

Förderkonzept Nachwuchs und Leistungssport

«Swiss Moto Road Racing»

Grow in the Swiss Moto Racing Family



Förderung im Schweizer Motorrad - Strassenrennsport für Athletinnen und Athleten, Eltern sowie Trainerinnen und Trainer

Trägerschaft:

Swiss Moto, Nationaler Motorradverband | CH-Däniken

Versionsverzeichnis

Version	Datum	Autor	Bemerkungen
V0.01	21.08.2024	Martin Bichsel	Initialversion
V0.02	01.04.2025	Francesco Canepa	Überarbeitung
V0.03	17.07.2025	RolfENZ	Überarbeitung
V0.04	25.08.2025	Martin Bichsel	Überarbeitung / Finalisierung
V0.05	03.11.2025	Martin Bichsel	Überarbeitung Hinweise Swiss Olympic
V1.0	27.11.2025	Swiss Olympic	Freigegebene Endversion

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung.....	4
1.1	Vorwort.....	4
1.2	Ausgangslage und langfristige Ziele	4
2	Der Road Racing Athleten/innen-Weg FTEM.....	6
2.1	Schlüsselbereich F: (Foundation).....	7
2.2	Schlüsselbereich T (T1-T4): (Talent) Basis für Leistungssport legen / Karriere entwickeln.....	8
2.2.1	Charakteristika T 1-2: Potential zeigen/ bestätigen.....	13
2.2.2	Charakteristika T 3: Trainieren / Ziel erreichen.....	14
2.2.3	Charakteristika T 4: Durchbruch schaffen und belohnt werden	15
2.3	Schlüsselbereich E: (Elite) Spitzensport ermöglichen	17
2.4	Schlüsselbereich M: (Mastery) Dominator der Sportart.....	20
2.5	Trainingsinhalte, Umfänge und Betreuung pro Entwicklungsphase	22
3	Nachwuchs Nationalkader	23
3.1	Mitglieder des Nachwuchs - Nationalkader.....	23
3.2	Talentsichtung und Selektion	23
3.2.1	Ablauf am Testtag	24
3.2.2	Auswertung der Daten und Tests	24
3.2.3	Durchführung	25
3.2.4	Rückmeldung und Entwicklung	25
3.3	Bedeutung der Talentförderung.....	25
3.3.1	Beobachtung und Beurteilung durch Nationaltrainerinnen und -trainer	26
3.3.2	Kaderzusammenzüge und Trainings	27
3.4	Verantwortung	27
4	Das Wettkampf-System	28
4.1	10- bis 12-Zoll-Klassen (8-12 Jahre).....	28
4.2	17-Zoll-Klassen „kleine Hubraumklassen“ (11-20 Jahre)	28
4.3	17-Zoll-Klassen „grosse Hubraumklassen“ (13-28 Jahre).....	29
4.4	Internationale Wettkampfsysteme (ab ca. 16 Jahren).....	29
5	Die Rolle der Wettkämpfe in den Nachwuchskategorien.....	30
6	Spitzensportförderung der Armee.....	31
7	Trägerschaften	35
7.1	Road Racing Nachwuchs Nationalkader	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: FTEM Förderstruktur Swiss Moto Road Racing

Abbildung 2: Trainingsumfang Fondation Stufe (F1 – F3)

Abbildung 3: Trainingsumfang Talent Stufe (T1 – T4)

Abbildung 4: Trainingsumfang Elite Stufe (E1 – E4)

Abbildung 5: Trainingsumfang Mastery Stufe

Abbildung 6: Übersicht zu den Trainingsschwerpunkten und deren Zuständigkeit

Abbildung 7: Kriterien und Auswertung

Abbildung 8: Synchromatrix Sichtung und Zusammenzüge des Nachwuchs – Nationalkader

