

MOTOnews

04 | 2020 Preis | Prix CHF 5.–

www.swissmoto.org

swiss olympic MEMBER



Schweizermeisterschaften im Corona-Jahr 2020

Championnats suisses dans
l'année Corona 2020



SRF Schweizer Radio
und Fernsehen

**SRF Sport engagiert sich
im Motorradsport**
/// Seiten 4–5

Occasionen von Qualität

mh
motorradhandel.ch

Mehr ist mehr!
Mehr Spannung.

motorradhandel.ch

Highlights

- FMS / SRF /// Seiten 4 – 5
- CH MX Championnat /// Seiten 6 – 13
- MXGP Schweizer /// Seite 8
- Moto GP Schweizer /// Seiten 24 – 25
- Zünd Family /// Seiten 26 – 27
- Viel Lärm um wenige /// Seiten 32 – 33

Andi gewinnt auch bei Katja

Andi gagne aussi avec Katja

/// Seiten 26 – 27



Das Original
L'officielle
L'originale





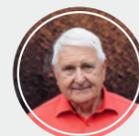
**BMW
MOTORRAD**

MODERNER CHARAKTER KLASSISCH COOL

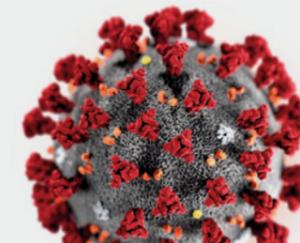
Freiheit ist mehr als ein Gedanke, sie ist ein Gefühl. Und mit der **neuen BMW R nineT** fühlst du sie auf jedem gefahrenen Meter. Ob durch den 80 kW (109 PS) starken Boxermotor, der dich unwiderstehlich über Geraden und durch Kurven treibt, oder durch die vielseitigen Individualisierungsmöglichkeiten der Option 719. Dabei bist du dank des innovativen LED-Lichtkonzepts und ABS Pro auch im stilvollen Retro-Look technisch hochmodern unterwegs. Die **R nineT** und alle weiteren **neuen Modelle der R nineT Reihe** warten auf dich – ab Anfang Dezember bei deinem BMW Motorrad Partner.

Mehr Infos unter bmw-motorrad.ch

MAKE LIFE A RIDE



Willy Läderach:
Leiter Redaktion
Responsable rédaction



Editorial Editorial

Nachwuchsförderung

Negativ für die FMS wäre in dieser verrückten «Corona-Zeit» den Kopf in den Sand zu stecken und nichts zu tun. Das Gegenteil ist der Fall. Mit viel Aufwand haben einige Veranstalter in Zusammenarbeit mit den Sport-Kommissionen im Motocross, Trial und Snowcross eine Schweizermeisterschaft durchgeführt.

Jetzt geht es ohne Pause weiter mit vielen Nachwuchs Förderungs-Programmen. Im Strassen Grand-Prix-Sport mit Noah Dettwiler und Jason Dupasquier. Im Motocross MXGP-Sport mit Kevin Brumann, Mike Gwerder und Loris Freidig.

Dazu werden in weiteren Sportarten Nachwuchsklassen geschaffen. Im Endurosport wird die Nachwuchsklasse «Enduro-Kadetten» ab 16 Jahren an den Start gehen. Im Trialsport gibt es Trialschulen in den Kantonen Jura und Zürich, eine Kategorie Kids ab 3 Jahren und eine Trial Ladys Kategorie.

Das grosse Förder-Programm wird für den Schweizer Motocross Nachwuchs gestartet, das «FMS Swiss Olympic Nachwuchs Talent-Programm». Für dieses Programm sind vier Nachwuchstrainer/innen mit entsprechenden Fähigkeiten bestimmt worden. Für die Deutschschweiz: Katja Baumgartner und Patrick Walther. Für die Romandie: Mat Rebeaud und Laurent Coillard.

Die Aufgaben dieser Teams sind:

1. An Talentsichtungstagen zu beurteilen, welche Teilnehmer für den «FMS Nachwuchskader mit Swiss Olympic Talent Card» qualifiziert werden können (Der erste Talentsichtungstag findet am Samstag, 5. Dezember in Frauenfeld statt).
2. Teilnahmeberechtigt sind die folgenden Kategorien, aus allen Organisationen:
 - » 65 ccm bis 12 Jahre
 - » 85 ccm bis 16 Jahre
 - » 125 / 250 ccm bis 18 Jahre
3. Folgende Faktoren werden für die Aufnahme beurteilt: Sportartspezifische, technische und konditionelle Fähigkeiten, Körperlicher Entwicklungsstand und Wettkampfergebnisse. Durch die Aufnahme in dieses Programm bieten sich den Teilnehmern einmalige Möglichkeiten in Ausbildung, Training, Förderung, und finanzieller Unterstützung.

Anmeldeunterlagen: www.swissmoto.org III

Promotion de la relève

Il serait négatif pour la FMS d'enfoncer la tête dans le sable et de ne rien entreprendre durant cette période folle de pandémie. Le contraire est le cas, avec beaucoup d'efforts, quelques organisateurs ont collaboré avec les commissions sport Motocross, Trial et Snowcross et organisé un championnat suisse raccourci.

Sans relâche, nous continuons de nous engager dans des programmes de promotion pour les jeunes pilotes. Notamment, dans le Grand Prix sur routes avec Noah Dettwiler et Jason Dupasquier et dans le Motocross MXGP avec Kevin Brumann, Mike Gwerder et Loris Freidig.

A cet effet, des classes juniors sont créés dans d'autres disciplines de sport. Par exemple dans l'Enduro, des jeunes pilotes pourront prendre le départ dès 16 ans dans la nouvelle classe « Cadets Enduro ». Dans le sport Trial, des écoles pour le sport trial existent dans les cantons du Jura et Zurich, une catégorie Kids dès 3 ans et une catégorie Trial Ladies sont également organisées.

«Le programme des jeunes talents FMS - Swiss Olympic» est lancé pour promouvoir la relève suisse. Pour ce programme, 4 entraîneurs de jeunes avec les compétences appropriés ont été désignés ; pour la Suisse alémanique, Katja Baumgartner et Patrick Walther ; pour la Suisse romande, Mat Rebeaud et Laurent Coillard.

Les tâches de cette équipe sont les suivantes :

1. Journées de détection des talents pour évaluer quels participants sont qualifiés pour «l'équipe-cadre juniors FMS avec une Swiss Olympic Talent Card» (la première journée de détection des talents est organisé le samedi 5 décembre à Frauenfeld).
2. Les participants autorisés proviennent de toutes les organisations et roulent dans les catégories suivantes :
 - » 65 ccm jusqu'à 12 ans
 - » 85 ccm jusqu'à 16 ans
 - » 125 / 250 ccm jusqu'à 18 ans
3. Pour l'admission dans cette équipe-cadre, les facteurs suivants sont évalués : les aptitudes techniques et physiques spécifiques à la discipline, l'état de développement physique et les résultats des compétitions. L'admission à ce programme offre aux participants des opportunités uniques en matière de formation, d'entraînement, de promotion et de soutien financier.

Documents d'inscription : www.swissmoto.org III

FMS-Brief an den SRF



Mit der Ankündigung infolge der mässigen Resultate der Schweizer Piloten, die Übertragung der Moto GP-Rennen ab 2021 aus dem Programm zu nehmen, ist die FMS nicht einverstanden. III

La FMS n'accepte pas l'annonce de la suppression des courses Moto GP du programme dès 2021, en raison des résultats modérés des pilotes suisses. III



Die SRF-Antwort



SRF Sportchef Roland Mägerle meldet sich nach kurzer Zeit, versteht das Anliegen der FMS mit den tausenden Fans und wird sich für eine Fortsetzung der Moto GP-Übertragungen einsetzen. III

Le chef des sports SRF Roland Maerle prend rapidement position, comprend la requête de la FMS soutenue par des milliers de fans, et s'engagera pour des transmissions télévisées futures du Moto GP. III



FMS / SRF Sport

Dani Müller (FMS) und Claude Jaggi (SRF Sport) kommentieren die MXGP Motocross Rennen aus Pietramurata (Italien). III

Dani Müller (FMS) et Claude Jaggi (SRF Sport) ont commenté en direct les épreuves MXGP de Trento. III

Schweizer Motocross Meisterschaften im Ausnahmezustand!

Alle Ranglisten finden Sie auf:
www.swissmoto.org



Die Schweizer Motocross Szene wurde, wie alles andere, vom Corona Virus beeinträchtigt. Dank guter und konstruktiver Zusammenarbeit der Verbände und Organisatoren, konnte im August ein reduziertes Meisterschaftsprogramm vorgestellt werden. Beggingen, Möggers, Frauenfeld, Arcey (France) 1 und 2 waren bereit, unter Einhaltung von Corona Vorschriften SM Veranstaltungen zu organisieren.



Inter MX2

Sepp Betschart: Die Favoriten der Inter MX2 Klasse waren trotz der Ausnahmesituation bekannt. Das erste Rennen endete gleich mit einem Paukenschlag! Loris Freidig war der Gewinner des Tages. Härtester Widersacher war Schweizermeister Franco Betschart, der dank besserem 2. Lauf vor Robin Scheiben auf das Podium stieg. Der Belgier Bryan Boulard zeigte mit einem Laufsieg seine Titel Ambitionen ebenso klar auf.

Die nächste Runde fand in Möggers/A statt, die von Ex Schweizermeister Andy Baumgartner ge-coachte Veranstaltung wurde zu einem Highlight des Jahres. Der junge Schweizer EM Pilot Mike Gwerder gewann souverän beide Läufe. Das war der verdiente Lohn für seinen unglücklichen Saisonstart in Beggingen, erneut Gesamtzweiter wurde Franco Betschart vor dem punktgleichen Loris Freidig. Der Fribourger Luca Diserens zeigte mit einem 2. Platz in Lauf 2, dass auch mit ihm zu rechnen ist, mit dem Genfer Timothy Jaunin sorgte er dafür, dass auch die Welschen Piloten in der Spitzengruppe vertreten waren. Für das abgeagte Payerne sprang der MRSV

Frauenfeld in die Bresche, und organisierte kurzfristig auf dem bewährten MX Parcours im Schollenholz eine SM Veranstaltung. Es war Loris Freidig, der das Zeittraining und beide Läufe in überzeugender Manier dominierte. Hinter ihm überzeugte Luca Diserens mit dem 2. Gesamtrang vor Lokalmatador Ramon Keller. Kellers Speed ist schon längst kein Geheimnis mehr und es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, bis der Weinländer diese Resultate auch regelmässig abliefern. Aufgefallen ist auch der Zürcher Alexandre Marques, der seine 2 Takt Maschine in beiden Läufen auf den Spitzenpositionen pilotierte. Wie Keller ist Marques ein Mann der Zukunft! Doch was war mit Franco Betschart, der mit minimalem Rückstand auf Freidig nach Frauenfeld kam? Der Champion wurde im Zeittraining durch ein defektes Motorrad verunsichert. Prompt folgte im ersten Lauf ein massiver Sturz und im 2. Lauf eine Penaltystrafe wegen Springen unter gelber Flagge. Das war die Vorentscheidung! Satte 28 Punkte Rückstand vor den 2 letzten Rennen in Arcey ...

Zum Abschluss der kurzen SM konnte die FMS mit dem Motoclub Arcey (France Jura) eine Doppelveranstaltung organisieren. Die Geschichte von Arcey ist schnell erzählt. Loris Freidig sicherte sich seinen 1. Inter Titel mit einer überlegten Fahrt. Robin Scheiben erzielte seinen 1. Laufsieg in einem Inter SM Rennen und den Gesamtsieg am Samstag. Als Dritter stieg Bryan Boulard auf das Podest. Heimlicher Star des Rennens aber war Xillian Ramella! Er gewann in Arcey nicht weniger als 3 Läufe. Nur der Sturz im ersten Lauf verhinderte den totalen Erfolg des Waadtländers. Für Betschart war Arcey keine Reise wert! Im ersten Lauf resultierte ein 4. Rang. Das zweite Rennen endete mit technischen Problemen und einem heftigen Sturz schon in der 4. Runde!

Inter MX Open

In der grossen Klasse wurde eine spannende Meisterschaft erwartet. Cyrill Scheiwiller war wegen der Absenz von Luca Bruggmann (verletzt) und Meister Valentin Guillod der klare Favorit auf den Titel. Gleich beim Auftakt in Beggingen zeigte der Neo-KTM Fahrer eine gute Performance. Er schnappte sich den Gesamtsieg und die klare Führung in der SM. Guillod war zwei Mal gestürzt und damit aus der Entscheidung. Alain Schafer zeigte sich mit dem 2. Gesamtrang sehr gut vorbereitet. Ludovic Macler war neben Guillod und Scheiwiller der Schnellste auf der Strecke, vermochte das aber nicht ganz in Spitzenplätze umzusetzen. Ebenso zügig waren Kim Schaffter und Nicolas Bender unterwegs. Mit gleicher Punktezahl verpassten sie das Podium nur knapp.

Möggers/A wurde erneut eine Angelegenheit für Scheiwiller. Nur Nick Triest/B konnte den Speed einigermaßen mitgehen. Der Gesamtzweite Rang war der verdiente Lohn für den Rückkehrer der SM. Wie in Beggingen zeigte Macler/F was er könnte.... Er gewann den 1. Lauf klar und schrieb dann ein DNF im 2. Race! So stieg neben Scheiwiller und Triest, der Ex Schweizermeister Jason Clermont auf die Siegerbox!

Vor Frauenfeld führte Scheiwiller mit beruhigenden 20 Punkten Differenz zu Schafer und Triest. Im Zeittraining zeigte der Belgier seine Ambitionen mit der klaren Bestzeit. Er nutzte die Pole Position optimal und gewann den 1. Lauf klar vor Macler und Alessandro Contessi. Cyrill Scheiwiller startete zwar gut. In der Folge zeigte er aber ein zwiespältiges Rennen und wurde am Schluss als 7. abgewunken. Der zweite Lauf war sehr spannend. Macler kam von weit hinten und siegte mit tollem Finish

vor Alan Schafer und Jason Clermont. Scheiwiller konnte mit dem 8. Rang erneut nicht überzeugen, und auch Triest hatte sich mit dem Laufsieg etwas zu sehr verausgabt! Honda schnappte sich mit Macler, Triest und Schafer gleich das ganze Podest! Cyrill Scheiwiller rettete die SM Führung mit 8 Punkten Vorsprung auf Triest.

Bei den beiden Finalrennen in Arcey war klar, dass es eine spannende Angelegenheit werden würde. Das erste Rennen wurde von Macler mit 2 Laufsiegen dominiert. Ihm folgten sein Landsmann Jason Clermont und Nicolas Bender auf das Podest. Scheiwiller war zwar kurz an der Spitze, konnte in der Folge aber das Tempo der Spitzenleute nicht fahren. Mit Rang 7 hing die Führung in der Tabelle an einem seidenen Faden. Das letzte Rennen musste die Entscheidung bringen! Und es begann mit einem Paukenschlag! Cyrill Scheiwiller konnte wegen einer Knieverletzung nicht mehr antreten. Das mochte dem sympathischen Toggenburger niemand gönnen. Es war klar, dass nun die Karten neu gemischt wurden. Nick Triest wahrte seine Titelchancen, indem er den ersten Lauf gewann. Ihm folgten Bender, Clermont und der unauffällig, aber stark fahrende Kim Schaffter! Ludovic Macler agierte zu nervös und wurde aus dem Titelrennen geworfen. Die besten Chancen vor dem abschliessenden Lauf hatte nun Triest. Er brauchte nur noch wenige Punkte für den Titel und löste die Aufgabe mit Platz 5 souverän. Der Belgier konnte somit den vielumjubelten SM Titel feiern. Der Lauf aber wurde von Kim Schaffter vor Clermont und Macler gewonnen. Schaffter holte sich auch den Gesamtsieg und den Vize-Meister. Nicolas Bender wurde mit einer starken 2. Saisonhälfte noch SM Dritter. III

Fotos: Roberto Sdovc (FMS) / Maxime Schmid (Motorex)



MX 2 (v.l.n.r.): Robin Scheiben (2.), Loris Freidig (1.) und Bryan Boulard (3.)



Schweizermeister (v.l.n.r.): Steve Gaillard (Lites 250), Nick Triest (Open), Loris Freidig (MX2) und Alberto Brida (Junior 125)



Open (v.l.n.r.): Kim Schaffter (2.), Nick Triest (1.) und Nicolas Bender (3.)

«Die Schweiz gewinnt beim Motocross der Nationen Bronze!»

«La Suisse gagne la médaille de bronze au Motocross des Nations!»

Das hätten die Sport-News sein können, wenn es denn ein MXoN gegeben hätte. Ja es ist so, dass nur Holland und Italien mit je 4 Piloten unter den ersten 25 der MXGP WM 2020 vertreten sind. Und dann kommt schon die Schweiz mit 3 Eidgenossen.

Jeremy Seewer:

W.L.

Er ist mit 3 Laufsiegen, 6 zweit- und 9 dritt-Rang-Resultaten zum 4. Mal mit Total 618 Pkt. Vize-Weltmeister. «Es war bedingt durch Corona eine ganz spezielle WM-Saison, die uns alle konditionell sehr gefordert hat» sagt Jeremy am Telefon. Er ist mit dem Yamaha Factory Team bereits wieder am Testen in Italien, um für die neue Saison und den Angriff auf den WM-Titel gerüstet zu sein.

