschaft belegt. Was erhoffen Sie sich für dieses Jahr?**

Ich gebe zu, dass der 4. Platz sehr schmeichelhaft für mich gewesen ist. Aber wenn ich an den Start gehe, möchte ich gewinnen. Ich werde versuchen, meinen Rang dieses Jahr noch zu verbessern.

**Wann sind die ersten Rennen?**

Die ersten Rennen finden immer in Russland statt. Zwischen Weihnachten und Neujahr wird der populäre Santa Cup in Schweden ausgetragen. Die WM startet mit den Qualifikationen Anfang Januar im österreichischen Saalfelden (9.1.) und im polnischen Sanok (16.1.).

**Wie sieht's mit Trainingsmöglichkeiten aus?**

Die Fahrer können in Russland, Schweden und Finnland trainieren. Bei idealen Witterungsbedingungen auch in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Wir führen auch in diesem Winter wieder Trainingstage in Flims (CH) durch.

**Unter welchen Voraussetzungen kann ein Fahrer an der Schweizer Meisterschaft teilnehmen?**

Interessenten müssen an Trainings teilgenommen haben, damit wir sehen, ob die fahrerischen Qualitäten ausreichend sind. Außerdem brauchen sie eine gültige Lizenz der Schweizer Motorsportföderation FMS.

**Wie klappt die Zusammenarbeit mit der nationalen Föderation?**

Die FMS hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht, ich bekomme sehr gute Unterstützung und möchte mich auf diesem Wege recht herzlich dafür bei Andrea Läderrach, Karl Müller und René Hasler bedanken.

**Es wurde ein neuer Club bzw. eine Interessengemeinschaft gegründet.**

Ja, er wird nun den MRC Vorderreintal als Veranstalter von Flims ersetzen. Jeder kann diesem Club beitreten, sofern er seinen Jahresbeitrag von 50,- Schweizer Franken geleistet hat. Genauere Informationen gibt es auf unserer Homepage [www.eisspeedway.ch](http://www.eisspeedway.ch)

Wir freuen uns über jeden Interessenten und natürlich würden wir uns auch über viele neue Zuschauer bei unserem jährlichen Event in Flims freuen.

**Herr Fricke, wir bedanken uns für das Gespräch und wünschen Ihnen, dass Sie neue Talente für diesen Sport begeistern können und viele Zuschauer im Januar 2010 den Weg nach Flims finden.**

**All in one: Dirk Fricke ist Eisspeedwayfahrer, Teamchef und Rennorganisator**



Eine schöne Reise und ein Sieg der Beiwagen der FMS.

## FIM-Rallye in Zadar, Kroatien

**Die diesjährige FIM-Rallye findet in Kroatien statt, in Zadar, genauer gesagt. Eine Reise durch ein Land, dessen Bevölkerung trotz der Ereignisse von vor fünfzehn Jahren ausgesprochen gastfreundlich ist. Viele schöne Landschaften und Orte. Die Schweiz war mit etwa sechzig Motorradfahrern aus allen Landesteilen gut vertreten, die Beiwagen zeigten sich erneut leistungsstark.**

In der Woche vor der Veranstaltung fuhr jeder Einzelne nach Gutdünken durch Italien oder Österreich, um vom Norden oder Süden nach Slowenien zu gelangen. Die Teilnehmer kamen so durch «Cinque Terre», die Dolomiten oder Kärnten. Wir für unseren Teil kamen über Triest und Rijeka nach Kroatien. Die Kroaten nennen viele bezaubernde Inseln ihr Eigen, auf einer davon unternahmen wir eine Tour. Krk ist traumhaft und man kommt nicht umhin, den majestätischen Küsten zu folgen, um schliesslich in die kleine Stadt Krk zu gelangen. Ein friedlicher Hafen, in dem man in kleinen, netten Restaurants schlemmen kann. Am nächsten Morgen nehmen wir den Weg entlang des Mittelmeers bis nach Senj. Die Strassen sind recht hübsch und auf Wunsch auch kurvenreich, es fehlt nicht an Entdeckungsmöglichkeiten für die verschiedenen Landschaften. Von dort fahren wir in Richtung des Nationalparks Plitvice nahe Bosnien und Bihac. Dort finden sich noch zahlreiche Ruinen und Überreste des Krieges, die Bewohner haben die Ärmel nach oben

gekremgelt, um ihr Leben wieder lebenswert zu machen. Bei jedem Halt werden wir herzlich und freundlich empfangen. Gegessen haben wir in freundlichen kleinen Cafés, die Gerichte waren lecker und günstig. Im Nationalpark angekommen besuchten wir dann ein Tal voller Überraschungen mit sechzehn Seen, die einer in den anderen übergehen. Wasserfälle und Kaskaden von aussergewöhnlicher Schönheit, intakte Landschaften, ein Traum! Nach einer ruhigen Nacht ohne irgendwelchen Lärm nehmen wir die Route durch die Wälder und treffen andere, uns bekannte Motorradfahrer. Das Hinterland ist noch immer kontrastreich und bietet wunderbare Strecken, auf denen das Fahren Spass macht. Wir passieren den Gipfel von Brusane und sehen von hoch oben das Meer und die Inseln, ein atemberaubender Ausblick. Bei der schwindelerregenden Abfahrt Richtung Karlobag gehen uns die Augen über. Erneut folgen wir dem Küstenverlauf und erreichen zum Ende des Nachmittags das gut zwanzig Kilometer von Zadar entfernte Zaton. Zaton



Seitenwagenpreis für Ernst Greuter. Le prix des sidecars pour Ernst Greuter.

selbst ist eine gute Idee für die Austragung einer FIM-Rallye, denn dort gibt es einen schattigen Campingplatz, Häuschen unter imposanten Bäumen, und auch der Strand ist ganz nahe. Ein kleines Feriendorf mit einigen Geschäften und ausgezeichneten Restaurants befindet sich auch dort.