Abbildung 9: Darstellung Wettkampfkategorien nach Altersstufe

Abbildung 10: Factsheet Armee von Swiss Olympic, Stand September 2024

1 Einleitung

1.1 Vorwort

Die Nachwuchsförderung stellt für den Schweizer Motorradverband Swiss Moto ein zentrales Handlungsfeld dar. Sie umfasst sowohl den Breiten- als auch den Spitzensport und verfolgt das Ziel, Schweizer Rennfahrerinnen und Rennfahrer so zu unterstützen, dass sie sich auch auf internationalem Niveau erfolgreich etablieren können. Insbesondere soll gewährleistet werden, dass sie im Strassenrennsport auf Weltmeisterschaftsebene konkurrenzfähig sind.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat Swiss Moto ein Nachwuchsförderkonzept im Strassenrennsport erarbeitet. Dieses orientiert sich am Rahmenkonzept Sport- und Athletenentwicklung FTEM Schweiz von Swiss Olympic. Das Konzept verfolgt die Grundidee, Athletinnen und Athleten, ihren Erziehungsberechtigten sowie den betreuenden Teams eine klare Perspektive für die sportliche Entwicklung und den Weg zu ihren Zielen aufzuzeigen.

1.2 Ausgangslage und langfristige Ziele

In der höchsten Klasse des Strassenrennsports, der Weltmeisterschaft FIM MotoGP, ist die Schweiz derzeit nicht vertreten. Um dies künftig zu ändern, ist es entscheidend, vielversprechende junge Athletinnen und Athleten frühzeitig zu identifizieren, gezielt zu begleiten und systematisch zu fördern.

In den vergangenen Jahren haben sich die Nachwuchsserien im Motorrad-Strassenrennsport stark verändert und weiterentwickelt. Während früher vor allem die Pocketbike- und 125-ccm-Zweitaktklassen den Einstieg in den Rundstreckensport ermöglichten, besteht heute eine breite Vielfalt an Motorrädern, Rennklassen sowie nationalen und internationalen Meisterschaften.

Die Förderung von Strassenrennfahrerinnen und -fahrern bis an die Weltspitze stellt jedoch eine anspruchsvolle Aufgabe dar. Einerseits sind die Wettkampfmöglichkeiten in der Schweiz auf die Kategorien Mini- und Pocketbike beschränkt, andererseits gibt es hierzulande kaum Möglichkeiten für systematisches Fahr- und Techniktraining. Fast alle geeigneten Trainingsstrecken liegen im Ausland, wodurch Training und Rennteilnahme mit erheblichen finanziellen und zeitlichen Aufwendungen verbunden sind.

Das Ziel des Nachwuchsförderkonzepts Road Racing besteht daher darin, zusätzliche Chancen für talentierte Athletinnen und Athleten zu schaffen, ihren Sport auf professionellem Niveau ausüben zu können. Dazu gehört eine Förderung, die nicht allein auf die fahrerische Technik abzielt, sondern auch Schule, Ausbildung, Beruf und Militär berücksichtigt. Im Mittelpunkt stehen stets die Persönlichkeitsentwicklung sowie die Unterstützung der Fahrerinnen und Fahrer, ihrer Eltern und Teams.

Konkrete Ziele dieses Nachwuchsförderkonzepts

Mit dem Nachwuchsförderkonzept verfolgt Swiss Moto sowohl **allgemeine** als auch **leistungsorientierte** Zielsetzungen.

Allgemeine Ziele

- Förderung talentierter Athletinnen und Athleten, um den Anschluss an das internationale Niveau sicherzustellen.
- Vereinheitlichung der Nachwuchsarbeit auf allen Stufen, mit dem Ziel einer qualitativ hochstehenden Förderung und Ausbildung.
- Umsetzung des übergeordneten Hauptziels von Swiss Moto: „Den Strassenrennsport zu fördern und seinen Stellenwert sowie sein Ansehen in der Öffentlichkeit zu stärken.“

Leistungsorientierte Ziele

- Mittelfristig soll mindestens ein Schweizer Strassenrennfahrer in den Top 10 der FIM-MotoGP-Weltmeisterschaftsklassen (MotoGP, Moto2, Moto3, Superbike) vertreten sein.
- Ab der höchsten Nachwuchskategorie sollen mindestens fünf Schweizer Nachwuchsfahrerinnen und -fahrer regelmässig in den Top 15 des jeweiligen Gesamtklassements rangieren.
- In den unteren Nachwuchskategorien soll nicht das Resultat im Vordergrund stehen, sondern die individuelle Entwicklung. Die Förderziele orientieren sich hier an der technischen, mentalen und körperlichen Fortschrittskurve – nicht an Platzierungen.