Arnaud Tonus:

Der talentierte Romand hat die Saison mässig begonnen, dann durch einen Sturz mit Gehirnerschütterung 10 Läufe verpasst. Dann ist er aber für das Finale in Lommel (B) und Trentino (I) stark zurückgekommen und kann mit 184 Punkten und Rang 17 in der WM noch einigermaßen zufrieden sein. Wie es für ihn weitergeht ist noch nicht entschieden. Es gibt Möglichkeiten in guten Teams, sodass er mit mehr Glück die Saison 2021 starten kann. Dass er zu Siegen fähig ist hat er schon bewiesen.

Valentin Guillod:

Er ist auch eher gemächlich in die Saison gestartet. Dass er zu mehr fähig ist, hat er im Finale von Trentino mit 3 mal Platz 10 bewiesen. Er könnte an seine früheren Resultate (MX2 GP Sieg in Frankreich 2017) anschliessen, wenn er die ganze Sache etwas ernster betreiben würde. Möglichkeiten hat auch er, sodass wir wieder mit 3 Piloten an der WM 2021 vertreten wären. Mit etwas Glück könnte dann tatsächlich einmal eine Bronze Medaille für die Schweiz der Lohn sein. III

Ceci aurait été la nouvelle sportive si le Motocross des Nations s'était déroulé comme prévu. En effet, seule la Hollande et l'Italie étaient représentées chacune par 4 pilotes dans les 25 premiers du MXGP CM 2020, suivies déjà par la Suisse avec 3 confédérés.

Jeremy Seewer:

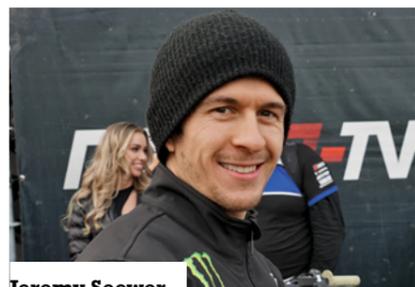
Rempporte son 4^{ème} titre de vice-champion avec 618 points grâce aux 3 victoires de manche, 6x 2^{ème} rang et 9x 3^{ème} rang. « En raison de la pandémie du COVID, ce fut une saison de championnat du monde spéciale qui a exigé de tous une énorme forme physique face à ces circonstances », explique Jeremy lors d'un entretien téléphonique. Avec le Yamaha Factory Team, il se trouve déjà en phase de tests en Italie afin de préparer la nouvelle saison et l'attaque au titre de champion du monde.

Arnaud Tonus:

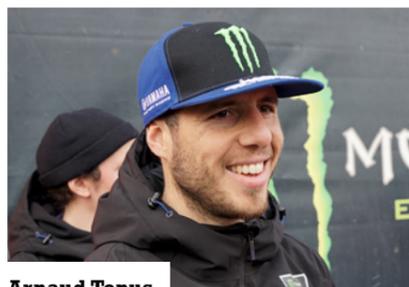
Le talentueux Romand a débuté la saison modérément puis a manqué 10 manches suite à une commotion cérébrale due à une chute. Mais ensuite, il est revenu combatif pour la finale à Lommel (B) et Trentino (I) en réussissant un 17^{ème} rang et 184 points assez satisfaisant au CM. Son futur est encore incertain. Il y a des possibilités dans de bons teams qui lui permettraient avec un plus de chance de débiter la saison 2021. En tout cas, il a déjà démontré qu'il est capable de décrocher des victoires.

Valentin Guillod:

il a également commencé la saison discrètement. Qu'il est capable de plus, il l'a prouvé lors de la finale à Trentino en terminant à trois reprises au 10^{ème} rang. Il pourrait s'appuyer sur ses résultats antécédents (MX2 GP victoire en France 2017) s'il prenait les choses un peu plus au sérieux. Lui aussi a des possibilités: de ce fait, nous serions représentés par 3 pilotes au CM 2021. Avec un peu de chance, une médaille de bronze serait une récompense pour la Suisse. III



Jeremy Seewer



Arnaud Tonus



Valentin Guillod



WENN DU AN'S LIMIT GEHST:
COUNT ON ME



CERTINA MIT DEM DOUBLE SECURITY CONCEPT LÄSST DICH NICHT IM STICH. [CERTINA.COM](https://www.certina.com)

DS PODIUM · LIMITED EDITION · CHRONOGRAPH MIT 1/10 SEK. · SWISS MADE

CERTINA
SWISS WATCHES SINCE 1888



Championnats suisses de motocross en situation exceptionnelle!

Vous trouvez tous les classements sur:
www.swissmoto.org



La scène de Motocross suisse, comme tout le reste, a été affectée par la pandémie COVID-19. Grâce à une bonne collaboration constructive entre fédérations et organisateurs, il a été possible de présenter un programme de championnat raccourci depuis août. Beggingen, Möggers, Frauenfeld, Arcey (F) 1 et 2 étaient prêts à organiser les manifestations CS, dans le respect des mesures sanitaires.



Inter MX2

Sepp Betschart: Malgré cette situation exceptionnelle, les favoris de la classe Inter MX2 étaient connus. La première course se terminait déjà par un coup

d'éclat ! Loris Freidig était le vainqueur du jour. Son adversaire le plus coriace était le champion suisse Franco Betschart qui a pu monter sur le podium en réussissant une meilleure 2^{ème} manche que Robin Scheiben. Le Belge Bryan Boulard montrait ses ambitions de titre tout aussi clairement avec sa victoire de manche.

La 2^{ème} étape s'est déroulée à Möggers/A. L'évènement dirigé par l'ex-champion suisse Andy Baumgartner est devenu un des points forts de l'année. Le jeune pilote suisse CE Mike Gwerder a souverainement remporté les deux manches. C'était une récompense méritée suite à son malheureux début de saison à Beggingen. Une nouvelle fois, Franco Betschart terminait au 2^{ème} rang du classement, à égalité de points avec Loris Freidig. Avec une 2^{ème} place lors de la seconde manche, le Fribourgeois Luca Diserens démontrait qu'il fallait aussi compter avec lui. Avec le Genevois Timothy Jaunin, il a veillé à ce que les pilotes romands soient représentés dans le groupe de tête. Suite à l'annulation de de Payerne, le MRSV

Frauenfeld s'est mis sur la brèche pour organiser rapidement une manifestation CS sur le circuit MX apprécié du Schollenholz.

Loris Freidig a dominé l'entraînement chronométré ainsi que les 2 manches. Derrière lui, Diserens Luca pouvait convaincre en réussissant le 2^{ème} rang au classement journalier devant le matador local Ramon Keller. La rapidité de Keller n'est plus un secret depuis longtemps et ce n'était qu'une question de temps jusqu'à ce qu'il fournisse régulièrement de bons résultats. Le Zurichois Alexandre Marques a attiré l'attention alors qu'il pilotait sa machine 2t aux premières places des deux manches. Comme Keller, Marques est un homme d'avenir ! Mais qu'en était-il de Franco Betschart, qui arrivait avec peu de retard sur Freidig à Frauenfeld ? Le champion en titre était en doute lorsque sa moto subissait une panne durant l'entraînement chronométré. Puis s'en suivait une chute violente dans la première manche et une pénalité suite à des sauts malgré un drapeau jaune lors de la 2^{ème} manche. C'était la décision préliminaire ! Un grand retard de 28 points avant les deux dernières courses à Arcey ...

Pour terminer ce championnat suisse raccourci, le FMS pouvait organiser avec le Motoclub Arcey (Jura français) une manifestation double. L'histoire d'Arcey est rapidement racontée. Loris Freidig s'assurait son premier titre Inter grâce à une course intelligente. Robin Scheiben remportait sa première victoire de manche dans une course CS Inter et le classement journalier du samedi. Bryan Boulard montait comme troisième sur le podium. Mais la star secrète de la course était Xillian Ramella ! À Arcey, il n'a gagné pas moins de 3 manches. Seule une chute du Vaudois dans la première manche empêchait une domination totale. Pour Betschart, le déplacement à Arcey n'en valait pas la peine ! Il ne passait la ligne d'arrivée de la première manche qu'en 4^{ème} position. La deuxième

course se terminait avec des problèmes techniques. Et dimanche, il ne se présentait pas au départ ...

Inter MX Open

Dans cette catégorie, on attendait un championnat passionnant. Cyrill Scheiwiller était le grand favori, en l'absence de Luca Bruggmann (blessé) et du champion en titre Valentin Guillod. Dès le début à Beggingen, le néo-pilote KTM montrait de bonnes dispositions. Il décrochait la victoire au classement journalier et prenait clairement la tête du CS. Guillod chutait à deux reprises de par quoi il n'entraînait plus en lice pour le classement journalier. Très bien préparé, Alain Schafer réussissait le 2^{ème} rang au classement du jour. Ludovic Macler réalisait le tour le plus rapide, suivi de Guillod et Scheiwiller mais n'était pas en mesure de confirmer pour terminer parmi les premiers. Kim Schaffter et Nicolas Bender étaient également très rapides. Avec le même nombre de points, ils manquaient de peu une place sur le podium.

Möggers/A était à nouveau une occasion pour Scheiwiller. Seul Nick Triest/B pouvait tenir la vitesse dans une certaine mesure. Le deuxième rang au classement général était la récompense méritée au revenant du CS. Comme à Beggingen, Macler/F montrait de ce qu'il était capable. Il gagnait clairement la première manche mais ne terminait pas la seconde course ! Ainsi, l'ex-champion suisse Jason Clermont pouvait monter sur le podium à côté de Scheiwiller et Triest !

En arrivant à Frauenfeld, Scheiwiller menait avec une avance rassurante de 20 points devant Schafer et Triest. Durant l'entraînement chronométré, le Belge montrait ses ambitions avec un meilleur temps. Il utilisait parfaitement sa pole position et gagnait clairement la première manche devant Macler et Alessandro Contessi. Cyrill Scheiwiller réussissait un bon départ mais par la suite, sa course était

ambivalente et il la terminait finalement au 7^{ème} rang. La 2^{ème} manche était très passionnante. Macler se profilait de loin et gagnait par un magnifique finish devant Alain Schafer et Jason Clermont. Une nouvelle fois, Scheiwiller ne pouvait pas convaincre avec le 8^{ème} rang et Triest aussi était trop épuisé pour gagner la manche ! Honda s'arrachait tout le podium avec Macler, Triest et Schafer ! Cyrill Scheiwiller gardait la tête du CS avec 8 points d'avance sur Triest.

Dès lors, il était clair que les manches d'Arcey étaient passionnantes et décisives. La première course était dominée par les deux victoires de manche de Macler. Il était suivi sur le podium par son compatriote Jason Clermont et Nicolas Bender. Bien qu'un court instant en tête, Scheiwiller ne pouvait pas suivre le rythme des pilotes de tête. Avec le 7^{ème} rang, la tête de la table tenait à un fil de soie. La dernière course devait apporter la décision finale ! Et tout commençait par un coup d'éclat ! Une blessure au genou empêchait Cyrill Scheiwiller de prendre le départ. Personne n'aurait souhaité cela au sympathique habitant du Toggenbourg. Ainsi, les cartes allaient être à nouveau mélangées. Nick Triest défendait ses chances de titre en gagnant la 1^{ère} manche. Suivaient Bender, Clermont et le pilote discret mais très fort Kim Schaffter ! Ludovic Macler agissait de manière trop nerveuse et n'était plus en lice pour le titre. Les meilleures chances avant la manche finale étaient dans les mains de Triest. Seuls quelques points lui suffisaient pour s'assurer le titre et pouvait résoudre le problème en terminant sereinement au 5^{ème} rang. Ainsi, le Belge pouvait célébrer ce titre de CS très envié. La manche était remportée par Kim Schaffter devant Clermont et Macler. Schaffter remportait le classement journalier et devenait vice-champion. Nicolas Bender, très fort dans la deuxième moitié de la saison, terminait au 3^{ème} rang final du CS. III

Photos: Roberto Sdovc (FMS) / Maxime Schmid (Motorex)



Loris Freidig (MX2)



Champion Suisse (de gauche à droite): Steve Gaillard (Lites 250), Nick Triest (Open), Loris Freidig (MX2) et Alberto Brida (Junior 125)



Nick Triest (Open)

Starker schweizer Motocross-Nachwuchs

Jeune relève suisse de motocross talentueuse



Auch die Nachwuchsklassen Kid 65, Mini 85, Junior 125 und Lites 250 hatten eine schwierige Saison zu überstehen. Keine Trainingsmöglichkeiten im In- und Ausland, dazu die Ungewissheit ob und wann es endlich losgeht mit der Meisterschaft. Aus diesen Gründen waren die Teilnehmerzahlen eher gering und nicht auf dem normalen Stand. Doch diejenigen die durchgehalten haben, wurden mit 4 bis 5 guten Veranstaltungen belohnt.

Kids Cup 65

W.L.

Total 40 Mädchen und Jungs haben an den 5 SM Läufen teilgenommen. Von Ramon Hofer (6), Guillaume Thévenaz (5), Sven Wiederkehr (4), Adrien Waeber (3), aber vor allem von Jarno Jansen, 226 Pkt. (2) und dem Sieger Yanis Näf, 235 Pkt. werden wir «wenn sie fleissig weitertrainieren» noch hören.

Mini 85

24 Jungs zeigten mit ihren 85 ccm Bikes schon sehr schönen Nachwuchssport. Lenny Geisseler (6), Kimi Brunswiler (5), Noryn Polsini (4), Leon Leimbacher (3), Eliot Vidalenc (2). Meister ist Lionel Reichl der 9 von 10 SM Läufen gewonnen hat.

Junior 125 2T.

In dieser Klasse haben 33 Junior-Driver um SM-Punkte gekämpft. 2 Romands und 4 Deutschschweizer haben sich die ersten 6 Ränge aufgeteilt. Kimi Isler (6), Arthur Steffen (5), Fabio Artho (4), Samuel Oechslin (3), Levi Chanton 160 Pkt. (2) mit 2 Laufsiegen und der Meister Alberto Brida, 187 Pkt. und 5 Laufsiegen sind am Schluss die glücklichen.

Lites 250

22 Jungs haben in dieser Klasse an der SM teilgenommen. Die Rennen waren spannend und es sind viele Talente dabei. So z.B. Nicolas Favre (6), Mirco Peter (5), Niklas Schild (4), Arnaud Billerey (3). Um den Titel kämpfte bis zum Schluss der Schaffhauser Remo Schudel, 173 Pkt., 3 Laufsiege (2); mit dem Waliser Steve Gaillard, 191 Pkt., 5 Laufsiegen (1). III

Fotos: Roberto Sdovc (FMS) / Maxime Schmid (Motorex)

Les classes des jeunes pilotes Kids 65, Mini 85, Junior 125, Lites 250 ont également traversé une saison difficile. Aucune possibilité d'entraînement en Suisse et à l'étranger, accompagné de l'incertitude quant à savoir si et quand le championnat va enfin commencer. Pour ces raisons, le nombre des participants était plutôt faible et pas de niveau normal. Pourtant ceux qui ont persévéré, ont été récompensés par 4-5 manifestations réussies.

KID'S Cup 65

Au total 40 filles et garçons ont participé aux 5 manches CS. «Si vous continuez à vous entraîner sans relâche», nous entendrons certainement parler, en particulier du vainqueur Yanis Näf (235 points), Jarno Jansen (226 points, 2^{ème}), Adrien Waeber (3), Sven Wiederkehr (4), Guillaume Thévenaz (5) et Ramon Hofer (6).

Mini 85

Sur leurs motos de 85 ccm, 24 jeunes ont déjà prouvé un beau talent sportif. À noter notamment, Lenny Geisseler (6), Kimi Brunswiler (5), Noryn Polsini (4), Leon Leimbacher (3), Eliot Vidalenc (2) et en particulier le champion Lionel Reichl, vainqueur de 9 manches sur 10.

Junior 125 2T.

Dans cette classe, 33 pilotes Junior se sont battus pour récolter des points CS. 2 Romands et 4 Suisses-allemands se sont répartis les 6 premiers rangs et sont finalement des pilotes heureux, soit : Kimi Isler (6), Arthur Steffen (5), Fabio Artho (4), Samuel Oechslin (3), Levi Chanton 160 points (2) avec deux manches gagnées et le champion Alberto Brida 187 points avec 5 manches gagnées.

Lites 250

22 jeunes ont participé dans cette classe au CS. Les courses furent passionnantes. Il y a beaucoup de pilotes talentueux entre eux. Par exemple Nicolas Favre (6), Mirco Peter (5), Niklas Schild (4), Arnaud Billerey (3), le Schaffousois Remo Schudel 173 points avec 3 manches gagnées (2) qui se battait jusqu'à la fin pour le titre, avec le Valaisan Steve Gaillard 191 points et 5 manches gagnées (1). III

Photos: Roberto Sdovc (FMS) / Maxime Schmid (Motorex)

Hoffnungsvolle Ladys, leider aber kleine Sidecars-Truppe

Des dames pleine d'espoir, malheureusement une petite troupe de sides-cars

Der Swiss Women Cup entwickelt sich gut – 25 Ladys haben SM-Punkte erreicht. Im Corona-Jahr 2020 waren es leider nur 4 Veranstaltungen die zur Meisterschaft zählten. Die Damen sind zülig unterwegs und zeigen guten Motocross-Sport. Die Sidecars Meisterschaft ist leider im Krebsgang. Ein kleines «Trüppchen» von 15 Gespannen ist noch dabei. Wenn das in der Zukunft nicht besser wird, ist diese Meisterschaft gefährdet.