Zadar liegt auf einer Halbinsel an der dalmatischen Küste. Die Stadt zählt derzeit 73 000 Ein-

wohner. Der bescheidenen Bevölkerung zum Trotz handelt es sich hier um ein wirtschaftliches und kulturelles Zentrum. Die Stadt liegt inmitten einer Gegend reich an Naturschönheiten: Wälder, Berge, Inseln... Deshalb ist sie der Anknüpfungspunkt für Naturliebhaber in Kroatien. Im Übrigen ist der Tourismus dort die dynamischste Branche. Ein grosser Industriehafen ist die überwiegend von der Fischerei lebende Stadt überdies.



Die Schweizer Equipe, l'équipe Suisse.

Am Mittwoch sind praktisch alle Nationen im Camp vertreten, und die Rallye kann mit der traditionellen Einfahrt in der Stadt Zadar beginnen. Jede Nation wird im Hafen mit der Nationalhymne empfangen. Sämtliche Motorräder werden anschliessend auf einem geschlossenen Parkplatz untergebracht, der erst am frühen Abend wieder geöffnet wird. Die Teilnehmer haben alle Zeit der Welt, die kleine Stadt zu besichtigen oder die Ankunft der anderen Nationen zu beobachten. Abends treffen sich alle zum Essen und für die Eröffnungszeremonie am Strand wieder. Schade, dass Letztere nur auf dem Papier stattfindet: Ausser der Musik findet nichts weiter Beachtliches statt. Der zweite Tag blieb einer

Bootsfahrt vorbehalten. Endlich einmal ohne Bus und somit deutlich angenehmer für den Besuch der zahlreichen und wunderschönen Inseln des Archipels. Auf der Rückfahrt war eine Einkehr zum Essen geplant, und für die Schweizer Teilnehmer hatten die Vertreter der FMS einen netten Apéro zum Erhalt der guten Laune organisiert. Das Abendessen wurde erneut am Strand serviert, wo der Sonnenuntergang nicht lange brauchte, um die Fotografen dazu zu bringen, Erinnerungsfotos zu schiessen. Der letzte Tag blieb der Nationenparade vorbehalten, die ein wenig durch die Tatsache beeinträchtigt wurde, dass sie in zwei Teilen stattfand. Wenig zahlreich waren die Zuschauer bei unserem Défilé, und es war ein wenig frustrierend, durch menschenleere Stadtviertel zu zie-

hen. Nett war einzig, dass wir auf die erste Gruppe stiessen, die uns entgegenkam. Anschliessend begaben wir uns in das Dörfchen Nin, in dem durchaus historische Schätze zu finden sind. Am Abend jedoch werden die Nationen der meiner Ansicht nach zu zahlreichen verschiedenen Klassen mit der Preisübergabe entschädigt. Hervorzuheben ist, dass die Schweiz mit dem 11. Platz von 30 klassierten Nationen abschliesst, dass unsere Deutschschweizer Freunde den Beiwagen-Preis mit nach Hause nehmen, und dass die FMV an zehnter Stelle der siegreichen Clubs der Schweiz abschliesst. Der Abend endet mit dem traditionellen Trikottausch, zu dem sich Menschen aus aller Herren Länder in der Freundschaft einfinden, welche die Leidenschaft fürs Motorradfahren kennzeichnet.



Der MC Innerberg.

Manche mögen die FIM-Rallye, andere weniger. Sicher gibt es hier und da Misstöne, und der Wettstreit vieler Teilnehmer sorgt dafür, dass viele von uns die bezahlte Unterkunft oder die geplanten Mahlzeiten nicht nutzen konnten. Schlecht erzogene Menschen wird es immer

geben. Insgesamt jedoch war die Kroatien-Rallye eine gute Sache, und schönes Wetter hatten wir auch.

Das nächste Mal treffen wir uns in Belgien in Herentals.

Jean-Bernard Egger

Un beau voyage et une victoire des side-cars de la FMS.

## Rallye FIM à Zadar en Croatie

***Cette année c'est en Croatie que le rendez-vous du Rallye FIM était donné et plus précisément à Zadar. Un voyage à travers un pays qui malgré les événements d'il y a quinze ans est marqué par un accueil chaleureux de la population. De bien beaux paysages à voir et des sites surprenants. La Suisse était bien représentée avec une bonne soixantaine de motards venus des quatre coins de notre pays, les side-caristes se sont montrés à nouveau performants.***

La semaine précédant la manifestation, chacun a parcouru l'Italie ou l'Autriche à sa guise pour entrer en Slovénie par le nord ou le sud. Les «Cinque Terre», les Dolomites ou encore la Carinthie ont été visitées par les participants. Pour notre compte

nous avons rejoint la Croatie en passant par Trieste puis Rijeka. Il y a de nombreuses îles magnifiques chez les croates, nous avons fait un tour sur l'une d'entre elles. Celle de Krk est merveilleuse et on ne se lasse pas de suivre les côtes majestu-

euses pour aboutir dans la petite cité de Krk. Un port bien tranquille où l'on se régale dans de petits restos bien sympas. Le lendemain nous reprenons le chemin des terres pour longer ensuite la Méditerranée jusqu'à Senj. Les routes sont plutôt bel-

les et sinueuses à souhait, le spectacle de découvrir de différents paysages ne manque pas. De là, nous montons en direction du parc national de Plitvice proche de la Bosnie et Bihac. Là nous rencontrons encore de nombreuses ruines et stigmates

## FMS

### Neue Clubs / Nouveaux clubs

Die folgenden Clubs wurden vom Zentralvorstand als Mitglieder in die FMS aufgenommen:

*Les clubs suivants ont été admis par le Comité central en tant que membres de la FMS:*