Um eine langfristige und erfolgreiche Leistungsentwicklung sicherzustellen, orientiert sich Swiss Moto an folgenden Grundsätzen:

10-Jahres-Regel: Um an die Weltspitze zu gelangen, ist in der Regel ein mindestens zehnjähriges, strukturiertes und gezieltes Training erforderlich.

Motorische Grundlagen: Der Erfolg im Erwachsenenalter basiert auf den motorischen Grundfertigkeiten, die bereits im Kindesalter gezielt gefördert werden können.

Vielseitigkeit: Kinder sollen früh vielseitige sportliche Erfahrungen sammeln. Eine zu frühe Spezialisierung birgt das Risiko mangelnder Grundlagen, Überlastung oder eines Ausstiegs durch Verlust der Freude.

Ganzheitliche Entwicklung: Neben der sportlichen Leistung sollen auch die Persönlichkeitsentwicklung sowie ethische Werte gefördert werden.

Ressourcen ehemaliger Athletinnen und Athleten: Der Verband will auf die Erfahrungen früherer Spitzensportlerinnen und -sportler zurückgreifen – nach dem Prinzip „Geben und Nehmen“.

Kooperationen: Swiss Moto integriert alle Organisationen, die sich nachhaltig und langfristig für den Motorsportnachwuchs engagieren, in sein Förderprogramm.

Kontinuierliche Verbesserung: Das Nachwuchskonzept wird laufend überprüft und optimiert. In diesen Prozess werden neben Verbandsvertretern auch Athletinnen und Athleten, Eltern, Teams, Trainerinnen und Trainer sowie externe Fachpersonen einbezogen.

2 Der Road Racing Athleten/innen-Weg FTEM

Die vierstufige Förderstruktur von Swiss Moto orientiert sich am Rahmenkonzept FTEM Schweiz von Swiss Olympic. Die Abkürzung *FTEM* steht für die vier Schlüsselbereiche:

F - Foundation (Fundament, Basis)

T - Talent

E - Elite

M - Mastery (Weltklasse)

Dieses Modell beschreibt den idealtypischen Verlauf einer sportlichen Karriere – von den ersten Schritten im Sport bis zur Weltspitze. Die Schlüsselbereiche sind wiederum in insgesamt zehn Phasen unterteilt, an denen sich alle beteiligten Akteure orientieren können.

(vgl. [*SO FTEM BROSchURE 140622 WEB DE.pdf*](#) (swissolympic.ch))

Im Bereich **Foundation** geht es um den Einstieg in den Sport sowie das Sammeln erster Erfahrungen – auch bereits im Rahmen von Wettkämpfen.

Im Bereich **Talent** sollen die Athletinnen und Athleten ihr Potenzial nachweisen und weiterentwickeln. In dieser Phase nehmen sie bereits an internationalen Wettbewerben teil.

Die Kategorie **Elite** umfasst Athletinnen und Athleten, die sich auf Europa- und Weltmeisterschaftsniveau behaupten.

Die Stufe **Mastery** beschreibt schliesslich diejenigen Sportlerinnen und Sportler, die ihre Disziplin im internationalen Vergleich dominieren.