Swiss Women Cup

W.L.

Für etwa 20 der Ladys ist es Hobby-Sport, den sie aber mit viel Einsatz, seriösem Aufbau und viel Begeisterung betreiben. Für die Besten unter ihnen ist es aber zum Teil schon Halbprofi-Sport. Das beweisen Sandra Keller (WM 17.) und Virginie Germond (WM 23.) an der FIM MXW Women Weltmeisterschaft. Die Top-6 der Meisterschaft 2020 erreichten Michelle Zünd (6), Joyce Zachmann (5), Lisa Gruerber (4), Séline Seiler (3). Um den begehrten Titel kämpften Sandra Keller 162 Pkt., 3 Laufsiege (2) und Virginie Germond 187 Pkt., 5 Laufsiege und Titel.

Sidecars Meisterschaft

Das wurde leider eine kleine Truppe von 15 Gespannen die an der Meisterschaft teilnahmen. Es zeigt deutlich, dass es schwieriger wird ein Sidecar-Team aufzubauen, wo dazu auch noch viel Geld investiert werden muss. Die drei Spitzen-Teams zeigen jedoch guten Sport und wären oder sind auch an der WM in der Lage in die Punkteränge zu fahren. Das sind Bolliger / Leutwyler, 149 Pkt. (3); Hofmann / Strauss, 178 Pkt. (2) sowie das Meister-Team Heinzer / Betschart 192 Pkt. III

Fotos: Roberto Sdovc (FMS) / Maxime Schmid (Motorex)

La Swiss Women Cup se développe bien, 25 dames se sont battues pour obtenir des points CS. Malheureusement, dans cette année 2020 dominée par la pandémie, seules 4 manifestations ont compté pour le championnat. La gente féminine était bien rapide et a montré un bon niveau de sport motocross. Le championnat side-car n'est pas en bonne santé, une petite «troupe» de 15 équipages est encore de la partie. Si cela ne s'améliore pas dans le futur, ce championnat est menacé.

Swiss Women Cup

Pour environ 20 pilotes d'entre elles, c'est un sport-loisir mais pratiqué avec beaucoup d'engagement, une préparation sérieuse et beaucoup d'enthousiasme. Pour les meilleures d'entre elles, il s'agit déjà d'un sport pratiqué en semi-professionnel, comme le prouvent Sandra Keller (CM 17) et Virginie Germond (CM 23) lors du Championnat FIM MX Women. Les 6 meilleures du championnat 2020 sont: Michelle Zünd (6), Joyce Zachmann (5), Lisa Gruerber (4), Séline Seiler (3). Pour le titre convoité se battaient Sandra Keller 162 points avec 3 victoires de manche (2) et la gagnante Virginie Germond 187 points et 5 victoires de manche.

Le Championnat side-car

Malheureusement une petite troupe de 15 équipages participait au championnat. Ceci montre clairement qu'il est difficile de monter une équipe side-car, exigeant en plus un gros investissement financier. Pourtant, les trois équipes de tête montrent un bon niveau sportif et seraient ou sont aussi capables de rouler dans les points de CM. Ce sont Bolliger / Leutwyler 149 points (3), Hofmann / Strauss 178 points (2) ainsi que l'équipe championne Heinzer / Betschart 192 points. III

Photos: Roberto Sdovc (FMS) / Maxime Schmid (Motorex)



Virginie Germond (SM 1.)



Sandra Keller (SM 2.)



Céline Seiler (SM 3.)



Heinzer / Betschart (SM 1.)

MotoE: Dominique Aegerter beendet starke Rookie-Saison auf dem 3. WM-Rang

Einmal mehr lieferte Dominique Aegerter eine sensationelle Leistung, indem er vom vierzehnten Startplatz aus das MotoE-Saisonfinale in Le Mans auf einem starken vierten Platz beendete und damit sich, als auch dem Dynavolt Intact GP-Team, den dritten WM-Rang bescherte.

W.L. Manchmal ist das Leben ungerecht. So auch im Fall von Dominique Aegerter, der sich von Tag 1 an im FIM Enel MotoE™ Welt Cup 2020 als stärkster Konkurrent bewiesen hat. Zwei Siege und zwei dritte Plätze ebneten dem ambitionierten Schweizer den Weg zum Titel. Doch es folgten zwei unverschuldete Stürze, die es nahezu unmöglich machten, das Ruder noch einmal herum zu reissen. |||

MotoE World Cup Klassifikation:

1. TORRES Jordi	SPA	114
2. FERRARI Matteo	ITA	97
3. AEGERTER Dominique	SWI	97



Jason Dupasquier hat verlängert

Jason Dupasquier a prolongé son contrat

Jason Dupasquier verlängert mit carXpert Prüstel GP.

W.L. Jason und CarXpert Prüstel GP-Teamchef Florian Prüstel nutzten einige Tage Pause vor dem GP von Frankreich in Le Mans, um den Vertrag für die Moto3-Saison 2021 zu unterzeichnen. |||

Jason Dupasquier a prolongé son contrat avec carXpert Prüstel GP pour la saison 2021.

Profitant de ces quelques jours de pause avant le GP de France à Le Mans, Jason et le patron du team CarXpert Prüstel GP Florian Prüstel ont profité de signer le contrat pour la saison 2021 moto3. |||



Jason Dupasquier und Florian Prüstel



LIVE IT LOVE IT, RIDE IT

iXS Motorcycle Fashion ist offizieller Bekleidungs-ausrüster für Kevin Brumann und das iXS MXGP Team



JETZT ERHÄLTlich! TRIGGER MX JERSEY



ixsmx_



ixs.motorcycle.fashion

Weitere Infos und Händler in Deiner Nähe unter:

ixs.com



Neue Kategorie für Enduro-Kadetten

Nouvelle catégorie pour les Cadets Enduro

Per 2021 treten in der Schweiz neue Führerscheinvorschriften in Kraft. Das ermöglicht es, im Endurosport eine neue Kategorie auszuscheiden. In der Kategorie «Kadetten» sollen Fahrer von 16 bis 18 Jahren mit Motorrädern der Kategorie A1 erste Erfahrungen im Endurosport sammeln können. Das sind im Jahr 2021 die Jahrgänge 2003, 2004 und 2005.



Daniel Abbé: Ab dem 1.1.2021 dürfen in der Schweiz neu ab 16 Jahren Motorräder der Kategorie A1 mit 125 ccm gefahren werden. Kategorie A1 bedeutet, dass die Motorleistung auf 11 kW/15 PS beschränkt ist. Derzeit bieten in dieser Kategorie schon einige Motorradmarken umweltfreundliche Viertakt-Enduros an. Mit solchen Motorrädern sollen junge Nachwuchsenduristen in der Kategorie Kadetten ihre ersten Rennerfahrungen sammeln können. Diese Nachwuchs-Rennserie steht unter der Schirmherrschaft der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS), der Schweizer Sporthoheit für Motorradsport.

Um den finanziellen Aufwand zu beschränken, sind in dieser Kategorie nur für die Führerscheinkategorie A1 homologierte 125er Enduros zugelassen. Die Strecken sind so gestaltet, dass sie mit einer solchen Enduro fahrbar sind. Aufwändige Umbauten sind nicht nötig und auch nicht erwünscht. Es braucht einen Satz homologierte Enduro-Stollenreifen, eine Motorschutzplatte und Handschützer. Dann könnten für den Sporeinsatz die Rückspie-

gel, Blinker und Gepäckträger entfernt werden, und schon ist das Motorrad bereit. Mit kleinem Aufwand kann das Motorrad nach Rennen und Trainings wieder für die Verwendung auf der Strasse zurückgebaut werden. Weil im Endurosport gegen die Uhr und nicht direkt gegen die Konkurrenten gefahren wird, ist das Verletzungsrisiko geringer.

Der Trainingsveranstalter Dany Wirz Offroad wird im Vorfeld der Enduro-Saison 2021 ein Training speziell für die Kadetten veranstalten und diese Fahrer, sofern gewünscht, während der Rennsaison betreuen. Am Vorsaison-Training geht es nicht nur um Fahrtechnik, sondern auch um die Vorbereitung des Fahrers und des Motorrads. Dazu wird auch das Enduro-Reglement erklärt. Geplant ist eine Serie von rund fünf Rennen in der Schweiz und im nahen Ausland mit Punktevergabe und Jahreswertung. Die ersten Gespräche mit Partnern und Rennveranstaltern werden im Herbst 2020 gestartet.

Wer bei den Kadetten Freude am Endurosport bekommen hat, kann nahtlos in die nächsthöhere Kategorie Junior wechseln. Ab dem 18. Lebensjahr kann man mit dem Führerschein A beschränkt mit Motorrädern bis 35 kW/48 PS (ohne Hubraumbeschränkung) in die Kategorien National Junior oder Inter Junior an der Schweizer Enduro-Meisterschaft teilnehmen.

Ansprechpersonen für weitere Infos zur Kategorie Kadetten/Cadets:

Hubert Zeller, FMS-Sportkommission Enduro, 079 241 77 57
Dany Wirz Offroad-Training 079 230 71 27

Mehr Info zum Endurosport:

<https://www.swissmoto.org/de/sport-lizenzen/enduro/vorstellung>



En 2021, de nouvelles réglementations de permis de conduire entreront en vigueur en Suisse. Ceci permet d'annoncer une nouvelle catégorie dans le sport enduro. Dans la catégorie «Cadets» les pilotes âgés de 16 à 18 ans devraient pouvoir acquérir leurs premières expériences dans le sport enduro avec des motocyclettes de la catégorie A1. En 2021, cela concernera les années 2003, 2004 et 2005.



Daniel Abbé: Dès le 1.1.2021, il est nouvellement autorisé en Suisse de pouvoir rouler des motos de catégorie A1 avec 125 ccm dès l'âge de 16 ans. La catégorie A1 signifie que la puissance de moteur est limitée à 11kW/15CV. Actuellement, certaines marques de motos proposent déjà dans cette catégorie des motos enduro 4-temps respectant l'environnement. De telles motocyclettes devraient permettre aux jeunes enduristes d'acquérir leurs premières expériences de course. Cette série de courses destinées aux jeunes est placée sous l'égide de la Fédération Motocycliste Suisse (FMS), autorité sportive suisse du sport motocycliste.

Pour limiter les dépenses financières, seules les motos enduro 125 ccm homologuées pour la catégorie de permis de conduire A1 sont autorisées dans cette catégorie. Les circuits sont conçus pour être roulés avec ces motos enduro. Des modifications coûteuses ne sont pas nécessaires et pas non plus souhaitées. Vous avez besoin d'un set de pneus à crampons homologués, d'une plaque de protection-moteur et protège-mains. Pour la pratique du sport, les rétroviseurs, les clignotants et le porte-bagage doivent être démontés et la

moto est ainsi déjà prête. Avec peu d'efforts, la moto peut être remise à l'état initial pour l'utilisation sur route après la course et l'entraînement. Comme le sport enduro est contre la montre et non contre les concurrents, le risque de blessure est moindre.

L'organisateur d'entraînement Dany Wirz Offroad organisera un entraînement spécial pour les cadets à l'approche de la saison d'enduro 2021 et si les pilotes le désirent, s'en occupera durant la saison des courses. L'entraînement avant la saison ne concerne pas seulement la technique de conduite, mais aussi la préparation du pilote et de la moto. De plus, le règlement enduro sera aussi expliqué. Une série d'environ cinq courses est prévue en Suisse et dans les pays voisins avec l'attribution de points et un classement annuel. Les premiers entretiens avec les partenaires et les organisateurs de courses débuteront en automne 2020.

Celui qui a pris plaisir à la pratique du sport enduro chez les Cadets, peut passer sans problème dans la catégorie supérieure Junior. À partir de 18 ans, avec un permis de conduire A, vous pouvez participer au Championnat suisse Enduro avec des motos limitées jusqu'à 35kW/48CV (sans limitation de cylindrée) dans la catégorie National Junior ou Inter Junior.

Les personnes de contact pour des informations supplémentaires relatives à la catégorie Cadets :

Hubert Zeller, Commission sportive Enduro FMS, 079 241 77 57
Entraînement Dany Wirz Offroad, 079 230 71 27

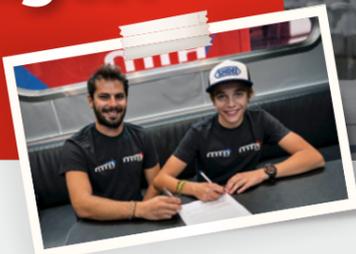
Plus d'informations sur sport enduro :

<https://www.swissmoto.org/fr/sports-licences/enduro/prsentation>



Wird Noah Dettwiler der Tom Lüthi Nachfolger?

Noah Dettwiler deviendra-t-il le successeur de Tom Lüthi?



Der 15 jährige Noah könnte zum Schweizer Moto GP Fahrer aufzusteigen. Von der Familie unterstützt, lebt der fleissige Schüler in Spanien, weil man dort optimale Trainings- und Racing-Möglichkeiten vorfindet.

Âgé de 15 ans, le pilote suisse Noah pas monter mais accéder à la classe Moto GP. Soutenu par sa famille, l'écolier assidu vit en Espagne, pays lui offrant des possibilités optimales d'entraînements et de courses.

W.L. 2019 und 2020 im European Talent Cup und im Red Bull Moto GP Rookies Cup in den Top 12 unterwegs, geht es für 2021 an die nächst höhere Aufgabe.

Après une participation dans le European Talent Cup en 2019 et 2020 et un classement parmi les 12 premiers dans le Red Bull Moto GP Rookies Cup, 2021 sera l'année d'une tâche encore plus exigeante. Courtisé par d'excellentes équipes, le premier contrat professionnel a été signé avec l'équipe professionnelle «Avintia MTA Junior Talent Team» pour la participation au CM FIM Moto3 Junior. Nous souhaitons à Noah beaucoup de chance et de succès dans ce nouveau défi 2021. |||

Umworben von guten Teams, konnte der erste Profi-Vertrag mit dem professionellen «Avintia MTA Junior Talent Team» für die FIM Moto 3 Junior WM unterzeichnet werden. Wir wünschen Noah auch für diesen nächsten Schritt 2021 viel Glück und Erfolg. |||

2. Rang für Rolf Haller bei der Berg EM

Der Jungpensionist Rolf Haller (1955) aus Niederlenz hat sich gesagt «Alter schützt vor Racing nicht» und den jungen gezeigt wie Bergrennen geht.

Hämpu Bolliger

44 Jahre hat Hämpu Bolliger alles seiner «Berufung» Endurance-WM untergeordnet. Dutzende von Weltklasse-Piloten waren gerne bereit, im kleinen aber effizienten Swiss Bolliger Endurance-Team, die WM (mit erstaunlichen Erfolgen) unter die Räder zu nehmen.

W.L. Dazu ist es Hämpu immer wieder gelungen, Heerscharen von Gratis-Helfern zu mobilisieren, sodass die grossen Ziele mit den zur Verfügung stehenden Finanzen gestemmt werden konnten.

Das war nur möglich, weil unzählige KMU-Betriebe der Region und Fans aus der ganzen Schweiz ihr Portomannaie grosszügig geöffnet hatten – allen voran die FIBAG Kawasaki Schweiz. Das Projekt Bolliger Racing geht weiter: Junior Kevin hat übernommen – wir gratulieren und wünschen weiterhin viel Erfolg, mit Hämpu im zweiten Glied. |||

FMS Sport: An der FIM Berg EM der Kategorie (250 GP), ausgetragen an zwei Doppel-Veranstaltungen in Spoleto (Italien) mit drei Läufen und in San Stefano (Italien) mit 4 Läufen hat Rolf Haller mit 100 Punkten die Silbermedaille erreicht. Wir gratulieren! |||



Rolf Haller



AUTOMOTODROM_BRNO_CZ
SUNDAY 9. AUGUST 2020_14H41:38.764

CONGRATULATIONS TO BRAD BINDER & KTM FOR THEIR FIRST HISTORIC VICTORY IN MOTO GP



MOTOREX RACING LINE – MORE POWER, MORE SPEED.
www.motorex.com



Schweizer FMS Trial-Meisterschaft 2020

Alle Ranglisten finden Sie auf:
www.swissmoto.org



Trotz allem eine schöne Saison!



Walter Wermuth: In diesem Jahr setzte sich die Meisterschaft schliesslich aus vier Rennen zusammen, mit ebenso vielen Siegen und einem fünften Titel in Folge (2016 – 17 – 18 – 19 – 20) für den Jurassier Noé Pretalli.

Es war eine bemerkenswerte Haltung der Organisatoren, die alle Massnahmen ergriffen, um den eidgenössischen Richtlinien nachzukommen, sowie der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz, die dem SAM (Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband), dem Parallelverband in der Schweiz, die Möglichkeit boten, an den Schweizer Rennen teilzunehmen.



Noé Pretalli, in der Schweiz seit 2017 ungeschlagen, verzeichnete seinen 24. Sieg in Folge

Mädchen an der Spitze

Und immer zahlreicher. Sie stellen ihr Talent in den Kategorien Fun und Junior unter Beweis, indem sie regelmässig auf dem Podium stehen. Ausserdem sind sie oft sympathischer als ihre Begleitperson meistens der Vater oder ... die Mutter.