#### Quad-Attack

Route de Vevey 61, 1618 Châtel-St-Denis  
Präsident/Président: Cloux Daniel  
FMS-Club-Nr. FR33

#### Motocross Club Neftenbach (MCCN)

Sattleracherstrasse 15, 8413 Neftenbach/ZH  
Präsident/Président: Gitchenko Cédric  
FMS-Club-Nr. ZH26





de la guerre, les habitants ont retroussés leurs manches pour redonner un peu d'humanité à leur vie. A chaque fois que nous nous arrêtons, nous recevons un accueil chaleureux et aimable. Nous avons pris nos repas dans de petits cafés bien sympas, les menus furent délicieux et bon marché. Arrivé dans le parc national, nous avons de suite visité une vallée pleine de surprises avec seize magnifiques lacs qui se déversent les uns dans les autres. Des chutes, des cascades d'une beauté extraordinaire, les paysages encore intacts, un rêve! Après une nuitée bien calme et sans aucun bruit, nous reprenons la route des forêts en rejoignant d'autres motards connus, l'arrière pays est toujours aussi contrasté avec de superbes routes où il fait bon rouler. Nous passons le col de Brusane pour surplomber la mer et toutes les îles, nous avons un point de vue imposant. Dans la descente vertigineuse en direction de Karlobag on s'en met plain les yeux. Nous suivons à nouveau le bord de mer pour arriver en fin d'après midi à Zaton qui se trouve à une bonne vingtaine de kilomètres de Zadar. Le site de Zaton en lui-même est une bonne idée pour y planter un Rallye FIM car il y a un camping ombragé, des maisonnettes sous d'imposants arbres et la plage tout près. Un petit village de vacance avec quelques boutiques et d'excellents restaurants.

Zadar est érigée sur une presqu'île, sur la côte dalmate. Elle compte, actuellement, 73 000 habitants. Cette population assez modeste ne l'empêche pas d'être un pôle économique et culturel d'envergure. La ville est située au cœur d'une région riche en merveilles naturelles: forêts, montagnes, îles... Ce qui en fait le point de ralliement des amoureux de la nature en Croatie. D'ailleurs, le tourisme est le secteur économique le plus dynamique. La ville est également un port industriel majeur et dépend fortement de la pêche.

Le mercredi pratiquement toutes les nations sont présentes au camp et le Rallye peut débuter par le traditionnel contrôle d'arrivée en ville de Zadar. Chaque nation est reçue sur la place du port avec l'hymne national. Tou-



Les Cascades à Plitvice. Die Plitvice-Seen, wo Karl Mays «Der Schatz im Silbersee» gedreht wurde.

tes les motos sont ensuite mises dans un parc fermé qui le restera jusqu'en fin d'après-midi. Les participants ont tout loisir de visiter la petite cité, ou voir arriver les autres nations. Le soir tout le monde se retrouve à la plage pour le repas et la cérémonie d'ouverture. Dommage que cette dernière n'ait eu lieu que sur le papier car à part de la musique, il n'y a eu pas grand-chose. Le second jour était réservé à une balade en bateau. Pour une fois il n'y avait pas de car et c'est bien plus agréable d'aller visiter les nombreuses et superbes îles de l'archipel. Un arrêt repas était programmé et au retour, pour les participants suisses les représentants de la FMS ont mis sur pied un sympathique apéro qui a créé un peu de bonne humeur. Le repas du soir s'est à nouveau déroulé sur la plage avec un coucher de soleil de tout beauté et les photographes ne se sont pas fait prier pour remplir leur petite boîte à souvenirs. Le dernier jour était consacré à la parade des nations qui a un peu été tronquée par le fait qu'elle s'est faite en deux parties. Les gens n'étaient pas nombreux à nous voir défiler et il était un peu frustrant de passer dans des quartiers vides. Le seul truc sympa, c'est quand nous avons croisé le premier groupe qui venait en sens inverse. Ensuite, nous nous sommes rendus

dans la petite bourgade de Nin qui recèle des petits trésors historiques. En soirée la remise des prix récompense les nations dans différents classements qui sont à mon sens trop nombreux. A signaler que la Suisse termine au 11<sup>e</sup> rang sur 30 nations classées, que nos amis alémaniques remportent le challenge des Side-car et la FMV termine 10<sup>e</sup> des clubs avec une victoire sur le plan suisse. La soirée se termine par la cérémonie de clôture avec le traditionnel échange des maillots qui rassemble les gens de tous pays dans l'amitié que caractérise la passion de la moto.

Le rallye FIM est apprécié par certains, d'autres moins. Bien sûr, il y a des couacs, et l'indiscipline de nombreux participants fait que plusieurs d'entre nous n'ont pas pu profiter du logement payé ou de l'ensemble prévu pour les repas. Il y aura toujours ceux qui sont mal élevés. Dans l'ensemble ce Rallye de Croatie était plutôt de bonne facture et le beau temps était bien là.

Le rendez-vous est donné l'année prochaine en Belgique à Herentals.

Jean-Bernard Egger



MC Les Bayards.

Teilnehmer aus 17 Nationen in Arbon.

## Das FIM-Moto-Camp 2009 in der Schweiz

*Es ist zwanzig Monate her, dass die FIM über die Organisation des 28. Moto-Camps im Osten des Landes entschieden hat, genauer gesagt: entlang des Bodensees. Ein idealer Ort für die Moto-Camper, um ihr Zelt am Ufer aufzustellen. Das schöne Wetter und der Ausflug zum Säntis überraschte die 507 Teilnehmer aus ganz Europa und den USA. Frankreich hatte über 150 Leute entsandt, was eine echte Rekordbeteiligung ist.*



Das Komitee gründete sich unter der Schirmherrschaft von Ernest Gamper aus den vier Clubs der östlichen Region unseres Landes. Ursprünglich sollte das Camp in Appenzell stattfinden, dort war es jedoch nicht möglich, eine geeignete Infrastruktur zu finden. Dank des freundlichen und dynamischen Empfangs der Gemeinde Arbon konnten die Organisatoren mit dem «Seepark» am Ufer des Bodensees den idealen Austragungsort finden.