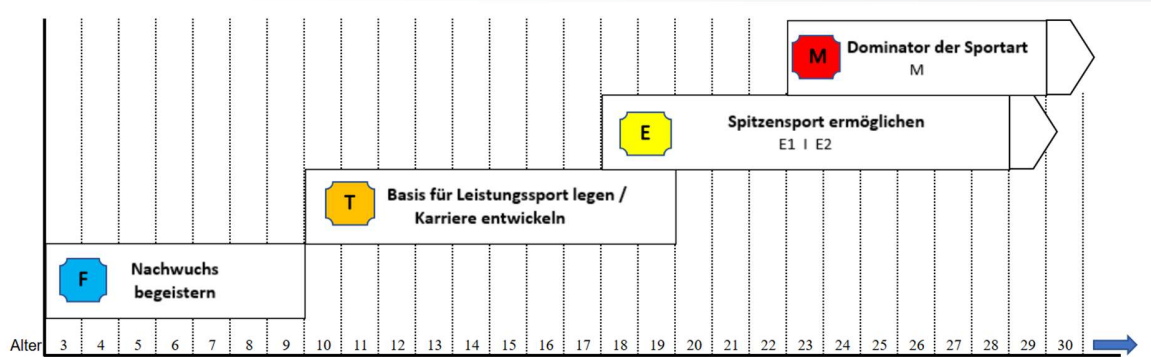


Abb 1: FTEM Förderstruktur Swiss Moto Road Racing

FTEM-Stufe	Altersbereich (ca.)	Entwicklungsziel	Trainingsumfang	Hauptverantwortung
F (Foundation)	6-10 Jahre	Freude, Grundlagen	2-5 h/Woche	Eltern, Vereine
T (Talent)	10-20 Jahre	Aufbau sportlicher Basis, erste Wettkämpfe	8-20 h/Woche	Swiss Moto, Trainer*innen
E (Elite)	18-28 Jahre	internationale Etablierung	20-26 h/Woche	Teams, Nationaltrainer
M (Mastery)	ab 24 Jahren	Weltklasse, Titel	individuell	Team, Verband, Swiss Olympic

2.1 Schlüsselbereich F: (Foundation)

Der Schlüsselbereich Foundation (F1-F3) legt die Basis für lebenslanges Sporttreiben und eine nachhaltige Nachwuchsförderung. Im Zentrum stehen die Freude an der Bewegung, der Aufbau motorischer Grundlagen sowie die Förderung sozialer und psychischer Kompetenzen.

Für alle Disziplinen von Swiss Moto gelten gemeinsame Grundlagen im Bereich Breitensport und Nachwuchsgewinnung. Diese sind im übergeordneten Swiss Moto Breitensportkonzept (F1-F3) beschrieben und gelten disziplinübergreifend.

Für die Disziplin Road Racing bedeutet dies insbesondere:

- Förderung der motorischen und koordinativen Grundfertigkeiten bereits im Kindesalter,
- altersgerechte Einstiegsangebote (z. B. Kids-Fahrtrainings, Pitbike-Programme, Minibike-Serien),
- Vermittlung von Freude, Sicherheit und Fairplay als zentrale Werte,
- enge Zusammenarbeit mit Eltern, Vereinen, Schulen und der Swiss Moto Talent Base (Breitensport).

2.2 Schlüsselbereich T (T1-T4): (Talent) Basis für Leistungssport legen / Karriere entwickeln

Wettkämpfe im Nachwuchsbereich (Einstiegsalter 10–20-Jährig) werden an nationalen- und aufgrund fehlender Rennstrecken in der Schweiz meist auch an ausländischen Rennen ausgetragen. Schon früh auf dem Athleten/-innen Wege nehmen junge Sportler/-innen an organisierten Wettkämpfen teil. Für die Entwicklung der jungen Athleten/-innen spielen die Wettkämpfe daher eine entscheidende Rolle.

In den Schlüsselbereichen Talent wird das Hauptaugenmerk im Wettkampf auf:

- Langfristigen Entwicklung liegen und somit die im FTEM definierten Kompetenzen gefördert;
- Aufzeigen und verstärken der positiven Aspekte der Wettkämpfe;
- Verbesserung der negativen Aspekte der Wettkämpfe durch konkrete Massnahmen;
- Systematisierung des Prozesses auf nationaler Ebene.

Nach der Optimierung der Wettkampfsysteme im Nachwuchsbereich werden auch langfristige Vorteile für den Leistungssport in den Bereichen «Participation, Personality und Performance» vertieft:

Participation:

- eine quantitative Verbesserung des Talent Pools;
- eine Reduzierung der Drop-Out-Rate;
- eine bessere Integration;
- eine bessere physische und psychische Gesundheit und letztendlich mehr Spass.

Personality:

- eine besser entwickelte, gestärkte Persönlichkeit;
- mehr Eigenständigkeit und Unabhängigkeit der Athlet/-innen;
- mehr Gerechtigkeit und Gleichheit im Sport.

Performance:

- eine qualitative Verbesserung des Talent Pools;
- ein höheres Kompetenzniveau;
- bessere Wettkampfergebnisse.