... und auch Kinder

Süsse «Knirpse», die sich bereits im Alter von 3 Jahren auf dem Motorrad wohlfühlen. Die Idee muss gut sein, denn sowohl die FMS als auch der SAM haben dieses Jahr einen Kids Cup für diese angehenden Champions organisiert. Eine Formel, die in der nächsten Saison wiederholt werden sollte.



Podium Kids-SAM, Foto: Denise Culetto



Noa Geiser (3 Jahre alt) und Opa Christian.

Arnold Krebs und seine 55 Jahre ... Trialsport

Der Seeländer aus Lyss bei Biel/Bienne stand bei seinem letzten Trial in Grandval ... nach 55 Jahren Präsenz auf allen Trial-Geländen der Schweiz. Der 72-jährige Automechaniker nahm 1965 mit einer Zündapp 100 an seinem ersten Rennen im St. Blaise Trial (NE) teil. Nachdem er die nationale Kategorie erreicht hatte (Vizemeister 1966), gewann er dann regelmässig in der Kategorie FUN auf dem Lenker von Montesa; Yamaha und zuletzt mit einem TRRS.



Arnold Krebs, letzter Trial im Jahr 2020 (Grandval)

Elektrisches Trial-Motorrad: Mit voller Leistung

Es setzt sich allmählich durch in den Paddocks, sei es bei den nationalen Meisterschaften oder international. Und das Mindeste, das wir sagen können, ist, dass es nicht an ... Watt fehlt! David Guenin de Develier (JU) nahm dieses Jahr an der gesamten Schweizer Meisterschaft in der Kategorie Expert teil und belegte den 5. Rang. Noch besser in Frankreich: Gael Chatagno gewann in der Kategorie Senior 1 und ist TrialE-Vize-Weltmeister auf der EM-Marke mit Punktegleichstand und Sieg mit dem Iberer Albert Cabestany auf GasGas.

FIM Trial-Weltmeisterschaft 2020:

Toni Bou und das RG Trial Team

Letztes Rennen (4 Doppelläufe in diesem Jahr: Frankreich, Spanien, Andorra und Italien) und Finale der Weltmeisterschaft in Lazzate - Italien (9.-10.10.2020). Der Spanier Toni Bou verlässt die letzte Zone am Samstag gegen 16.00 Uhr; er ist wieder Weltmeister! Zum 14. Mal in Folge! Sonntag, 18.00 Uhr: Rudi Geiser aus Tramelan ist gerührt, sein GP-Fahrer Gabriel Marcelli schliesst seine erste Saison auf höchstem Niveau mit Klasse ab; er ist der beste «Newcomer» der Saison. Und es ist auch Rudis letztes Rennen, das seine Karriere als Manager nach 30 Jahren im Trial beendet. Emotionale Sequenz ... ||||



BIKE XPERTS

NEUE WEB-SERIE

BESUCHE UNS AN DER SWISS-MOTO HALLE 3, STAND B12



STAYIN-ALIVE.CH



Championnat Suisse de Trial 2020 FMS

Vous trouvez tous les classements sur:
www.swissmoto.org

Une belle saison malgré tout!

Walter Wermuth: Ce seront finalement quatre courses qui ont constitué le championnat cette année avec autant de victoires et un cinquième titre d'affilée (2016-17-18-19-20) pour le Jurassien Noé Pretalli.

Remarquable attitude des organisateurs qui ont pris toutes les mesures pour se conformer aux directives fédérales ainsi que de la Fédération Motocycliste Suisse qui a offert à la SAM (Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband) l'association parallèle en Suisse, la possibilité de participer aux courses helvétiques.



Noé Pretalli invaincu en Suisse depuis 2017 a signé sa 24^{ème} victoire de suite

Florian Pizzolon, Président de la Commission Trial FMS:

«Cette année fut difficile pour les organisateurs, ils ont dû faire preuve d'imagination afin de garantir la sécurité des pilotes, des suiveurs et de leurs familles.

Merci également aux pilotes d'avoir respecté les règles quelques fois au détriment de leur performance».

Claude Clément, Directeur sportif FMS:

«Nous avons souscrits à la demande de la SAM dont les courses se disputent principalement sur sol allemand d'organiser leur propre championnat dans le cadre des trials de la FMS»

Des filles au top

Et de plus en plus nombreuses. Elles démontrent leur talent dans les catégories Fun et Junior en montant régulièrement sur le podium. D'autant plus sympathique que la personne qui les accompagne est souvent le papa ou ... la maman.

... et des Kids aussi

Petits «bout de chou», déjà à l'aise du haut de leur 3 ans. L'idée doit être bonne puisque tant la FMS que la SAM ont organisé cette année une Kids Cup pour ces champions en herbe. Une formule qui devrait être reconduite la saison prochaine.



Les Fribourgeois Romain et Charlotte Suard



Les jurassiennes Carole et Lana Voillat



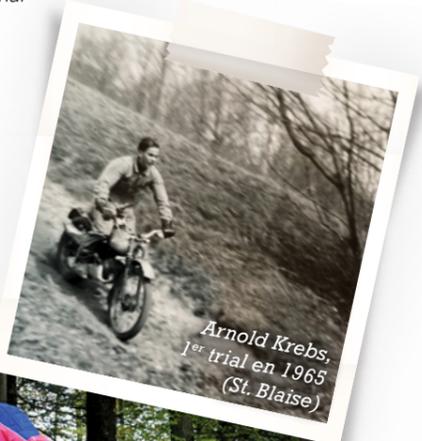
Podium Kids-SAM. Photo: Denise Culetto



Noa Geiser (3 ans) et grand-papa Christian

Arnold Krebs et ses 55 ans ... de trial

Le seelandais de Lyss près de Bienne participait lors de la finale à Grandval à son dernier Trial ... après 55 ans de présence sur tous les terrains de Suisse. Le mécanicien sur auto âgé de 72 ans a participé à sa première course lors du Trial de St. Blaise (NE) en 1965 au guidon d'une Zündapp 100. Après être parvenu jusqu'à la catégorie nationale (vice-champion en 1966), il s'est ensuite imposé régulièrement dans la catégorie FUN au guidon de Montesa ; Yamaha puis dernièrement avec une TRRS.



Arnold Krebs, dernier trial en 2020 (Grandval)

Moto trial électrique: ça joule

Elle s'impose gentiment dans les paddocks, que ce soit dans les championnats nationaux ou sur le plan international. Et le moins que l'on puisse dire c'est qu'elle ne manque pas de ... watts ! Cette année, David Guenin de Develier (JU) a participé à l'intégralité du championnat Suisse dans la catégorie Expert terminant au 5^{ème} rang.

Mieux, en France, Gaël Chatagno s'impose dans la catégorie Senior 1 et il est vice-champion du monde TrialE au guidon de la marque EM à égalité de points et de victoire avec l'ibère Albert Cabestany sur GasGas.



Electric Motion pilotée en mondial par le français Gaël Chatagno

Championnat du Monde de Trial 2020 FIM

Toni Bou et le RG Trial Team

Dernière course (4 double manches cette année : France, Espagne, Andorre et Italie) et finale du mondial à Lazzate - Italie (9.-10.10.2020). L'espagnol Toni Bou sort de la dernière zone le samedi vers 16.00 heures ; il est à nouveau champion du Monde ! Pour la 14^{ème} fois consécutive !

Dimanche 18.00 heures, Rudi Geiser de Tramelan est ému, son pilote GP Gabriel Marcelli clôt sa première saison au plus haut niveau avec une nouvelle prestation de classe, c'est le meilleur «Newcommer» de la saison. Et c'est aussi la dernière course de Rudi qui met un terme à sa carrière de manager après 30 années de présence dans le domaine du Trial. Séquence émotion ... |||

Le non-sens du Non-Stop Mais que se passe-t'il avec la FIM ?

La commission trial de la FIM a instauré/imposé la règle du Non-Stop en 2013 «pour dynamiser» le trial. D'abord reprise par plusieurs fédérations nationales, cette règle a plus posé de problèmes que conduit au but visé. Ce qui fait qu'aujourd'hui seul le championnat du monde «tente» de l'appliquer. Envers et contre tous.

Rudi Geiser

En trois décennies, le RG Trial Team a obtenu des résultats et un palmarès exceptionnel :

- 1x champion du monde Trial 2
- 1x vice-champion du monde Trial 2
- 1x champion d'Europe
- 1x vice-champion d'Europe
- 7x champion de Suisse
- 1x champion d'Allemagne
- 1x champion de Suède

Ces résultats sont le fruit d'un travail intense et réalisé avec passion. Ils ont surtout été rendus possible grâce au soutien des nombreuses personnes qui gravitent autour de RG Trial.

«Rudi Geiser remercie chaleureusement tous les sponsors, le staff, les fournisseurs matériels, les amis et la famille, les fidèles supporters, les pilotes pour leur aide précieuse durant toutes ces années.»



Ovationné par le gratin mondial, la dernière de Rudi Geiser sur le plan international - GP Italie 2020

Schweizer Moto GP-Fahrer im Corona-Jahr 2020

Pilotes suisses Moto GP dans cette année de pandémie 2020



Alle Ranglisten finden Sie auf:
Vous trouvez tous les classements sur:
www.fim-live.com



Eigentlich begann die Saison 2020 vielversprechend: drei Fixstarter traten am 8. März zum Auftakt in Katar an: Tom Lüthi, Jesko Raffin (Moto2) und Jason Dupasquier (Moto3).



Klaus Zaugg: Allein diese Präsenz ist für unseren Strassenrennsport ein grosser Erfolg. Und doch mischt sich in die Bilanz des Jahres 2020 eine leise Enttäuschung. In erster Linie, weil Tom Lüthi die hohen Erwartungen nicht zu erfüllen vermochte und im Titelkampf nie eine Rolle spielte. Waren die Erwartungen zu hoch? Nein. Er hatte die Vorsaisonstests im Februar nach Belieben dominiert. Die Kombination aus Talent und Erfahrung schien eine weltmeisterliche. Tatsächlich war Tom Lüthi in formidabler Verfassung. Aber sein deutsches Team war es nicht. Die Anpassung an laufend veränderte technische Voraussetzungen (u.a. auf neue Reifendimensionen) gelang seinem unerfahrenen Cheftechniker Michael Thier nicht. Zumal das dichteste Programm der Geschichte mit 14 Rennen zwischen Mitte Juli und Mitte November den Teams, ihren Technikern und Piloten keine Atempause gewährte. Das Vertrauensverhältnis zwischen Fahrer und Cheftechniker - eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg - war bald hoffnungslos zerrüttet. Bereits Ende September ist die Trennung vorzeitig verkündet worden. Die nächsten zwei Jahre (2021/2022) steht Tom Lüthi bei Eduardo «Edu» Perales unter Vertrag. Entweder fährt er im Team des Spaniers noch einmal um Podest und Sieg oder seine Karriere geht leise zu Ende. Das ist der «Fluch» einer ruhmreichen Vergangenheit: wer Weltmeister war (2005) ist zu Spitzenleistungen verurteilt. Klassierungen in den «Top Ten»

der zweitwichtigsten Motorrad-WM wie diese Saison sind zwar eine aussergewöhnliche Leistung. Aber bei Tom Lüthi werden sie von der Öffentlichkeit mit «Na und?» quittiert. Im Schatten von Tom Lüthi ist eine andere Karriere geknickt worden. Jesko Raffin (24) hatte im Team von Jarno Janssen gute Voraussetzungen, um sich in der Moto2-Klasse zu etablieren. Podestplätze konnten mit der NTS nicht erwartet werden. Aber regelmässige Klassierungen in den Punkterängen. Eine Viruserkrankung (nicht Corona) hat die Saison des Zürchers ruiniert. Er konnte nur drei Rennen bestreiten und sein Potenzial gar nie ausschöpfen. Ob er seine Karriere fortsetzen kann, ist ungewiss. Nicht zufrieden sein kann Jason Dupasquier (19). Er ist in der ersten Saison seines Zweijahresvertrages in der Moto3-WM unter den Erwartungen geblieben. Solide Klassierungen, aber ausserhalb der Punkteränge deuteten zwar Talent an. Aber eine Fortsetzung wird diese Karriere nach der nächsten Saison nur bei einer klaren Steigerung (regelmässig in den WM-Punkten) finden. Die Rechnung ist 2020 eigentlich nur für Dominique Aegerter (30) aufgegangen. Dabei schien seine Karriere beendet. Zum ersten Mal seit Einführung der Moto2-WM (2010) war der Rohrbacher 2020 kein Fixstarter. Aber er hat sich die für die Sponsoren so wichtige TV- und Medienpräsenz im MotoE-Weltcup gesichert (3. Schlussrang). Mit einem Sieg (dem einzigen Schweizer Triumph im GP-Zirkus) und dem spektakulären Scheitern im Titelkampf der «Batterie-Töffs» (zweimal ohne eigenes Verschulden gestürzt) sorgte er für mehr Gesprächsstoff als Tom Lüthi. Bei drei Einsätzen in der Moto2-WM (für Jesko Raffin) kam er immerhin einmal in die WM-Punkte. Er hat im MotoE-Weltcup auch nächste Saison seinen Platz auf der grossen Bühne. III

En fait, la saison connaissait un début prometteur : 3 places de départ fixes étaient attribuées à l'ouverture de la saison 2020 au Qatar le 8 mars: Tom Lüthi, Jesko Raffin (Moto2) et Jason Dupasquier (Moto3).



Klaus Zaugg: Cette présence à elle seule est déjà un grand succès pour notre sport de courses sur route. Et pourtant une légère déception se fait ressentir dans le résultat de l'année 2020. D'abord et surtout, Tom Lüthi n'a pas été en mesure de confirmer son rôle de prétendant au titre. Les attentes étaient-elles trop élevées ? Non. Il a dominé à outrance les tests de présaison en février. L'amalgame entre talent et expérience semblait de niveau mondial. En fait, Tom Lüthi était dans une forme formidable. Mais son équipe allemande ne l'était pas. Son chef technique inexpérimenté Michael Thier n'était pas en mesure de s'adapter aux exigences techniques en constants changements (y compris les nouvelles dimensions des pneus). D'autant que le programme le plus dense de l'histoire prévu sur 14 courses entre mi-juillet et mi-novembre n'a laissé aucun répit aux teams, à leurs techniciens et pilotes. La relation de confiance entre le pilote et chef technique - condition essentielle du succès - fut bientôt désespérément rompue. Déjà tôt et fin septembre, la séparation était annoncée. Pour les 2 prochaines saisons (2021, 2022), Tom Lüthi sera sous contrat chez Eduardo «Edu» Perales. Soit, il roulera avec l'équipe de l'Espagnol une nouvelle fois en réussissant le podium et une victoire ou sa carrière prendra fin silencieusement. C'est la « malédiction » d'un passé glorieux : celui qui fut champion du monde (2005) est voué à la plus haute performance. Des classements dans le «Top 10» du deuxième championnat du monde moto le plus important démon-

trant une performance exceptionnelle. Mais dans le cas de Tom Lüthi, le public la cotera simplement avec « Et alors ? » Dans l'ombre de Tom Lüthi, une autre carrière a été interrompue : Jesko Raffin (24) avait de bonnes prédispositions dans l'équipe de Jarno Janssen pour s'établir dans la classe Moto2. Des places de podium avec NTS n'étaient pas réalistes mais des classements réguliers dans les points. Une infection virale (pas le Corona) a ruiné la saison du Zurichois. Il n'a pu participer qu'à trois courses et ne pouvait jamais dévoiler son potentiel. Sa carrière continuera-t-elle ? Ceci reste incertain. Jason Dupasquier (19) ne peut pas être content. Dans la 1^{ère} saison de son contrat de deux ans, le pilote Moto3 n'a pas pu répondre aux attentes. Des classements solides mais hors des points montraient du talent. Mais cette carrière se poursuivra après la saison prochaine que s'il y a une nette amélioration (classement régulier dans les points). Quant à Dominique Aegerter, le calcul a fonctionné pour lui en 2020 alors que sa carrière semblait terminée. Pour la première fois depuis l'introduction du CM Moto2 (2010), le pilote de Rohrbach n'avait plus une place de départ fixe. Mais il s'est assuré un guidon dans la Coupe de Monde MotoE (3^{ème} rang au classement final), catégorie pour laquelle la présence médiatique et des retransmissions télévisions sont très importantes pour les sponsors. Avec une victoire (le seul triomphe suisse dans le cirque GP) et son échec spectaculaire à la prétention au titre des « motos à batterie » (chutes à deux reprises sans responsabilité de sa part), Aegerter a suscité plus de discussions que Tom Lüthi. Remplaçant de Jesko Raffin lors de 3 courses Moto2, il a réussi à se classer une fois dans les points. Pour l'année prochaine, il aura à nouveau une place dans la grande scène du championnat du monde MotoE. III



Tom Lüthi



Jesko Raffin



Jason Dupasquier



Dominique Aegerter

Die starke Ladys Motocross-Truppe aus dem St. Galler Rheintal

La troupe motocross de ladies de la vallée du Rhin SG

Une telle histoire n'est possible seulement: A, s'il y a un père contaminé par le virus du motocross et B, si une jeune femme enthousiaste (Rencontrée lors d'une danse dans un festival forestier) disposée à prendre part à tous les plans fous d'un père.

W.L. Ceci s'est passé chez la famille Zünd. On crée une famille et après six, trois belles filles en pleine santé font la fierté de leurs parents.