Zunächst gestattete der wunderschöne Ausblick auf den See und seine Umgebung, die Zelte so aufzustellen, dass man quasi die Füße im Wasser baumeln lassen konnte. Am Abend, bei einbrechender Dunkelheit, wurde den Augen der Camper eine traumhafte Show geboten. Der Rasen, der die etwa eintausend Personen fassende Halle umgab, war perfekt. Was die sanitären Anlagen anbetraf, so waren diese mit modernen WCs und Duschen hervorragend dem Anlass angemessen. Einige zusätzliche Kabinen auf dem Gelände ergänzten die Ausstattung. Die Teilnehmer konnten innerhalb weniger Sekunden

zum Ufer gelangen oder auch das nahe liegende Schwimmbad besuchen. Für die Motorradfahrer, die aus dem Norden in den Süden und aus dem

Westen in den Osten gekommen waren, bot Arbon seinen ganzen Charme auf. Auch wenn die Stadt klein ist, das Schloss und die Fussgängerzo-

ne lassen niemanden kalt. Liebhaber von Museen konnten das nahe gelegene Museum für Stadtgeschichte dieser ursprünglichen Industriestadt sowie das Museum Saurer besuchen. Die Marke Saurer steht für Lastkraftwagen und andere Fahrzeuge, die Fabrik ihres Gründers Adolf Saurer hat auch im Bereich Textilien mit Strickmaschinen eine grosse Rolle gespielt. Die Unternehmensfusionen sowie der aggressive Wettbewerb auf dem Markt für LKWs hat diese Qualitätsindustrie zum Erliegen gebracht. Die Globalisierung hat in diesem Bereich Opfer gefordert, lange bevor man darüber zu sprechen begann. Seither haben die Menschen in Arbon die Ärmel hochgekrempelt und zahlreiche hochkarätige Veranstaltungen im Ort beherbergt, zu denen auch das 28. Moto-Camp zählt.



Die ersten Teilnehmer, nämlich einhundertsechzig Leute, kamen am Montag an, obgleich nur sechzig angekündigt waren. Es waren bereits Aktivitäten geplant, so zum Beispiel ein Bootsausflug auf dem wunderschönen Bodensee oder ein Besuch in der nahe gelegenen Stadt St. Gallen. Die anderen Motorradfahrer kamen am Mittwoch an und wohnten der Eröffnungszereemonie mit Willkommensgruss des Bürgermeisters und des Vorsitzenden des Organisationskomitees bei. Das Programm wurde von Alpen-corps und einer typischen Appenzeller Musikgruppe gestaltet. Der Mittwoch war für die traditionelle Exkursion reserviert. Die Wahl war darauf gefallen, die Verschiedenartigkeit der Landschaften in der Region zu erkunden. Abfahrt war in nach Nationen unterteilten Gruppen in Arbon, die Route führte zunächst nach Rorschach, dann hinauf nach Heiden, wo sich ein unvergesslicher Ausblick über den See bot. Auf dem Gipfel des Sankt Anton wurde eine Rast eingelegt. Die Motorräder abgestellt und: welch überraschender Ausblick auf das ganze Rheintal einerseits und den Bodensee andererseits. Die Route verlief dann weiter über den Ruppen, dann hinunter nach Altstätten und wieder hinauf auf den Stoss. Dann durch Gais und Appenzell, um sich anschliessend mit

den architektonischen Juwelen Gonten und Urnäsch zu befassen. Wie schön sind all diese blühenden Fenster und Balkone! Die Tour endete auf der Schwägalp. Nach Belieben konnte man mit der Seilbahn auf den Säntis fahren. Auf dem Gipfel angekommen verschlägt es einem den Atem, so herrlich ist der unendliche Blick über die Alpen und die Landschaft. In der Ferne sind die benachbarten Gipfel zu erkennen, die Flora so vielfältig und die Blüten so farbenprächtig. Man glaubt sich nahezu inmitten eines Bühnenbildes, so schön ist es. Die Wahl der Route zurück zum Camp wurde den Teilnehmern überlassen, denn die Strassen in dieser Gegend sind derart schön, dass jeder den schönsten Weg für sich selbst finden kann. Im Verlauf des Abends trug eine Band zur Unterhaltung bei und spielte Tanzmusik. Am Freitagvormittag konnten die Moto-Camper noch das schöne Wetter geniessen, sei es, um sich vom Vorabend zu erholen oder um der Stadt einen letzten Besuch abzustatten. Am Nachmittag unternahmen die Nationen eine Spazierfahrt durch die Stadt, bedauerlicherweise in kleinen Gruppen, denn eine Falschinformation für diejenigen, die den Verkehr regelten, unterbrach den Corso. Mehrere Gruppen wussten nicht, wo es lang ging, die Anführer der Gruppen verfahren sich in all dem Trubel,



was beinahe in einem Unfall geendet hätte. Schade für die Organisatoren, dass die Polizei eine einzigartige Parade nicht gestattet hatte, denn die Schaulustigen verschwanden vom Strassenrand. Jede Nation beschloss ihre Route an den Toren der Stadt mit der jeweiligen Nationalhymne, wenigstens hierher hatten alle zum Abschluss dieses Tages zurückgefunden. Den Abend begleiteten

Folkloregruppen. Frankreich und der Motoclub Minervois wurden für ihr zahlreiches Erscheinen ausgezeichnet.

Mit den Gedanken bereits im nächsten Jahr im Tatragebirge in der Slowakei, trat jeder am Samstagvormittag die Heimfahrt an.

Jean-Bernard Egger

### Worte des Vorsitzenden des Organisationskomitees, Ernst Gamper.

Vor etwa zwei Jahren habe ich mich mit unserem FIM-Kommissar darüber unterhalten, dass ich nicht mit so vielen Teilnehmern rechnete, und wir waren von etwa dreihundert Leuten ausgegangen. Fünfhundert darf als Erfolg bezeichnet werden. Dank der 45 Freiwilligen, die entweder die ganze Woche über oder abwechselnd tätig waren, konnten wir diese Veranstaltung auf die Beine stellen. Ich möchte mich bei ihnen allen bedanken und insbesondere bei meinem Komitee, das mich in den beiden Jahren der intensiven Vorbereitung begleitet hat. Die Köche Jean-Marc Python und Jean-Claude Fontaine haben mit ihren Teams bis zum Umfallen gearbeitet, um 1500 Mahlzeiten herzurichten. Jetzt kann ich mich endlich ein wenig zurückziehen, wenngleich noch finanzielle und geschäftliche Dinge geregelt werden müssen. Dreihundertdreissig Briefe haben wir versandt, um Helfer zu finden, viele davon stammen aus der Romandie oder auch aus Österreich. Das belegt, dass Leidenschaft keine Grenzen hat. Schwierig für die termingerechte Fertigstellung war die Tatsache, dass am Veranstaltungsort hier die Nationalfeier stattfand und dies engagiertes Arbeiten erforderte, um am Montag beginnen zu können.

### Worte der Teilnehmer am «Mikro-Camping»

- Luc kommt aus Belgien und sagt, der Veranstaltungsort sei absolut idyllisch, das Bier sei gut und das Moto-Camp für ihn eine gelungene Sache.
- Pierre stammt aus Frankreich und beurteilt das Ganze, kleinere Misstöne beim Abendessen und die Parade ausgenommen, als gut.
- Claude-Anne aus Frankreich findet, dass sie unzählige schöne Landschaften gesehen hat, dass bei den Picknicks (vor allem im Land des Apfelanbaus) Obst gefehlt hat, für ein Mittagessen ein wenig mager. Man braucht sich nicht zu wundern, wenn die Leute sich dann auf das Abendessen stürzen. Sonst war alles gut!
- Cicio (sein Spitzname) aus Italien berichtet uns, er hätte sich Obst fürs Picknick gewünscht, ansonsten müssten sich die Unzufriedenen eben zusammentun!
- Ein Tscheche zeigt sich sehr von der Schönheit der Gegend überrascht und vom perfekten Campingplatz. Bei den Organisatoren hätte es ein wenig an lächelnden Gesichtern gefehlt (einige wenige ausgenommen) ...
- Jean aus Frankreich findet, es war gut, um zu campen oder spazieren zu fahren, eine Schokocreme oder Äpfel hätten den Mahlzeiten das i-Tüpfelchen gegeben, die Misstöne des letzten Abends seien nicht normal gewesen. Natürlich bin ich zu spät gekommen, das stimmt, aber diejenigen, die sich auf das Essen stürzen wie Beklopfte sind genauso verantwortlich wie diejenigen, die für die Essensversorgung zuständig sind. Schade, denn sonst war es gut!

Une région magnifique pour recevoir les participants de 17 nations.

## La Suisse a eu l'honneur d'organiser le Moto-Camp 2009

*Il y a vingt mois la FIM a décidé d'attribuer l'organisation du 28<sup>e</sup> Moto-Camp dans l'est du pays, plus précisément le long du «Bodensee». Un site idéal pour les motos-campeurs quand ils plantent leur tente au bord de la plage. Le temps magnifique et la balade au Sântis ont surpris les 507 participants de toute l'Europe et des USA, la France avait délégué plus de 150 personnes ce qui est une sacré récompense.*

C'est sous la houlette de Ernest Gamper que le comité s'est formé auprès de quatre clubs de la région est de notre pays, initialement le camp devait se dérouler en Appenzell mais il n'a pas été possible de trouver une infrastructure adéquate. Grâce à l'accueil chaleureux et dynamique de la commune d'Arbon, les organisateurs ont trouvé dans le «Seepark» au bord du lac de Constance un site absolument idéal. Tout d'abord une vue magnifique sur le lac et ses environs permettait de faire poser les tentes quasiment les pieds dans l'eau. Le soir, à la nuit tombante, un spectacle magnifique est offert aux yeux des campeurs. Une pelouse parfaite entourait une halle pouvant contenir un bon millier de per-

sonnes. Au niveau des sanitaires, l'équipement était très bien adapté avec des WC et douches modernes. Quelques cabines supplémentaires ont complété les besoins sur le terrain. Les participants pouvaient se rendre à la plage en quelques secondes ou encore se rendre à la piscine toute proche. Pour récompenser les motards venus du nord au sud et de l'ouest à l'est, la ville d'Arbon est charmante. Même si elle est petite, le château et la zone piétonne ne laissent personne indifférent. Les amateurs de musées ont pu visiter celui de l'histoire de cette cité à l'origine très industrielle ainsi que le Musée Saurer tout proche du camp. Il est utile de rappeler que la marque Saurer était un fleuron avec la fabrication de ca-

mions et d'autres véhicules, l'usine de son fondateur Adolf Saurer a rempli aussi un grand rôle au niveau des textiles avec des machines à tricoter. Malheureusement les fusions d'entreprises ainsi que l'agressivité des marchés d'engins divers ont eu raison de cette industrie qui était de qualité. La mondialisation a fait des ravages dans ce domaine bien avant que l'on en parle, hélas. Les gens d'Arbon se sont depuis retroussés les manches en accueillant de nombreuses manifestations d'envergure dont le 28 Moto Camp en fait partie.