Le père continue son loisir en la pratique du motocross, la famille était naturellement toujours là. Il était bien compréhensible que les filles imitent bientôt leur père.

Ainsi, à partir d'environ 2010, les filles participent aux courses régionales de motocross dans différentes catégories pour jeunes pilotes, le père passe de pilote à mécanicien et manager.

Aujourd'hui, les trois filles Zünd sont des participantes actives, rapides et pleines de succès dans la Swiss Motocross Women Cup, se classant régulièrement dans les 10 premières.

Cette entreprise est financée à environ 70 % par la famille et 30 % par des PME régionales enthousiastes et par KTM Suisse. III

Qui sont les Zünd ?

Doris: 58 ans – mère – employée PTT – responsable d'une école de conduite – femme au foyer – fille pour tout – responsable de l'équipe et du matériel – consolatrice.

Walter: 58 ans – père – mécanicien sur voiture – école professionnelle – propriétaire de l'école de conduite Zünd Kriessern – pilote motocross de 1978 à 2009 – aujourd'hui entraîneur, mécanicien – responsable et conseiller.

Katja: 27 ans – pilote expérimentée (depuis septembre porte le nom Baumgartner), étude universitaire de sport Uni Berne, sciences du sport + géographie, étude PH St-Gall médias + informatique, formation dans le concept pour les jeunes pilotes FMS avec Swiss Olympic – motocross dans la Women Cup.

Nina: 25 ans – maturité fédérale – Bachelor «FaGe» Assistante professionnelle soins et santé Hôpital cantonal St-Gall – pilote motocross dans le Women Cup, éventuellement MX CM Women.

Michelle: La benjamine 22 ans – maturité à la Haute – Ecole Landquart, assistante vétérinaire – étude physiothérapie – athlétisme – motocross dans le Women Cup, éventuellement MX CM Women.



Michelle Zünd



v.l.n.r.: Doris, Katja, Michelle, Nina, Walter

Andi gewinnt auch bei Katja

Andi triomphe aussi auprès de Katja

Andi Baumgartner, der mehrfache Motocross Schweizermeister und Katja Zünd, die attraktive Women Cup Motocross Pilotin haben im September ja gesagt.

Neben der Familiengründung engagieren sich beide weiterhin im Motocross Sport beim Nachwuchs-Förderungsprogramm der FMS, in Zusammenarbeit mit Swiss Olympic.

Wir wünschen dem glücklichen Paar viele schöne Erlebnisse auf dem gemeinsamen Lebensweg. III



Eine solche Geschichte ist nur möglich, wenn es «A» einen Motocross infizierten Vater gibt und «B», dieser eine begeisterungsfähige, junge Lady findet (übrigens auf dem Tanz am Waldfest), die alle verrückten Pläne des Vaters mitmacht.

W.L. So geschehen bei Zünds. Man liebt sich und die Familie wächst. Nach sechs Jahren sind sie stolze Eltern von drei gesunden, hübschen Mädels.

Der Vater pflegte weiter sein Hobby Motocross, die Familie war selbstverständlich immer dabei. Dass die Mädchen schon bald dem Vater naheiferten, versteht sich von selbst.

So kam es, dass ab ca. 2010 die Mädels in verschiedenen Nachwuchsklassen an regionalen Jugend-Motocross-Rennen teilnahmen. Der Vater wurde vom Fahrer zum Mechaniker und Manager. Heute sind alle drei Zünd-Ladys aktive, schnelle und erfolgreiche Teilnehmerinnen am Swiss Motocross Women Cup und sind regelmässig in den Top 10 zu finden.

Finanziert wird das ganze Unternehmen zu etwa 70 % von der Familie, dazu etwa 30 % von begeisterungsfähigen, regionalen KMU-Betrieben und KTM Schweiz. III

Wer sind die Zünds:

Doris: Mutter (58), PTT Fachfrau, Fahrschul-Managerin, Mutter, Hausfrau, Mädchen für alles, Team-Managerin, Materialchefin und Trösterin.

Walter: Vater (58), Automechaniker, Handelsschule, Inhaber Fahrschule Zünd Kriessern, Crosser von 1978 – 2009. Heute Trainer, Mechaniker, Manager und Betreuer.

Katja: Die erfahrene 27-jährige (seit September mit dem Namen Baumgartner). Sportstudium Uni Bern (Sportwissenschaft + Geografie), Studium PH St. Gallen (Medien + Informatik), FMS Nachwuchskonzept Ausbildung mit Swiss Olympic.
MX: Weiter Women Cup

Nina: Die mittlere (25), Matura (Bachelor «FaGe»), Fachfrau Gesundheit im Kantonsspital St. Gallen.
MX: weiter Women Cup, ev. MXW Women

Michelle: Sie jüngste (22), Matura an der Fachhochschule Landquart, Tierarztassistentin, Studium Physio und Leichtathletik.
MX: Weiter Women Cup, ev. MXW Women



v.l.n.r.: Michelle, Nina, Katja



Nina Zünd

DS Chronograph Automatic: Die Essenz von über 130 Jahren Uhrmacherkunst

Dieser Chronograph ist eine Klasse für sich. Certina hat die Erfahrung aus über 130 Jahren Schweizer Uhrmacherkunst in einen einzigartigen Zeitmesser einfließen lassen. Er präsentiert sich ultraklassisch und höchst innovativ zugleich. Das Design der eleganten DS Chronograph Automatic geht auf ein Modell von Ende der 1940er Jahre zurück. In ihrem Inneren schlägt jedoch eine hochmoderne Silizium-Spiralfeder – eine Premiere bei Certina, die keine würdigere Gestalt hätte annehmen können.



Certina: Edel. Klassisch. Anspruchsvoll. Die DS Chronograph Automatic hat es in sich – innen wie aussen. Ihr hochwertiges Uhrwerk ist die Weiterentwicklung des berühmten Valjoux 7753. Die innovative Silizium-Spiralfeder des Automatikkalibers schwingt besonders gleichmässig und bleibt unbeeindruckt von Temperaturschwankungen und Magnetfeldern. Zusammen mit dem bewährten DS Konzept der doppelten Sicherheit und komfortablen 60 Stunden Gangreserve kann sich der Träger so stets auf ihre Präzision verlassen.

Auch optisch präsentiert sich die DS Chronograph Automatic absolut erstklassig. Inspiriert sind ihre klassischen Linien von einem Certina Modell aus den 1940er Jahren. Die Ähnlichkeiten liegen auf der Hand: Etwa das gewölbte, silberfarbene Zifferblatt mit den leicht gebogenen, gebläuten Zeigern – ein charakteristisches Zeichen klassischer, hochwertiger Armbanduhren. Passend dazu ist das Uhrglas erhaben gearbeitet und bietet so beste Einblicke von allen Seiten. Im Jahr 2020 ist es aus kratzfestem Saphirglas gefertigt und erhebt es sich über einem Edelstahlgehäuse von 42 mm Durchmesser.

Die Chronographenfunktion verleiht dem klassischen Design dezente Sportlichkeit. Zentrale Stoppsekunde und 30-Minuten-Zähler werden von Tachymeter- und Telemeter-Skala am Zifferblatt- rand ergänzt. Mit letzterer lassen sich Entfernungen auf Basis von Schallgeschwindigkeit berechnen – etwa die eines Gewitters, mit Hilfe von Blitz und Donner. Vollendet wird dieser Ausnahmezeitmesser von einem schwarzen Lederband mit Schmetterlings- schliesse. III

Technische Angaben

Uhrwerk:	Automatik ETA A05.H31, Swiss Made, Silizium-Spiralfeder Stunden, Minuten, kleine Sekunde Chronograph: Stoppsekunde, 30-Minuten-Zähler, Telemeter, Tachymeter 60 Stunden Gangreserve
Gehäuse:	Edelstahl, 42 mm Durchmesser
Zifferblatt:	Silberfarbenedes, gewölbtes Zifferblatt; Kleine Sekunde 9 Uhr 30-Minuten-Zähler bei 3 Uhr
Zeiger:	Gebläut, gebogen
Wasserdichtigkeit:	Bis zu einem Druck von 10 bar (100 m)
Glas:	Entspiegeltes, gewölbtes Saphirglas
Armband:	Lederband, Schmetterlings- schliesse mit zwei Drückern
Besonderheit:	DS (Doppelte Sicherheit), antimagnetische Silizium-Spirale, aufwendige Hommage an ein historisches Modell
Referenz / Preis:	C038.462.16.037.00 Schweiz CHF 1'890.00*

*unverbindliche Preisempfehlung

Kontakt:

Certina SA III Mattenstrasse 149 III 2503 Biel, Schweiz
+41 (0)32 933 35 50 III pr@certina.com

VICTORZONE



New YZ250F & YZ450F Monster Energy Yamaha Racing Edition

www.yamaha-motor.ch



Siege und Podestplätze der Monster Energy Yamaha Factory Teams in der MXGP und der MX2 WM sowie der Gewinn der AMA Supercross 250SX Meisterschaft untermauern das atemberaubende Potential der neuen Yamaha Motocross-Maschinen. Enorme Performance, optimiertes Fahrwerk, geringes Gewicht und präzises Handling ermöglichen Dir absolute Spitzenleistungen. Lande auch Du in der VictorYZone – jetzt mit den exklusiven Renn-Replicas YZ250F und YZ450F der Yamaha Racing Edition im aufregenden Look der Monster Energy Yamaha Factory Teams.



Honda CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

2021 CRF1100L Adventure Sports

Die CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ist mehr denn je geeignet für Langstrecken. Ohne jedoch mit der Tradition zu brechen, wie das 21-Zoll-Vorderrad beweist. Dadurch ist sie nach wie vor geländetauglich. Das erste angenehme Gefühl kommt beim Aufsteigen: Mit ihrer Sitzhöhe von 850 bis 870 mm ist sie tiefer als ihre Vorgängerin (900 bis 920 mm).



Leichter und leistungsfähiger

Das Motorrad ist 5 kg leichter geworden, während die Leistung auf 102 PS gestiegen ist. Allerdings ist vor allem das erhöhte Drehmoment zu spüren.

Auf den kurvenreichen Strassen haben wir festgestellt, dass die Kombination aus geringerem Gewicht, und schmalen Rahmen, zu einem besonders handlichen Motorrad geführt hat.

Ausgezeichnetes DCT

Die DCT-Version mit einem neuen sechssachsigen IMU-Steuerungsprogramm hat uns vollkommen überzeugt.

Komplette Originalausstattung

Die Originalausstattung der Africa Twin gehört zu den vollständigsten auf dem Markt. Die Einstellungen gehen so weit, dass es unmöglich ist, nur eine Funktion zu erwähnen. Sie reichen in der Tat von ruhig bis zu sehr sportlich. Das Gleiche gilt im Gelände. Wir wählen den Offroad-Modus (direkt über dem Gravel-Modus) mit ausgeschaltetem ABS. Auch der TFT-Screen mit einem kleinen digitalen Bildschirm darunter ist gut durchdacht. Beide sind sowohl im Stehen als auch im Sitzen gut lesbar.

Ein neues Kapitel

Die Africa Twin ist einfach zu bedienen. Wenn Sie bereits verstanden haben, wie die Elektronik funktioniert, ist es sogar ganz einfach. Honda sagt, es sei ein Motorrad, das entwickelt wurde, um Kontinente zu durchqueren. Und das stimmt auch. |||

La CRF1100L Africa Twin Adventure Sports est plus que jamais une moto destinée au voyage. Cependant, elle ne renie pas les traditions comme en témoigne sa roue avant de 21 pouces. Elle possède donc toujours cette faculté d'évoluer en tout-terrain. Première sensation importante lorsque vous montez sur la moto : elle n'est plus aussi haute que son aînée qui avait une hauteur de selle de 900 ou 920 mm alors que pour la nouvelle elle est de 850 ou 870mm.

Plus légère et plus puissante

La moto est 5 kg plus légère tandis que la puissance a augmenté à 102 ch. Pourtant, c'est principalement le couple accru qui se fait sentir.

Sur les routes sinueuses, nous avons constaté que la combinaison d'un poids inférieur, d'un nouveau cadre plus étroit, d'une structure plus fine et d'une suspension à commande électronique Showa EERA avait permis d'obtenir une moto particulièrement maniable.

Equipement d'origine complet

L'équipement d'origine compris dans l'Africa Twin est parmi les plus complets du marché. Vous pouvez aller si loin dans les réglages qu'il est difficile de ne mentionner qu'une caractéristique concernant cette moto. On passe en effet du calme au très sportif. Et de tout ce qui se trouve entre. Personnellement, nous préférons rouler en mode Touring où toute la puissance est disponible. Cela recommence lorsque vous roulez en tout-terrain. Nous avons pris le mode Off Road (juste au-dessus du mode Gravel) avec l'ABS désactivé. L'écran TFT avec un petit écran numérique en dessous est également bien pensé.

Nouveau chapitre

L'Africa Twin est en réalité très facile d'utilisation. Si vous avez déjà compris comment fonctionne l'électronique, c'est même assez simple. Honda dit que c'est une moto conçue pour traverser les continents. C'est vrai. |||



Prüfung neu bis 30. Juni 2021 möglich

Examen pratique possible jusqu'au 30 juin 2021

Good News: Der prüfungsfreie Umstieg von der Kategorie A «beschränkt» in die unlimitierte Kategorie A ist wegen der Corona-Auswirkungen nun auch möglich, wenn die praktische «A beschränkt»-Prüfung nicht wie vorgesehen bis zum 31. Dezember 2020, sondern neu bis zum 30. Juni 2021 abgelegt wird.



SFMR: Zu wenig Schulungs- und Prüfungstermine

Die Coronavirus-Pandemie hat jedoch zu längeren Schliessungen kantonaler Behörden und Ausbildungszentren geführt. In dieser Zeit konnten keine praktischen Grundschulungen für Motorrad-Fahrschüler und auch keine praktischen Führerprüfungen durchgeführt werden.

Keine Möglichkeit zur Prüfung – unverschuldet sechs Monate Verlängerung

Deshalb hat das ASTRA folgende neue Weisung erlassen: Die Leistungsbeschränkung bei der Kategorie A wird auf Gesuch der Ausweisinhaber/in frühestens zwei Jahre nach der Erteilung des Führerausweises aufgehoben, wenn:

- sie oder er vor dem 1. Januar 2021 einen Lernfahrausweis der Kategorie A beschränkt auf 35 kW erworben hat;
- mit diesem Lernfahrausweis die praktische Führerprüfung bis 30. Juni 2021 bestanden hat; und
- in den letzten zwei Jahren vor der Einreichung des Gesuchs um Aufhebung der Leistungsbeschränkung bei der kantonalen Behörde keine Widerhandlung gegen die Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts begangen hat, die zu einem Entzug des Führerausweises geführt hat. |||



Le passage de la catégorie «A limitée» (35 kW) à la catégorie «A illimitée» sans examen est désormais également possible en raison des effets corona, si l'examen pratique «A limité» n'est pas passé avant le 31 décembre 2020 mais avant le 30 juin 2021.

OSMS: La pandémie de coronavirus a donné lieu à des situations exceptionnelles

Depuis le printemps 2020, la pandémie de coronavirus a donné lieu à des situations exceptionnelles également en Suisse. D'une part, la pandémie a modifié le comportement de la population suisse en matière de mobilité ; la demande en motocycles et la formation correspondante ont fortement augmenté. D'autre part, durant les premiers mois en particulier, la pandémie a entraîné la fermeture d'autorités cantonales et de centres de formation. Les élèves motocyclistes n'ont donc pu suivre aucune formation pratique de base ni passer aucun examen pratique. En outre, comme tous les ans à partir de novembre, quasiment aucun examen de ce type n'est organisé en raison des conditions météorologiques défavorables.

Nouvelles règles pour 2021

Afin de tenir dûment compte de ces circonstances et éviter les cas de rigueur, l'OFROU se fonde sur l'art. 150, al. 6, de l'ordonnance réglant l'admission à la sécurité routière (OAC ; RS 741 .51) pour édicter les instructions ci-après :

- Obtention sans examen de la catégorie A pour les motocycles d'une puissance illimitée
 - s'il a obtenu un permis d'élève conducteur de la catégorie A, limité pour les motocycles dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide n'excède pas 0,20 kW/kg ;
 - s'il a passé avec succès l'examen pratique jusqu'au 30 juin 2021 avec ce permis d'élève conducteur valable; et
 - si, durant les deux ans précédant le dépôt de la demande auprès des autorités cantonales sollicitant la levée de la limitation de puissance, il n'a commis aucune infraction aux dispositions du droit de la circulation routière ayant entraîné ou pouvant entraîner le retrait du permis de conduire. |||

Viel Lärm um wenige

Der Widerstand gegen Motorengeräusche wird immer lauter. Linke Politiker fordern gar Verbote. Dabei sind die Fahrzeuge in den letzten Jahren deutlich ruhiger geworden.



Dr. Philipp Gut: Es ist ein heisses Eisen, das die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Nationalrats an ihrer Sitzung im November behandeln wird. Auf dem Tisch liegen zwei parlamentarische Initiativen von Gabriela Suter (SP) zu der in den letzten Monaten auch in den Medien heftig diskutierten Frage des Strassenverkehrslärms.