Les premiers participants sont arrivés au nombre de cent septante le lundi alors qu'une soixantaine était annoncés, des

activités étaient déjà prévues avec une balade en bateau sur le superbe lac de Constance ou encore pour visiter la ville de Saint-Gall toute proche. Les autres motards sont venus le mercredi pour écouter la cérémonie d'ouverture avec un mot de bienvenue du maire de la ville ainsi que du président d'organisation. Ce programme était agrémente par des corps des alpes et un groupe typique appenzellois. Le mercredi était réservé à la traditionnelle excursion; le choix s'est porté de montrer les diversités de paysages de toute la région. Partis d'Arbon en groupes par nations, les motards ont pris la route de Rorschach puis sont montés sur Heiden avec une vue imprenable sur le lac pour faire un arrêt au col de Sankt Anton. Après avoir posé les brêles, quelle surprise de voir que l'on surplombe d'un côté toute la Vallée du Rhin et de l'autre il y a un sacré coup d'œil sur le Bodensee. Par la suite, les motards reprennent la route du Col du Ruppen pour descendre vers Altstätten et ensuite remonter sur le col du Stoss. Après un passage par Gaïs et Appenzell, la visite roulante se dirige ensuite sur des joyaux architecturaux que sont Gonten et Urnäsch. Que c'est beau toutes ces fenêtres et balcons fleuris à souhait. La suite du voyage aboutit au col du Schwägalp. Chacun selon ses désirs pouvait monter par téléphérique au Sântis. Arrivé au sommet, le souffle est coupé tant c'est magnifique, une vue infinie sur les alpes et les campagnes émerveillent les yeux des participants. A perte de vue, on peut contempler les sommets voisins, la flore est très complète et les fleurs ne manquent pas de couleurs. En regardant, on se serait cru au bord d'une maquette de trains tant c'est beau. Le retour au camp s'est fait au choix des participants car les routes sont



tellement belles dans la région que chacun peut découvrir à sa guise des parcours passionnants. Durant la soirée, un groupe de musiciens a agrémenté l'ambiance destinée aux danseurs. Vendredi matin, les moto-cam-

peurs on pu prendre un peu de bon temps soit pour récupérer de la soirée précédente ou pour visiter une dernière fois la ville. L'après-midi les nations ont pu défiler dans la ville, malheureusement par petits groupes, une



mauvaise information auprès de ceux qui régulaient la circulation a hélas tronqué ce cortège car plusieurs groupes ne savaient pas où passer, les guides des groupes se trompaient également de chemin dans la confusion, ce qui a risqué de tourner à l'accident. Dommage pour les organisateurs que la police n'ait pas autorisé à faire une parade unique, car les badauds ont quitté les abords de la route. Chaque nation terminait son parcours au port de la ville avec l'hymne national respectif, heu-

reusement que tous ont pu rejoindre ce point pour marquer le point final à cette journée. Le soir était à nouveau animé par des groupes folkloriques en même temps que les prix récompensaient la France et le Moto-Club Minervois pour un déplacement en nombre.

Samedi matin, chacun a repris la route en pensant à l'année prochaine dans les montagnes de Tatras en Slovaquie.

Jean-Bernard Egger

### La parole au président d'organisation Ernst Gamper.

Il y a deux ans environs quand j'ai discuté avec notre commissaire FIM je n'espérais pas recevoir autant de participants et nous avons tablé sur environ trois cents personnes, le nombre de cinq cent est un succès. Grâce aux 45 bénévoles qui ont participé toute la semaine ou par rotations nous avons pu mettre sur pied cette manifestation. Je tiens à féliciter et remercier toutes ces personnes et en particulier mon comité qui m'a accompagné durant les deux ans de préparation intensive. Les cuisiniers Jean-Marc Python et Jean-Claude Fontaine ont travaillé d'arrache pied avec leur équipe pour préparer 1500 repas. Maintenant je peux enfin prendre un peu de recul mais il reste encore beaucoup de travail pour boucler les comptes et les affaires. Nous avons envoyé cent trente lettres pour trouver des gens décidés à remplir une fonction, plusieurs sont romands et de nombreuses personnes sont venues d'Autriche ce qui prouve qu'il n'y a pas de frontière pour la passion. La difficulté que nous avons rencontrée pour être prêt au bon moment est que le site a été utilisé pour la fête nationale et il a fallu travailler de manière engagée afin d'être opérationnel lundi.

### La parole aux participants, «micro-camping»

- Luc qui nous vient de Belgique, dit que le site est absolument idyllique, que la bière est bonne, pour lui un Moto-Camp réussi.
- Pierre qui nous vient de France, à part un petit couac au souper et pour la parade, c'était bien.
- Claude-Anne de France trouve qu'elle s'est mis des beaux paysages plein les yeux, il a manqué des fruits (surtout au pays de la pomme) avec les pique-niques, un peu radin pour le midi. Il ne faut pas s'étonner que les gens se ruent ensuite sur le repas du soir, sans cela c'était bien!
- Cicio (son surnom) d'Italie nous dit aussi qu'il aurait souhaité des pique-niques avec un fruit, autrement que ceux qui ne sont pas contents organisent!
- Un tchèque est très surpris de la beauté de la région, camping parfait, il a manqué un peu de sourires chez les organisateurs (à part quelques personnes)...
- Jean de France pense que c'était bien pour camper et se balader, un crème au chocolat ou des pommes auraient fait l'affaire après les repas, le couac du dernier soir n'est pas tout à fait normal, j'étais en retard c'est vrai, mais ceux qui se ruent sur la bouffe sont autant responsables que la gestion de la nourriture! Dommage, car sinon c'était bon!

Landschaften fürs Auge, eine Wiederholung wert!

## Erste touristische Rallye im Wallis

**Eine gute Idee, über zwei Tage eine etwas andere Rallye zu veranstalten. Die Organisatoren haben die Schönheit der Landschaft mit einer Ausfahrt voller Überraschungen verbunden. Die Alpen, das Flachland und der Jura wurden in einer herausfordernden Route miteinander verknüpft, jedoch gerade in dem Umfang, in dem es Spass macht. Der reguläre Kurs gestattete uns, uns ganz vorsichtig mit den Faktoren Zeit und Regeln zu messen. Das Finale hat nicht nur einen überrascht!**

Die beiden Auto-Moto-Clubs Val d'Illiez und Troistorrents haben gemeinsam eine Veranstaltung für die Abenteurer aus der ganzen Schweiz organisiert. Als die Teilnehmer am Samstagmorgen ihre Road-Books erhielten, war die Spannung bei den Leuten bereits angestiegen. Jeder nahm seine Strassenkarte und einen Stift zur Hand, um Notizen zu machen, andere wiederum machten sich gar keine Gedanken und frühstückten in Ruhe weiter. Manche fragten sich, wie sie jemals ankommen sollten, denn ein Navigationssystem würde kaum ausreichen. Beim Start im Minutentakt fuhren manche alleine los, andere warteten auf ihre Freunde. Nur wenig später bildeten sich – je nach Sympathien – Gruppen. Auch gab es Verfolger, die sich für nichts entschieden, sondern einfach folgten. Nach gut dreis-

sig Kilometern stellte man fest, dass das Feld in rascher Auflösung begriffen war. Gefahren wurde in allen Richtungen, manche kamen an anderen vorbei, die irgendwohin fuhren, wo sie nicht hin sollten. Kurz gesagt: Jeder fuhr dahin, wo ihn entweder sein Navigationssystem oder seine Karte hinschickte, oder wohin er sich ohne Karte getrieben fühlte. Bei all dem konnten die Teilnehmer in der Haute Savoie mit ihren wunderschönen Ausblicken nicht genug hinschauen. Von bestimmten Punkten aus sah man den Genfersee mit völlig anderen Augen. Bei den Zeitkontrollen wurden Fragen gestellt, Ziel war es, denjenigen mit Verspätung die Gelegenheit zu geben, einige bei der Routensuche verlorene Minuten aufzuholen. Sicher ist, dass die guten alten Strassenkarten noch immer eine



Zukunft haben, denn das Navigationssystem kann lediglich eine unterstützende Hilfe sein, wenn man sich nicht völlig den Kopf zerbrechen will. Nach einer Fahrt durch das Land von Tomme und Reblochon wird die Zeit durch eine Fahrt durch die Uferstrassen von Genf wieder zurechtgerückt. Unsere alemannischen Freunde hatten darauf gehofft, den Wasserstrahl zu sehen, der an diesem Tag verschwunden blieb. Nun müssen sie an der nächsten touristischen Rallye teilnehmen! Kaum vorbei am Flughafen erfolgt eine Spazierfahrt durch die Gegend von Gex, um anschliessend den Col de la Faucille zu erklimmen. Auch dort atemberaubende Ausblicke: ein Blick auf Genf und seinen See. Anschliessend wird die Gegend der Pfeifenproduktion besucht. Saint-Claude und die Höhen des Jura sind für eine Motorradfahrt spektakulär mit ihren kleinen Strässchen und tiefen Schluchten. Am Abend treffen sich alle im Fort des Rousses zur ersten Tagesankunft und einem Besuch des Comté-Käsemuseums in Morbier.

messen. Auf dem 6,5 Kilometer langen Anstieg mit 12–15% Steigung musste ein Durchschnitt von 40 km/h erreicht werden. Jeder hatte hierbei seine eigene Technik, und hier endlich war das Navigationssystem eine gute Hilfe. Anstatt die Regeln der Kunst zu beachten, konnte man mit einem Navigationssystem und einer guten Uhr das Rennen machen. Nahezu auf die Minute sind wir angekommen! Zum Abschluss dieser tollen Rallye kamen wir über einige schöne Strassen und durch überraschende Orte nach Valeyres. Nach dem Abschalten der Motoren konnten wir bei einem umfangreichen Abschlussessen wieder Kraft tanken.

Was uns freut ist die Anzahl der Deutschschweizer Teilnehmer, die zu mehreren unter die Top Ten kamen. Sieger der Rallye war Meister Beat Kalbermatten vor Yann Rieser und François Cid. Dank und Glückwunsch den Organisatoren und Teilnehmern. Bis zum nächsten Mal!

Jean-Bernard Egger



Die Organisatoren führten uns anschliessend zu Unterkünften, in denen wir die Nacht verbrachten und zuvor eine landestypische Mahlzeit zu uns nahmen. Sonntags war ein erneuter Start im Minutentakt durch Givrine mit nachfolgender Abfahrt nach Bassin vorgesehen, stets mit ausgezeichnetem Blick auf den Genfersee und seine Ufer. Von dort konnten wir uns in einem Zeitfahren mit Zeit und Distanz

### Liste de pointage

- |    |                         |
|----|-------------------------|
| 1  | 13 Kalbermatten David   |
| 2  | 12 Rieser Yann          |
| 3  | 25 Cid François         |
| 4  | 40 Darioli Paul-Henri   |
| 5  | 26 Chappuis Kathrin     |
| 6  | 36 Rothen Hermann       |
| 7  | 18 Egger Jean-Bernard   |
| 8  | 35 Thomet Stephan       |
| 9  | 39 Malbois Bernard      |
| 10 | 16 Zufferey Yves-Benoît |

Des paysages pleins les yeux, à refaire!