Die eine Initiative fordert, dass die gesetzlichen Grundlagen für den Einsatz von Lärmradargeräten geschaffen werden. Der zweite Vorstoss will gar ein «Fahrverbot von Motorrädern mit einem Standpegel von über 95 Dezibel». Während damit gezielt die Motorradfahrer ins Visier genommen werden, sind von der parlamentarischen Initiative 20.443 («Mit Lärmblitzern gegen unnötigen Fahrzeuglärm vorgehen») potenziell auch die Automobilisten in der Schweiz betroffen. Bisher fehlen für beide der radikalen Massnahmen entsprechende Gesetze. Die Zulassung von Motorrädern wird auf europäischer Ebene im Rahmen von EU-Richtlinien geregelt.

Was die Einführung von Lärmradargeräten betrifft, sind entsprechende kantonale Vorstösse von links-grüner Seite bisher gescheitert. So haben etwa die Kantonsregierungen von Zürich und Aargau auf die fehlenden Bundesgesetze hingewiesen.

Bund unterstützt «Lärmblitzer»

Gleichzeitig sind der Bund und private Firmen daran, technische Lösungen zu erarbeiten. Das Unternehmen Müller-BBM Schweiz AG mit Sitz in Muttenz hat im Auftrag des Bundesamts für Umwelt eine Machbarkeitsstudie zu den Lärmblitzern erstellt. Und die ETH Lausanne tüfelt in Zusammenarbeit mit dem Start-up Securaxis ebenfalls an einem solchen Gerät.

Allerdings gibt es zurzeit auch auf technischer Seite noch erhebliche Unwägbarkeiten. Bislang fehlt eine beweisichere und überall anwendbare Messmethode. Ein ungelöstes Problem liege etwa darin, verlässlich herauszukristallisieren, welches Fahrzeug in einer Gruppe wie laut unterwegs ist, sagt Wolter Wobmann (SVP), der die Initiativen von Gabriela Suter bekämpft. Der Solothurner Nationalrat ist Präsident der Fédération Moto Suisse (FMS), des grössten Motorradfahrerverbands der Schweiz.

Hier ist also – auch aufgrund des Stands der Technik – nicht unbedingt mit einem raschen Erfolg der Initiative zu rechnen. Als «sehr gefährlich» taxiert Walter Wobmann hingegen das von linker Seite geforderte Verbot von Motorrädern mit einem Standpegel von über 95 Dezibel. Diese Forderung könnte in der zuständigen Nationalratskommission durchaus eine Mehrheit finden. Falls es so weit kommt, kündigt Roland Müntener bereits politisch

Widerstand an. Der Präsident von Motosuisse, der Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure, erachtet eine Sonderregelung mit einem Fahrverbot ausschliesslich in der Schweiz als unsinnig. Kein Hersteller würde extra für den Schweizer Markt produzieren. Müntener betont, dass 98 Prozent der Töfffahrer sich so verhalten, dass es keine Probleme gibt. Es sei ihm wichtig, klarzumachen, dass die Importeure «absolut keine Freunde derjenigen sind, die unnötigen Lärm verursachen».

Rückwirkendes Verbot: Enteignung droht

Doch zurück zum Vorstoss von Gabriela Suter. Ein Verbot, wie sie es anstrebt, wäre auch rechtlich äusserst fragwürdig. Es würde nämlich auch rückwirkend gelten. Faktisch würden damit alle Besitzer von Motorrädern, deren Lärmpegel über dem neuen Grenzwert liegt, enteignet oder zu teuren Um- oder Nachrüstungen gezwungen.

Dass die Furcht der Motorradfahrer keineswegs unbegründet ist, zeigt ein Blick in die Archive: Vor sieben Jahren hat die UREK schon einmal eine «rückwirkende Umsetzung der europäischen Emissionsbegrenzungen in der Schweiz» sowie eine «Verstärkung der Lärmvorschriften» beschlossen. Damals fand der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 29.11.2013 deutliche Worte: «Die in der Motion verlangte Um- und Nachrüstungspflicht wäre bei vielen Motorrädern entweder technisch gar nicht oder nur mit grossen Kosten möglich», so der Bundesrat. Weiter schrieb er: «Dürften die Motorräder ohne Um- oder Nachrüstung künftig nicht weiterverwendet werden, träfe dies Konsumenten, die sich legal verhalten haben, indem sie ein vorschriftskonformes, EU-weit zulassungsfähiges Motorrad gekauft haben.» Sie dafür büssen zu lassen, wäre ungerecht. Zudem sei eine Rückwirkung von neuem Recht in aller Regel nicht angebracht.

An der Gültigkeit dieser juristischen Argumente hat sich bis heute nichts geändert. Was sich hingegen verschoben hat, sind die Mehrheitsverhältnisse im Parlament. Die grüne Welle hat eine Reihe von neuen Volksvertretern in den National- und Ständerat gespült, die empfänglich sein dürfte für den Kreuzzug gegen die Minderheit der Motorradfahrer in diesem Land.

Die Lärmgegner werden überdies getragen von einer Stimmung in Medien und Teilen der Bevölkerung, die klar feindlich gegen als zu laut empfundene Motorfahrzeuge eingestellt ist. Selten hat man so viele empörte Berichte gelesen wie seit dem Lockdown im Frühling, als manche die rassige Ausfahrt als Ventil für das verordnete Nichtstun benutzten.

Reifen verursachen mehr Lärm als Motoren

Doch wie steht es mit den Fakten? Hat der Motorenlärm tatsächlich zugenommen? Die Antwort lautet klar: nein. Das halten selbst so unverdächtige Quellen wie das Umweltministerium des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen fest. Subjektiv werde oft das Motorengeräusch für die lauteste Lärmquelle im Strassenverkehr gehalten, heisst es in der Broschüre «Leises Fahren». Doch dieser Eindruck sei falsch: «Verbrennungsmotoren sind in den letzten Jahren deutlich leiser geworden.» Ein weiteres Faktum, das in der aktuellen Debatte praktisch vollständig ausgeblendet wird, formuliert das Umweltministerium so: «Verkehrslärm wird heute überwiegend durch die Reifen verursacht.» Es sind mithin die Schallwellen, die durch das Ansaugen und Wegdrücken der Luft verursacht werden, die mit Abstand die grössten Lärmemissionen auslösen.

Eine Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg wies überdies nach, dass der Emissionspegel von Motorrädern und Autos bei gleicher Geschwindigkeit ungefähr gleich hoch ist. Viele Motorräder waren sogar deutlich leiser als die Pkws, allerdings wurden vereinzelt besonders laute Töffs gemessen – und die würden von den Anwohnern vermutlich stärker wahrgenommen.

Eine Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg wies überdies nach, dass der Emissionspegel von Motorrädern und Autos bei gleicher Geschwindigkeit ungefähr gleich hoch ist. Viele Motorräder waren sogar deutlich leiser als die Pkws, allerdings wurden vereinzelt besonders laute Töffs gemessen – und die würden von den Anwohnern vermutlich stärker wahrgenommen.

Eine Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg wies überdies nach, dass der Emissionspegel von Motorrädern und Autos bei gleicher Geschwindigkeit ungefähr gleich hoch ist. Viele Motorräder waren sogar deutlich leiser als die Pkws, allerdings wurden vereinzelt besonders laute Töffs gemessen – und die würden von den Anwohnern vermutlich stärker wahrgenommen.

Erkenntnisse der «Psychoakustik»

Dass beim Thema Lärm viel Psychologie im Spiel ist, belegt auch eine Untersuchung der Universität Wien. Bei gleichen Pegelwer-

ten wurden Motorradgeräusche von den Testpersonen als lauter und störender empfunden als Automobilgeräusche. Die Wissenschaftler erklären dies einerseits «psychoakustisch», durch «eine hohe Lautheit mit starkem Energiegehalt bei zwei bis vier Kilohertz, eine klangfarbliche Schärfe und ausgeprägte Rauigkeit». Andererseits hänge das Lärmempfinden auch stark von der Einstellung der Testperson ab: Wer Motorräder oder Autos nicht mag, reagiert besonders sensibel.

Diese Erkenntnis deckt sich wohl mit der Alltagserfahrung von vielen. Zugenommen hat nicht der Lärm der Fahrzeuge, sondern die Intoleranz gegenüber dem Motorenklang. Ich erinnere mich noch, wie wir als Kinder aufgeregt zum Strassenrand rannten, als wir einen schnellen Töff heranbrausen hörten. Das müssen nicht alle so wahrnehmen, aber umgekehrt gilt: Die Politikerinnen und Politiker sollten nicht immer gleich zu neuen Vorschriften und pauschalen Verboten greifen, wenn einzelne über die Stränge hauen. Die Verursachung unnötigen Lärms ist bereits nach heutigem Recht strafbar. Es wäre deshalb falsch, eine Gesetzgebungsmaschinerie in Gang zu setzen, die erst noch entscheidende wissenschaftliche Fakten negiert und juristisch verfehlt ist. Philipp Gut

www.kiska.com
www.husqvarna-motorcycles.com
Photo: R. Schmid

Vitpilen 701

693 cm³ 75 ps 158 kg

Die Ideallinien gibts offline.

SO WIE DAS SURFEN IM INTERNET NICHTS MIT DEM MEER ZU TUN HAT, KANNST DU VOM BÜROSTUHL AUS KEINE BESCHLEUNIGUNG ERLEBEN.

Ton terrain de jeu : le monde réel.
Tout comme surfer sur le web n'a rien à voir avec l'océan, tu ne ressentiras pas le frisson de tourner la poignée de gaz assis sur une chaise.

Please make no attempt to imitate the illustrated riding scenes, always wear protective clothing and observe the applicable provisions of the road traffic regulations. The illustrated vehicles may vary in selected details from the production models and some illustrations feature optional equipment available at additional cost.

sportlifeone – bereit für das Leben danach

Wann ist eine Sportkarriere zu Ende?

«Ich will noch zwei Jahre fahren, dann höre ich auf.» Das tönt gut, ist aber trügerisch. Gerade Sportler, die einen Helm tragen, kennen die Antwort auf diese Frage nicht hundertprozentig



sportlifeone: Motorsport ist bekanntlich Risikosport. Und es gibt noch mehr Faktoren als der direkte Gegner auf zwei Rädern, die den Rennfahrer stoppen können ... neuerdings auch das kleine

Virus, das alle durchschüttelt.

Wenn der Rücktritt letztlich Tatsache ist, beginnt für viele Leistungssportler ein komplett neuer Lebensabschnitt. Wer während vielen Jahren alles auf die Karte Sport gesetzt und auf manches verzichtet hat, ist von der «Aussenwelt» abgekoppelt. Wer keine Ausbildung hat, findet nicht gleich einen Traumjob. Viele Sportler beginnen dann nochmals ganz von vorn.

Es gibt aber auch Beispiele, wie man diesen Wendepunkt im Leben erfolgreich meistern kann. Der Fussballer Diego Benaglio hat in diesem Sommer den Rücktritt vom Profisport erklärt. Der 37-jährige Torhüter verabschiedete sich nach drei Jahren bei der AS Monaco auf eigenen Wunsch von der internationalen Bühne. Fiel er nun in ein Loch? Nein, keineswegs. Denn Benaglio hat sich seit mehr als fünf Jahren auf diesen Tag vorbereitet. Seine Vorsorge begann schon zu seinen besten Zeiten, als der mit dem VfL Wolfsburg deutscher Meister wurde und in der Champions League spielte. «Mein Vater hat mich eng begleitet und mir die richtigen Partner vermittelt», schaut er zurück. «Wenn ich heute

sehe, dass viele Fussballer aufgrund ihres Lebensstil am Ende keinen Euro im Sack haben, so macht mich das traurig und hellhörig.» Der Zürcher hat nicht nur sein Vermögen in Immobilien gut angelegt, er hat auch berufliche Pläne, die er nun ausrollen kann. Er kann sich nun vermehrt Zeit für seine Familie nehmen und sieht seiner eigenen Nachkarriere absolut entspannt entgegen.

Diego Benaglio ist Botschafter der Dienstleistungsplattform sportlifeone, die an Ostern 2020 lanciert wurde. Er will dafür werben, dass man sich bewusst mit einer frühzeitige Vorsorge befassen soll. sportlifeone offeriert genau das und adressiert sich an Nachwuchsleistungssportler, Profis und Ehemalige. «Dieses Netzwerk besteht aus sieben Firmen, die Lösungen für private Themen in höchster Qualität garantieren», sagt Geschäftsführer Martin Zinser. Vermögensberatung, Steuerberatung, Versicherungen, Marketing und Kommunikation, Medicoaching, Karriereberatung und Rechtsberatung – all diese Branchen bietet sportlifeone seinen Mitgliedern an. «Wer etwas braucht, erhält seine massgeschneiderte Lösung - dann, wenn er sie braucht», erklärt Zinser das Businessmodell.

sportlifeone bleibt ein verlässlicher Partner auch über das Karrierende hinaus. Zinser ist überzeugt, dass nicht nur Fussballer oder Eishockeyaner davon profitieren können. Auch Schweizer Motorsportler sind bei sportlifeone gut und sicher aufgehoben. «Ich lade die professionellen Motocross- und Strassenfahrer ein, sich sportlifeone anzuschliessen», sagt Zinser. Eine Mitgliedschaft ist kostenlos und bringt keine Verpflichtungen. «Wer bei uns dabei ist, der hat schon während der Karriere einen freien Kopf verhehlen, der ihn schnell und sicher macht.» |||

**Diego Benaglio –
der Schweizer Fussballstar
hat seinen Rücktritt
sorgfältig geplant.**



Die neue Yamaha MT-09

La nouvelle Yamaha MT-09

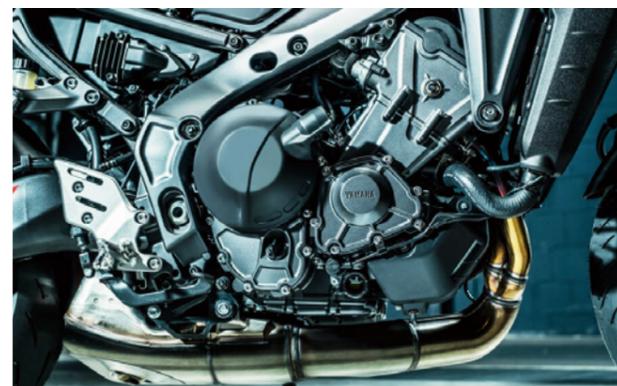
Die brandneue MT-09. Das Hyper Naked Bike mit klassenführenden Spezifikationen.



Yamaha: Höheres Drehmoment, geringeres Gewicht und radikal neues Aussehen The Dark Side of Japan Ende des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts setzte sich eine Gruppe visionärer Designer mit einigen der talentiertesten Ingenieuren der Branche zusammen. Sie arbeiteten an einem Motorrad, das zu einer Ikone in der Geschichte. |||

La toute nouvelle MT-09 Hyper Naked avec les meilleures spécifications de sa catégorie.

Yamaha: Comme la première décennie du 21e siècle touchait à sa fin, un groupe de concepteurs visionnaires et certains des ingénieurs les plus talentueux de l'industrie travaillaient sur ce qui allait devenir l'une des motos emblématiques de l'histoire de Yamaha Motor Co. Ce sera le début d'un tout nouveau chapitre dans l'histoire de Yamaha, qui verra l'entreprise se détacher de la conception traditionnelle des motos japonaises et prendre une nouvelle direction audacieuse - et ce faisant, elle se rétablira comme une marque innovante et passionnante au sein de l'industrie. |||



3W Motosport übergibt Schweizer ÖHLINS Import an Parts World AG

3W Motosport cède l'importation d'ÖHLINS Suisse à Parts World AG

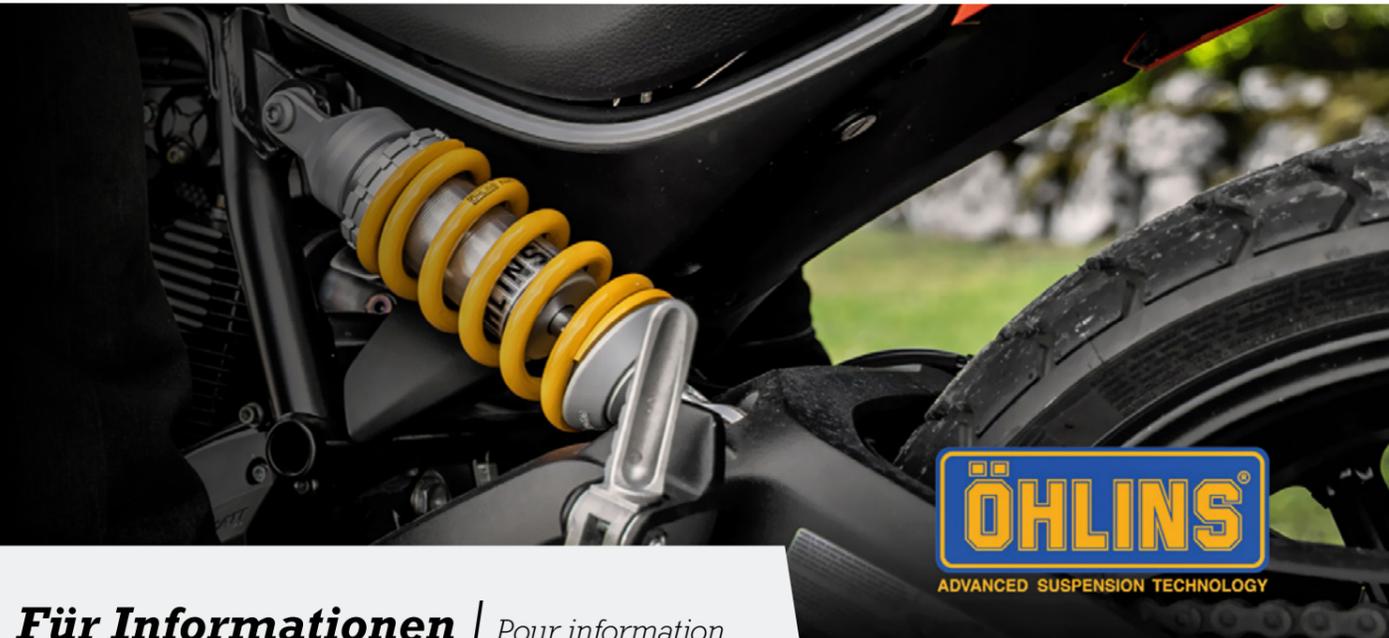
3W Motosport aus Neftenbach (ZH) übergibt per 1. September 2020 den Schweizer Import und den Vertrieb von ÖHLINS Motorradprodukten an die Parts World AG in Lohn-Ammannsegg (SO). Zur Sicherstellung eines optimalen Kundendienstes stellt Patrik Wäckerlig von 3W Motosport sein Produktwissen dem neuen ÖHLINS Importeur weiterhin zur Verfügung.