## 1<sup>er</sup> Rallye touristique valaisan

*Quelle bonne idée que de lancer un Rallye un peu différent sur deux jours. Les organisateurs ont mariés la beauté des paysages avec une balade somptueuse pleine de surprises. Les Alpes, la Plaine et le Jura étaient réunis sous un parcours exigeant mais juste ce qu'il faut pour se faire plaisir. La course de régularité nous permettait de se mesurer avec prudence entre le facteur temps et la règle à calculs. Le final du lancer du moteur en a surpris plus d'un!*

Les deux Auto-Moto-Club de Val d'Illicez et Troistorrents se sont donnés la main pour mettre sur pied une manifestation qui était destinée aux aventureux de toute la Suisse. Le samedi matin lorsque les participants ont reçu leur road-book, la tension est un peu montée dans la tête des gens. Chacun sortait sa carte routière et son stylo pour prendre quelques notes, d'autres ne se prenaient pas la tête et continuaient à prendre leur déjeuner. Certains se demandaient comment ils allaient s'y retrouver car le GPS ne pourrait suffire. Le départ donné toutes les minutes, certains partaient seul, d'autres attendaient leurs amis et des groupes se faisaient un peu plus tard selon les affinités. Il y avait aussi les suiveurs qui ne

décidaient rien mais suivaient. Après avoir parcouru une bonne trentaine de km, on se rendit vite compte que c'était la débâcle. Ça roulait dans tous les sens, certains croisaient des autres qui allaient dans un endroit où ils n'avaient rien à y faire. Bref, chacun y allait soit de son GPS, soit de sa carte ou encore pas de carte du tout. Dans tout ça, une belle visite de la Haute Savoie avec ses merveilleuses contrées en mettait plein la vue aux participants. A certains endroits, on voyait le Léman d'une autre manière. Aux contrôles horaires, des questions étaient posées, le but recherché était de donner une chance aux retardataires de récupérer quelques minutes pour compenser celles perdues à



rechercher sa route. Tout ce qu'il y a de certain, c'est que les bonnes vieilles cartes routières ont encore de l'avenir car le GPS n'est qu'une aide d'assistance sinon vous faites face à une casse-tête. Après avoir parcouru le pays de la tomme et du reblochon, un passage par Genève remet un peu les pendules à l'heure avec un passage apprécié le long des quais où nos amis alémaniques espéraient voir le jet d'eau qui ne fonctionnait pas ce jour-là. Ils devront revenir au prochain Rallye touristique! Sitôt l'aéroport passé, une balade à travers le Pays de Gex s'impose pour ensuite prendre de l'altitude sur le col de la Faucille. Là aussi le spectacle est superbe avec une vue élégante sur Genève et son lac (pardon le Léman). On remet ça pour un pointage avant d'aller visiter la région des pipes. Saint-Claude et les Hauts Jura sont spectaculaires à s'y rendre en moto, des petites routes sinueuses avec des gorges profondes sont découvertes. Le soir tout le monde a rendez-vous au Fort des Rousses pour l'arrivée du premier jour et une belle visite du musée des fromages du Comté et des Morbiers.

Les organisateurs nous ont ensuite dirigés dans des gîtes pour passer la nuit en dégustant un repas du terroir. Le dimanche, un nouveau départ minuté

était donné aux concurrents en passant par la Givrine puis descendre sur Bassin avec une vue splendide à nouveau sur le Léman et la côte. De là, une épreuve chronométrée nous permettait de nous mesurer avec le temps et la distance. En effet, sur les 6,5 km de montée à 12-15% devaient être franchis à une moyenne de 40 km/h. Chacun avait sa technique et pour une fois le GPS était une bonne aide. Au lieu de prendre la bonne règle à calculs d'antan, un GPS et une bonne montre faisaient l'affaire. Nos sommes arrivés presque pile à l'heure! De la chance on dira mais nous y sommes presque arrivés. Pour terminer ce sympathique Rallye, nous avons rejoint l'arrivée à Valeyres en passant encore quelques belles routes et des sites surprenants. Pour finir, le lancer du moteur nous faisait dépenser un peu d'énergie pour prendre le succulent repas de clôture.

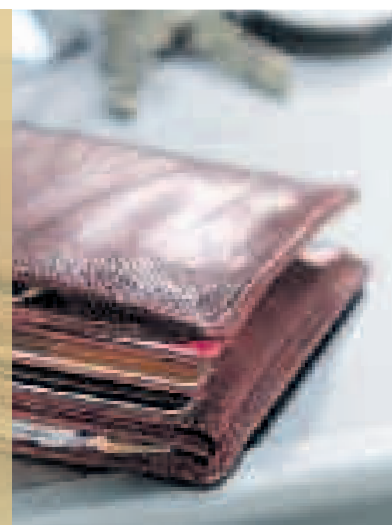
Ce qui peut nous réjouir, c'est la toute belle brochette de participants alémaniques qui ont terminés à plusieurs dans le Top Ten. Le Rallye a été remporté en mains de Maître Beat Kalbermatten devant Yann Rieser et François Cid, Bravo aux organisateurs et aux participants et vive la prochaine fois!

Jean-Bernard Egger



# Tirer tous à la même corde stimule la santé de votre porte-monnaie.

Transférez votre assurance chez Helsana et profitez de nos conditions exceptionnelles pour les membres de la FMS en obtenant 15% de rabais. Pour en savoir plus: **043 340 22 69**.



**Helsana**  
Un souci en moins.

## Votre bon pour un entretien-conseil

**Oui**, je suis déjà client(e) chez vous et souhaite profiter du rabais collectif.

**Oui**, votre offre m'intéresse et je souhaite obtenir un conseil personnalisé.

Monsieur

Madame

exerçant une activité professionnelle (min. 8 h/sem.)

Nom

Prénom

Adresse

NPA/Localité

Téléphone/Mobile

Courriel

Assureur-maladie actuel\*

\* renseignement facultatif

Date de naissance

Veuillez remplir ce bon pour un conseil et nous le retourner dûment complété à Helsana Assurances SA, KAM Lausanne, Avenue de Provence 15, 1007 Lausanne, ou par courriel à [hans-ueli.ogi@helsana.ch](mailto:hans-ueli.ogi@helsana.ch). D'avance merci.