hostettler Group: Andy Matter, Geschäftsleiter von Parts World äussert sich zufrieden: «Ich bin sehr erfreut, den Schweizer Kunden jetzt das gesamte ÖHLINS Motorradsortiment über den Fachhandel wie auch über unseren Webshop anbieten zu können. Patrik bin ich sehr dankbar, dass er uns sein Wissen im Dienste der Kunden weiterhin zur Verfügung stellt. So können wir zusammen optimale Rahmenbedingungen zum künftigen Vertrieb dieser hochwertigen Fahrwerkskomponenten schaffen.» III

3W Motosport de Neftenbach (ZH) cède au 1^{er} septembre 2020 l'importation suisse et exploitation des produits moto ÖHLINS à Parts World AG à Lohn-Ammannsegg (SO). Pour garantir un service optimal à la clientèle, Patrik Wäckerlig de 3W Motosport continuera de mettre à disposition sa connaissance des produits au nouvel importateur ÖHLINS.

hostettler Group: Andy Matter, Directeur de Parts World exprime sa satisfaction: «Je suis très heureux de pouvoir fournir aux clients suisses l'assortiment complet moto ÖHLINS par l'intermédiaire du commerce spécialisé et par notre plateforme online. Je suis très reconnaissant envers Patrik qu'il continue de nous apporter ses connaissances au service de nos clients. De cette manière, nous pouvons travailler ensemble pour créer les conditions-cadres optimales dans la vente future de ces produits de grande qualité.»



Für Informationen | Pour information



3W Motosport III Patrik Wäckerlig
Weiachstrasse 90 III 8413 Neftenbach
+41 52 315 31 88 III info@3w-motosport.ch
www.3w-motosport.ch



Parts World AG III Andy Matter
Heinibühlstr. 34 III 4573 Lohn-Ammannsegg
+41 32 677 24 21 III info@parts-world.ch
partsworldshop.com



60 Jahre Töff-Kult-Beiz Isebähnli – Trimbach

60 ans – Restaurant Isebähnli, Trimbach – mecque de la moto

Boris Bieri – Koch, Kellner, Barkeeper, Rock ,n' Roll- und Töff-Fan ist motiviert und stolz, dass er nach 4 Generationen (Familie Flückiger) im Januar 2020 das Isebähnli übernehmen konnte.

W.L. Wenn Du das Isebähnli, die beste Töff-Kultbeiz seit 60 Jahren der Schweiz übernehmen darfst, hast Du als Beizer das grosse Los gezogen.

Von Frühling bis Herbst strömen jeden Donnerstagabend bis zu 1'000 Biker aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich nach Trimbach zum friedlichen Töff-Happening.

Es wird über alles diskutiert was Biker interessiert, im Moment aber vor allem über das Thema «Motorradlärm». Die FMS ist mit der Kommission Verkehrssicherheit (unterstützt von Präs. Walter Wobmann) vor Ort und informiert wie die Probleme gelöst werden können. Wenn es nicht anders geht, als letzte Massnahme mit einer nationalen Töffdemo in Bern wie 2003.

Roli mit Freundin und Fredy aus dem Aargau sagen aber auch, was Sie über die kleine Gruppe mit den offenen Auspuffen denken: «Diese ewig gestrigen sind Schuld am schlechten Image der Töffszene». Die Polizei muss diese «Krachbrüder» hart bestrafen. Und wenn es nicht anders geht die schlimmsten aus dem Verkehr ziehen (macht man mit den Auto-Posern ja auch). III

Boris Bieri, cuisinier – bistrotier – barman – passionné de rock and roll et de moto – est motivé et fier d'avoir pu reprendre l'Isebähnli dès janvier 2020, après 4 générations (Familie Flückiger).

Si tu peux reprendre le Isebähnli, depuis 60 ans le meilleur point de rencontre des motards en Suisse, tu as gagné le gros lot comme restaurateur.

Chaque jeudi soir, du printemps à l'automne, jusqu'à plus de 1000 motards provenant de la Suisse, de l'Allemagne et de la France affluent vers Trimbach pour un paisible rendez-vous entre passionnés.

Tout ce qui concerne la moto est thème de discussion, actuellement et plus particulièrement, la « nuisance sonore motocycliste ». La FMS est présente sur place avec la commission de la sécurité routière (soutenue par le président Walter Wobmann) et informe de quelle manière les problèmes peuvent être résolus ; s'il n'y a pas d'autre option que la dernière mesure d'une démonstration nationale motocycliste à Berne comme en 2003.

Roli avec son amie et Fredy de l'Argovie expriment aussi ce qu'ils pensent d'un groupe minoritaire avec des pots d'échappement bruyants : ces éternels tapageurs sont responsables de la mauvaise image propagée de la scène motocycliste. La police devrait sanctionner plus sévèrement ces « frères bruyants » et s'il n'y a pas d'autre option, devrait retirer les pires de la circulation (il en va de même pour leurs pendants automobilistes). III



Isebähnli-Wirt
Boris Bieri



Donnerstags:
bis zu 1000 Bikes



**Rolf Weber,
Walter Wobmann,
Othmar Klopstein**



**Töff-
Gespräche**



**Roli mit Freundin und
Fredy aus dem Aargau**

Herbsttour in den Schwarzwald

Am Bettags Wochenende startete die MRSV Motorradgruppe zur Herbsttour.



Robert Mathys: Silvia und Magnus waren für das leibliche Wohl zuständig.

Pünktlich um 7 Uhr starteten wir beim MRSV (Werkhöfli) Richtung Herdern – Stein a. Rhein – Öhningen-Schienerberg – Gottmadingen – Opfertshofen, weiter ging die Fahrt Richtung Engen – Balingen – Haigersloch – Sulz am Neckar – Lombach / Lossburg ins Hotel Linde wo uns ein sehr feines Mittagessen serviert wurde. Anschliessend weiter nach Hammersbach – Haslach im Kinzigtal nach Ettenheim / Münchweier. Im Gasthof Rebstock gabs dann das 1. kühle Bier bis Ernst die Zimmer gebucht hatte, nach dem Apéro wurde ein echtes (Schwarzwald)-Menü serviert. Das war der Samstag bei schönstem Wetter. Nach dem Sonntags-Frühstück starteten wir zum 2. Teil der Reise. Die Fahrt führte uns über Emmendingen – Kirchzarten – Münsertal – Todtmoos – Görwihl nach Rüsswihl wo wir im Hotel Lamm zum Mittagessen erwartet wurden.



MRSV Frauenfeld Motogruppe

Weiter durchs Alptal – Jestetten - die Reben im Klettgau – Hallau – Marthalen – Trüllikon – Neunforn – Buch – Weiningen zu Moni's FMS Restaurant Alpenblick zum Schlusstrunk. Auf die tolle unfallfreie 580 km Herbsttour wurde angestossen. Herzlichen Dank an Urs für seine Routenwahl, und Ernst für die Organisation. |||

SWISS-MOTO setzt 2021 aus – Ein hybrider Ersatzevent wird geprüft

Die MCH hat in Abstimmung mit dem Verband der Schweizerischen Motorrad- und Rollerimporteure motosuisse beschlossen, die SWISS-MOTO vom 18. bis 21. Februar 2021 nicht im bisherigen Format durchzuführen. Die Veranstalterin prüft stattdessen die Durchführung eines kleineren Ersatzevents – live und digital oder rein virtuell.



SWISS-MOTO: Mit durchschnittlich über 65'000 Besucherinnen und Besuchern aus der ganzen Schweiz und dem angrenzenden Ausland gehört die SWISS-MOTO zu den bestbesuchten nationalen Töff-Events.

Das Organisationsteam hat nach Rücksprache mit dem Verband der Schweizerischen Motorrad- und Rollerimporteure motosuisse beschlossen, 2021 auf die Durchführung der SWISS-MOTO im bisherigen Grossformat zu verzichten. |||

Tour Handschuh Viper-GTX 2.0



Handliches Gerät: Einer für alles – Vielseitiger Einsatzbereich für unbeschwerte Touren.



iXS: Wer auf dem Motorrad mit Feingefühl und Tempo Piano spielen möchte, wohl temperiert - auch bei Regen -, braucht einen erstklassigen All-round-Handschuh. Mit dem Tour Handschuh Viper-GTX 2.0 mit GORE-TEX® Membran bringt iXS den sportlichen Griff und touristische Ansprüche unter einen Hut, er ist Sportler und Tourer in einem. |||

Sensations et maniabilité: le gant de toutes les aventures. Utilisation polyvalente et confort dans toutes les excursions.

iXS: Le gant polyvalent haut de gamme, axés sur le ressenti optimal et la souplesse, toujours au bon rythme - même sous la pluie. Avec son Gant Tour Viper-GTX 2.0 à membrane GORE-TEX®, iXS réunit le grip sportif et les exigences liées au touring dans un même produit. |||

ABSOLUTER AUSBRUCH AUS DEM ALLTAG.



AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

Mit der neuen **Honda Africa Twin ADVENTURE SPORTS** reisen Sie ohne Grenzen: Sie bietet die perfekte Ausrüstung für lange Strecken und wurde entworfen, um Sie aus dem Alltag zu entführen. Mit ihrem **24,8 L-Tank** und dem **1100 cm³** grossen Motor können Sie noch weiter, noch einfacher und noch länger fahren. Elektronisch einstellbares Fahrwerk **SHOWA EERA™** und **einstellbare Fahrmodi**: Sie sind der Boss. Ein farbiger **6.5 Zoll TFT-Touchscreen** und **Apple CarPlay®** machen Ihre Reisen angenehmer. Garantierte Sicherheit mit den **LED Doppelscheinwerfern mit Tagfahr- und Kurvenlicht**. Viele andere Eigenschaften wie der in **5 Positionen einstellbare Windschild**, die **Heizgriffe**, der **Tempomat** und das **ACC Ladegerät** gewährleisten Ihnen auch auf den längsten Strecken Komfort. Die neue Honda Africa Twin ADVENTURE SPORTS: **Bis wohin wird Ihre Reise gehen?**

www.africa-twin.ch / www.honda.ch



Motocross verlangt Perfektion

Le motocross exige la perfection

Das neuartige Material des Trigger MX Jerseys ist extrem dehnbar und leicht. Perforationen helfen zusätzlich, den Körper über den Fahrtwind zu kühlen sowie Feuchtigkeit und Schweiß abzuleiten. Das Shirt ist so konzipiert, dass es eng anliegt, nicht flattert und in jeder Fahrposition perfekt sitzt.



iXS: Durch den «stretchigen» Stoff kann dieses Crossshirt mit oder ohne Körperschutz verwendet werden, dabei bleibt alles an seinem Platz und atmet. Perfekt für alle, die ein echtes Racing-Shirt wollen, das cool und bequem ist. Der extra lange Rücken mit Silikoneinsätzen sorgt dafür, dass das Shirt in der Hose stecken bleibt.

Passend zum Shirt stehen die Trigger MX Pants zur Verfügung. Die Materialverstärkungen aus schoeller® keprotec® machen sie trotz superleichtem und atmungsaktivem Aussenmaterial extrem robust. Auch bei der MX Hose stehen sieben Farbvarianten zur Verfügung, jeweils in den Grössen XS – 2XL. III

La matière inédite du Trigger MX Jersey est extrêmement extensible et légère. Des perforations aident en outre à maintenir la fraîcheur du corps et à évacuer l'humidité et la sueur. Le maillot est conçu de telle manière qu'il tient parfaitement dans toute position de conduite.

iXS: Grâce à la matière «stretch» ce cross-shirt peut être utilisé avec ou sans protection corporelle, et tout reste à sa place et respire. Parfait pour tous ceux qui veulent un véritable racing-shirt qui soit cool et confortable. Le dos extra-long avec éléments en silicone assure que le shirt reste dans le pantalon.

Assorti au shirt, le Pantalon MX Trigger est disponible. Les renforcements de matière en schoeller® keprotec® les rendent extrêmement robustes malgré la matière extérieure super légère et respirante. Sept variantes de couleurs sont également disponibles pour le pantalon MX, chacune dans les tailles XS – 2XL. III

Produktmerkmale

Caractéristiques du produit



Preis: CHF 59.95

Farben: aubergine-pink (008), anthrazit-fluo rot (029), dunkelblau-türkis (044), weiss-hellgrau (091), schwarz-anthrazit (399), celeste-limette (445), schwarz-sand (830)

Grössen: XS – 2XL

Artikel Nr.: X35015

Obermaterial: 80% Polyester, 10% Elasthan, **Ärmel:** 85% Polyester, 15% Elasthan

Produktmerkmale

Caractéristiques du produit



Preis: CHF 179.95

Farben: aubergine-pink (008), anthrazit-fluo rot (029), dunkelblau-türkis (044), weiss-hellgrau (091), schwarz-anthrazit (399), celeste-limette (445), schwarz-sand (830)

Grössen: XS – 2XL

Artikel Nr.: X35514

Material: **Obermaterial:** 95% Polyester, 5% Elasthan **Knie:** 54% Polyamid, 36% Aramid, 10% Polyurethan **Knöchel:** 92% Polyester, 8% Elasthan

Neuer Allzeit-Rekord

Nouveau record historique

Herr und Frau Schweizer haben noch nie so viele Motorräder gekauft wie 2020:



SFMR: Von Januar bis Oktober wurden 27'978 Motorräder neu eingelöst, das sind 4669 Einheiten oder beeindruckende 20,0 % mehr als in der Vorjahresperiode (23'309). Damit wurde der Rekordwert des bisherigen Rekordjahres 2015 (27'306 verkaufte Töffe) bereits zwei Monate vor Jahresende übertroffen. III

Les Suisses n'ont jamais acheté autant de motos qu'en 2020:

OSMS: De janvier à octobre, 27 978 nouvelles motos ont été rachetées, soit 4669 unités ou un impressionnant 20,0 % de plus qu'à la même période l'année dernière (23 309). Cela signifie que le chiffre record de la précédente année record 2015 (27 306 motos vendues) a déjà été dépassé deux mois avant la fin de l'année. III

	Jan. – Okt. jan. – oct.		Oktober octobre		Diff. Jan. – Oct. jan. – oct. 2019/20	
	2020	2019	2020	2019	Stk. / Pc.	%
Total	46'009	39'464	2'490	2'039	6'545	16.58
1 Yamaha	8'269	6'834	372	269	1'435	21.00
2 Honda	5'857	5'995	238	372	-138	-2.30
3 Vespa	4'478	3'508	334	175	970	27.65
4 Kawasaki	4'015	2'405	74	64	1'610	66.94
5 BMW	3'727	3'827	185	207	-100	-2.61
6 KTM	2'025	1'545	112	73	480	31.07
7 Triumph	1'953	1'552	95	66	401	25.84
8 Harley-Davidson	1'870	1'978	84	71	-108	-5.46
9 SYM	1'827	1'547	159	122	280	18.10
10 Ducati	1'340	1'194	68	36	146	12.23
11 Suzuki	1'216	1'151	54	50	65	5.65
12 Sonstige	1'053	477	102	71	576	120.75
13 Piaggio	822	704	71	51	118	16.76
14 Kymco	777	865	48	45	-88	-10.17
15 Vengo	618	770	31	42	-152	-19.74
16 Indian	596	469	26	10	127	27.08
17 Husqvarna	435	314	23	22	121	38.54
18 CF Moto	403	303	28	24	100	33.00
19 Royal-Enfield	348	240	34	9	108	45.00
20 Moto Guzzi	325	330	10	10	-5	-1.52

hostettler moto ag übernimmt Geschäft von Arrigoni Sport

Erweiterung Filialnetz ab 2021 mit neuem Standort in Zürich



hostettler moto ag: Die hostettler moto ag übernimmt per 1. Januar 2021 den Standort des Motorradfachgeschäftes der Arrigoni Sport GmbH in Adliswil, Zürich Süd. Die Firma Arrigoni bleibt Vermieterin des Ladenlokals. Damit umfasst das hostettler moto ag Filialnetz neu sieben Standorte. Alle Mitarbeitenden werden weiterbeschäftigt.



Im Rahmen der Nachfolgelösung übergibt Inhaber Daniel Arrigoni sein Motorradfachgeschäft Arrigoni Sport GmbH in Adliswil (ZH) an die hostettler moto ag, mit Sitz in Sursee (LU). Die Firma Arrigoni Sport GmbH ihrerseits ist neu die Vermieterin der Ladenlokalitäten. Der neue Filialstandort wird «hostettler moto ag | Zürich Süd» heissen und die aktuelle Geschäftsstruktur mit leicht angepasstem Markensortiment weiterführen. III

Tourismus Treffen der Saison 2020

Rencontres touristiques pour la saison 2020



Wunderschöner Aussichtspunkt in La Werdberg
Vue magnifique depuis la Werdberg

Schönes Wiedersehen in La Werdberg, Personico und Rossberg.



Jean-Bernard Egger: Die Saison 2020, leider mit vielen abgesagten Veranstaltungen, hat doch noch zu freundlichen Treffen geführt, die sehr geschätzt wurden. Die Feier beim Pierrot Zweiacker wurde auf dem Gipfel von La Werdberg, einem schönen Aussichtspunkt, organisiert. Später in der Saison haben die Tessiner Freunde von Timoto in Personico unter den Bäumen beim Grotto Val d'Ambra eingeladen. Wie immer hat uns Nadine einen ausgezeichneten Tagesteller vorbereitet, auch hier hat uns die Sonne willkommen geheissen. Freundliche Atmosphäre mit Nico und seinem grossartigen Team von TiMoto. Eine Woche später trafen wir uns im wunderschönen Rossberg und verbrachten einen schönen Tag des Zusammenseins und der Freundschaft, die Wärme des Innenraums machte der Geselligkeit Platz. Das letzte Treffen der Saison fand bei Moto-Center Thun in Steffisburg statt. Es war die Gelegenheit für die Rückgabe des Tourismus Heftes. Wir müssen für diese Veranstaltungen dankbar sein, welche nicht so viele Teilnehmer wie den letzten Jahren angezogen haben, aber die Teilnahme war trotzdem ausgezeichnet, alles zur Zufriedenheit der Veranstalter. Wir können sagen, dass wir trotz der komplizierten Situation eine angenehme Tourismus Saison erleben durften. Es bleibt uns eine bessere Saison 2021 zu wünschen. III

Belles retrouvailles à La Werdberg, Personico et Rossberg.

Jean-Bernard Egger: La saison 2020 amputée de nombreuses manifestations a fini par retrouver ses sorties de rencontres conviviales qui sont appréciées. La fête au Pierrot Zweiacker n'a pu avoir lieu dans son jardin, une superbe solution de rechange s'est déroulée au sommet de la Werdberg avec un point de vue superbe. Le soleil et les grillades à Jacky ont été une réussite totale. Plus tard dans la saison, les motards étaient conviés par les amis du Timoto à Personico sous les arbres du Grotto Val d'Ambra. Nadine comme à son habitude nous avait préparé une assiette d'une journée délicieuse. A nouveau le soleil nous réservait un accueil généreux même si sur le coup des 13h30 un violent orage nous arrosait. Ambiance sympathique avec Nico et sa belle équipe de la Fédération tessinoise de moto. Une semaine plus tard, c'est sur le magnifique site du Rossberg que nous nous retrouvions pour une belle journée de partage et d'amitié. Malgré le temps mitigé, la chaleur de l'intérieur a laissé la place à la convivialité. La dernière rencontre de la saison a posé son camp au Moto-Center Thun de Steffisburg pour le retour des Carnets. Il faut être satisfait de ces manifestations qui n'ont pas attiré autant de monde que les dernières années mais la participation aura été excellente et les organisateurs ont été très satisfaits et on peut affirmer avoir eu une saison touristique plaisante malgré la situation compliquée que nous vivons. Espérons que 2021 sera meilleure. III



TiMoto in Personico
Timoto à Personico



Die Motorradfahrer
Les motards à la Werdberg



Der Regen hat sich nach Rossberg eingeladen
La pluie s'est invitée au Rossberg



Schöne Atmosphäre in La Werdberg
Ambiance sympa à La Werdberg



3. Ausgabe der Rallye 20'000 Orte über Meer. «FIM World Touring Challenge»

3^{ème} Rallye 20'000 Lieux sur les mers. «FIM World Touring Challenge»

Ausgezeichnete Teilnahme und gelungene Veranstaltung.



Jean-Bernard Egger: Dieses Jahr war die dritte Rallye «20'000 Orte über Meer», ein Lauf für die «FIM World Touring Challenge». Es gab mehr als 60 Teilnehmer in verschiedenen Kategorien aufgeteilt und nach allen Wünschen angepasst. Die Organisatoren wurden mit der Teilnahme von ausländischen Mannschaften belohnt, nämlich aus Portugal mit dem Moto-Club Porto, aus Spanien, Frankreich, Italien und aus der Schweiz. Fast die Hälfte kam aus dem Ausland.

Man muss sagen, dass die Sonne eine grosse Unterstützung geleistet hat und die Teilnehmer wunderschöne Landschaften geniessen konnten. Nach erfolgreichem Abenteuer freuten sich die Teilnehmer, auf die Entdeckung des Wallis, insbesondere der abgelegenen Täler und den schönen Pässen erlebt zu haben. Die Atmosphäre war freundlich und jeder konnte nach dieser so schönen Erfahrung lachen. Parallel zu Rallye gab es ein Stempel für die Teilnehmer des FMS Tourismus Wettbewerbes und anderen ausländischen Verbänden. Die Belgier und Tschechen haben wie die Schweizer gestempelt. Eine ganz schöne Veranstaltung und wir können nun Julien, Bastien und allen Freiwilligen für die ausgezeichnete geleistete Arbeit gratulieren, auch da konnten die «Covid-19» Massnahmen erfüllt werden, auch wenn dies keine Kleinigkeit war. Wir hoffen, dass die Ausgabe 2021 noch viele Teilnehmer bringen wird, der Umweg lohnt sich auf jeden Fall. III

Fotos: Chantal Schulé-Binggeli

Magnifique participation et manifestation réussie.

Jean-Bernard Egger: Cette année le Rallye de 20'000 Lieux sur les mers comptant pour le « FIM World Touring Challenge » a connu un beau succès, il y avait plus de 60 inscrits répartis sur les diverses épreuves adaptées selon les envies. Les organisateurs ont été récompensés par la participation d'équipes étrangères avec Le Portugal représenté par le Moto-Club Porto, l'Espagne, La France, l'Italie et la Suisse. Pratiquement la moitié venait de l'étranger.

Il faut dire que le soleil a apporté un sacré soutien et les participants ont pu se mettre des paysages pleins les yeux. Après avoir réussi le périple, les participants étaient enchantés d'avoir pu vivre la découverte du Valais et en particulier les coins retirés dans les vallées ou même sur les cols. L'ambiance était conviviale et chacun avait le sourire après avoir pu vivre une si belle expérience. En parallèle au Rallye, il y avait une étape de timbrage pour les participants au concours de tourisme FMS et d'autres fédérations étrangères. Des Belges et Tchèques sont venus pointer tout comme les Suisses. Une bien belle organisation et nous pouvons que féliciter Julien, Bastien et tous leurs bénévoles pour l'excellent travail réalisé, même les consignes « Covid19 » ont pu être respectées, ce qui n'est pas une mince affaire. Espérons que 2021 apporte encore de nombreux participants, cela vaut largement le détour. III

Photos: Chantal Schulé-Binggeli



Start der Portugiesen aus Porto
Les portugais de Porto au départ



Der Moto-Club Tavannes am Ziel
Le Moto-Club de Tavannes à l'arrivée



FMS-Stand
Stand FMS



Noch ausgefeilter und innovativer für Offroad, Touring und Abenteuer



BMW GROUP THE NEXT 100 YEARS

Begeisternde Performance, beeindruckende Ausstattungs- vielfalt, ein unvergleichliches Fahrerlebnis sowie ein nahezu unerschütterliches Vertrauen der GS Kunden in ihre Motorräder tragen wesentlich zum Erfolg der Marke BMW Motorrad bei. Das war uns bei der neuen R 1250 GS und R 1250 GS Adventure Ansporn und Verpflichtung zugleich.



BMW: Die BMW GS Modelle feiern 2020 ihren 40. Geburtstag und pünktlich zum Jubiläum präsentiert BMW Motorrad die neue R 1250 GS und R 1250 GS Adventure. Noch ausgefeilter, noch innovativer und noch faszinierender – dank zahlreicher Neuerungen und eines erweiterten Programms an Sonderausstattungen und Original BMW Motorrad Zubehör. Noch mehr als bisher sind sie damit die perfekten Begleiter, um selbst die entlegensten Winkel unseres Planeten mit dem Motorrad zu entdecken. |||

Vom Gemeinde- rat geehrt |

Honorés par le Conseil communal

Christoph und Andreas Hüsser, MX Seitenwagen- Weltmeister 1988/89, haben mit vielen Freunden und Vertretern der Gemeinde Stetten AG ihr «Ruhebänkli» an der schönen Reuss eingeweiht.



Der Gemeinderat und das Forstamt, haben das schöne und grosse Geschenk des Hüsser-Fan-Clubs am Aussichtsplatz «Rank» an der Reuss platziert und montiert. Die Hüsser-Brüder haben unser Dorf bekannt gemacht. Dafür danken wir Ihnen, sagte ein Gemeinderat. |||

Christoph et Andreas Hüsser, champions du monde side-car MX 1988/1989 ont inauguré leur «banc de repos» le long de la belle Reuss en compagnie de leurs nombreux amis et des représentants de la commune de Stetten (AG). |||



1980 – Schweizer 6 Days Trophy Team |

1980 – Equipe suisse au 6 Days Trophy



An den ISDT 6 Days (Enduro WM) 1980 in Brioude (Frankreich), erreichte das Schweizer Trophy Team im Wettbewerb mit 38 Mannschaften den guten 5. Rang. |||

Au ISDT 6 Days (CM Enduro) de 1980 à Brioude (France), l'équipe suisse du Trophy s'était classée au bon rang 5^{ème} sur 38 équipes. |||



BACKYARD RACING

1 von 72796 Artikeln im Shop



FOX 2021 HELM V3 RS

Der brandneue Helm V3 RS Wired integriert das Aufprallschutzsystem MIPS und das überarbeitete MVRs-System. Mit dem multidirektionalen Aufprallschutzsystem MIPS, einer Technologie zur Abschwächung von Rotationskräften über eine reibungsarme Lage zwischen Helm und Kopf, und zusätzlichen stossdämpfenden und energiezerstreuenden Funktionen bietet der V3 RS genau den Schutz den MX-Piloten brauchen. Der von den schnellsten Piloten des Planeten getragene und perfektionierte V3 RS ist der Helm für Motocross-Champions.



Le tout nouveau casque V3 RS Wired intègre le système de protection contre les chocs MIPS et le système MVRs révisé. Grâce au système de protection multidirectionnelle contre les chocs MIPS, une technologie qui atténue les forces de rotation grâce à une couche à faible frottement entre le casque et la tête, et à des fonctions supplémentaires d'absorption des chocs et de dissipation de l'énergie, le V3 RS offre la protection dont les pilotes de MX ont besoin. Porté et perfectionné par les pilotes les plus rapides de la planète, le V3 RS est le casque des champions de motocross.

VERFÜGBAR

CHF 599.90

inkl. 7.70% MwSt.

1 Stk. BESTELLEN



+ Kauf auf Rechnung
+ Täglicher Versand ab Lager
+ EU-angepasste Tiefpreise

+ Persönliche Beratung
+ Gratis Versand ab CHF 150.-
+ Ladenlokal und Onlineshop



-est. 2004-

www.BACKYARD-RACING.ch

mxparts.ch

Alles rund um Offroad
Heute bestellen, morgen geliefert

**IHR RECHT VERDIEN
DEN BESTEN SCHUTZ**
WIR SETZEN UNS DAFÜR EIN.

**VOTRE DROIT
MÉRITE LA MEILLEURE
PROTECTION**
NOUS NOUS Y ENGAGEONS.

Denn Konflikte lauern überall: Ob im beruflichen oder privaten Umfeld, als Mieter oder Wohnungsbesitzer oder im Strassenverkehr. Vertrauen Sie im Streitfall auf die Spezialisten der CAP Rechtsschutz. Das spart Zeit und Geld – und schont die Nerven.

Die CAP Privat- und Verkehrsrechtsschutz-Versicherung nimmt Ihnen Ihre Sorgen ab.

Ein Rechtsfall ist teuer, das Honorar eines Rechtsanwalts beträgt durchschnittlich CHF 300.– pro Stunde. Da weitere Kosten wie Gerichtskosten, Entschädigungen, Strafkautioren und Expertisen dazukommen können, lohnt sich die Absicherung. Dank dem Privat- und Verkehrsrechtsschutz für die Mitglieder von FMS haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite.

Die folgenden Kosten und Umtriebe können Sie der CAP überlassen:

- Anwaltshonorare
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Kosten für Expertisen
- Prozessentschädigungen
- Strafkautioren
- Mediationskosten

Dank Ihrer Mitgliedschaft bei FMS erhalten Sie den Privat- und Verkehrsrechtsschutz für den gemeinsamen Haushalt für jährlich CHF 210.–. Es ist auch möglich, nur den Verkehrsrechtsschutz für jährlich CHF 90.– abzuschliessen.

Um die Versicherung abzuschliessen, kontaktieren Sie das FMS Generalsekretariat.

FMS Generalsekretariat
Zürcherstrasse 376, 8500 Frauenfeld
Tel. 052 723 05 56, fms@swissmoto.org

En effet, les conflits sont omniprésents: dans l'environnement professionnel ou privé, en tant que locataire ou propriétaire d'un logement ou dans le cadre de la circulation routière. En cas de litige, faites confiance aux spécialistes de la CAP Protection Juridique. Vous économiserez ainsi du temps et de l'argent et ménagerez vos nerfs.

La CAP Assurance de protection juridique privée et circulation vous épargne des soucis.

Une affaire est chère: les honoraires d'un avocat se montent en moyenne à CHF 300.– par heure. À cela s'ajoutent d'autres frais comme les frais de justice, les dépens, les cautions pénales et les expertises – une protection vaut la peine. Grâce à la protection juridique privée et circulation pour les membres de la FMS, vous avez à vos côtés des spécialistes confirmés.

Vous pouvez laisser à la CAP les frais et activités suivants:

- honoraires d'avocat
- frais de justice et d'enquête
- frais d'expertise
- dépens
- cautions pénales
- frais de médiation

En tant que membre de la FMS, vous bénéficiez d'un tarif préférentiel annuel de CHF 210.– pour la protection juridique privée et circulation de votre ménage. Il est également possible de ne souscrire que la protection juridique circulation pour une prime annuelle de CHF 90.–.

Intéressé par la conclusion de cette assurance? Contactez la FMS Secrétariat général.



Die FMS Generalversammlung ist für den 27. Februar 2021 in Frauenfeld, TG vorgesehen. Die FMS informiert zu einem späteren Zeitpunkt ob die Veranstaltung wie geplant durchgeführt werden kann. III

L'assemblée générale de la FMS est prévue le 27 février 2021 à Frauenfeld, TG. La FMS informera ultérieurement si la manifestation peut être réalisé comme prévu. III

Impressum / Impression

Auflage (13. Jahrgang)

6 Ausgaben pro Jahr III je 10 000 Ex.
FMS Mitglieder III FMS Clubs III
FMS Gastro-Partner III FMS Veranstalter III
Motorradhandel III CH-Politik

Herausgeber

FMS Fédération der Motorradfahrer Schweiz
Generalsekretariat:
Zürcherstrasse 376 III 8500 Frauenfeld
Tel. 052 723 05 56 III fms@swissmoto.org III
www.swissmoto.org

Redaktion, PR und Werbung

Leitung: Willy Läderach (WL) III
redaktion.motonews@swissmoto.org III
Tel. +41 52 730 02 30

Layout und Druck

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Edition (13^{ème} année)

6 éditions par an III 10 000 ex. par édition
Membres FMS III Clubs FMS III Partenaires
gastronomiques FMS III Organismes FMS III
Commerces spécialisés de motos III CH Politique

Editeur

FMS Fédération motocycliste suisse
Secrétariat général:
Zürcherstrasse 376 III 8500 Frauenfeld
Tel. 052 723 05 56 III fms@swissmoto.org III
www.swissmoto.org

Rédaction, PR et Annonces

Responsable: Willy Läderach (WL) III
redaktion.motonews@swissmoto.org III
Tél. +41 52 730 02 30

Layout et Impression

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Redaktoren / Impression

Stefanie Läderach	Sekretariat
Sina Rüsi	Sekretariat Sport
Isabelle Glauser	Übersetzungen
Fränzi Gögge	Allgemeine Berichte
Walter Wobmann	Politik
Rolf Lüthi	Politik III Enduro III Vintage
Walter Wermuth	Trial SM III WM
Sepp Betschart	MX CH III SM CH
Klaus Zaugg	Moto GP
Jean Bernard Egger	Tourismus
Sandro Greco	MX CH III SM CH Romandie
Robert Sdovc	Fotos
Urs Schnyder	Organisation
Jürgen Kaltenbach	Layout
Willy Läderach	Moto GP III MXGP III SBK III SMR

T + TISSOT

POWERED BY NATURE
CRAFTED FOR YOU



 **TOUCH**
CONNECT SOLAR