Das körperliche Training wird nun immer mehr auf den Motorradrennsport angepasst. Der Fokus wird auf die Ausdauer, Gleichgewicht, Koordination und Kraft gelegt, Schnelligkeit und die Beweglichkeit werden fliessend in die Trainingsplanung eingebaut. Die jungen Athleten werden dabei von den Swiss Moto Berufstrainer,

Riding Coach und Talent Base Coach (gemäss Berufstrainer Konzept Swiss Moto 2025) strukturiert geführt und mittels individueller Trainingsplanung angeleitet und überwacht.

Trainings Priorisierung

Die Saisonvorbereitung erfolgt ab der Talentphase nach einer vierphasigen Struktur, die im Leistungs- wie im Breitensport angewendet werden kann: Die Athlet/-innen trainieren 8 (T1), 13 (T2), 15 (T3) und 20 (T4) Stunden/Woche pro Woche inklusive Motorradtraining. Dabei wird ca. 80% im Ausdauerbereich trainiert und ca. 20% im Kraftbereich. Beim Ausdauertraining soll in der Vorbereitung auf eine Saison der Schwerpunkt zuerst auf die extensive Dauermethode (Grundlagenausdauer) gelegt werden.

Die Trainingssequenzen bis zu einem Wettkampf lassen sich (in der Regel) in mehrere aufeinander aufbauende Phasen (4 Phasen) unterteilen, sowie zusätzlich eines/mehrerer wichtigen „Reload-Blocks“ wenn angezeigt. Diese Periodisierung ist sowohl im Leistungs- als auch im Breitensport anwendbar, um die bestmögliche Form im Wettkampf zu erreichen.

Die Pulsbereiche (Herzfrequenzzonen) pro Trainingssequenz orientieren sich an physiologischen Parametern wie der maximalen Herzfrequenz (HFmax) oder – noch präziser – an der anaeroben Schwelle (Laktatschwelle).

Diagnostik zu Beginn der Vorbereitungsphasen (Rennbahnklinik Muttens- Swiss Olympic Medical Center)

Um eine fundierte Trainingsplanung zu ermöglichen und die Belastungsbereiche individuell anzupassen, wird zu Beginn der Vorbereitungsperiode ein leistungsdiagnostischer Test durchgeführt. Dieser kann ab der Stufe T3 in Form eines Laktattests auf dem Ergometer oder Laufband sowie idealerweise als Spiroergometrie (VO₂max-Test), oder in einer einfacheren Form (bis Stufe T2) mittels des Swiss Moto Powertest anlässlich der Talent Base Trainings durchgeführt werden.

Die Ziele der Diagnostik sind:

- Bestimmung der aeroben und anaeroben Schwelle
- Festlegung individueller Herzfrequenz- und/oder Wattbereiche für das Grundlagentraining (GA1, GA2)
- Erhebung der maximalen Sauerstoffaufnahme (VO₂max) zur Einschätzung des leistungsphysiologischen Potenzials
- Früherkennung von Defiziten im Energiestoffwechsel (z.B. zu frühe Laktatanhäufung, ineffiziente Fettverbrennung)

Die erhobenen Daten bilden die Basis für eine gezielte Steuerung des Trainingsumfangs und der -intensität über alle Trainingsphasen hinweg. Die Tests sollten in regelmässigen Abständen (alle 4-6 Monate) wiederholt werden, um

Fortschritte zu dokumentieren und die Trainingszonen gegebenenfalls neu anzupassen.

Die Abfolge ist:

1. Grundlagentraining GA1 & GA2 (Vorbereitungsperiode I)

Dauer: ca. 6-12 Wochen (je nach Sportart, Leistungsniveau und Zielsetzung)

Ziel: Aufbau der allgemeinen physischen Basis und Belastungsverträglichkeit

Inhalte:

Ausdauertraining im aeroben Bereich (z. B. Laufen, Radfahren, Schwimmen, Grundlageneinheiten beim Motorradfahren selbst)

Kraftausdauer (z. B. Zirkeltraining, Eigengewichtsübungen)

Beweglichkeit und Stabilisation

Technikgrundlagen oder technische Korrekturen (aber mit geringer Intensität)

Charakteristik:

Ziel: Entwicklung der aeroben Ausdauer, Ökonomisierung des Herz-Kreislauf-Systems

Hohe Umfänge, niedrige bis moderate Intensität - 45-180 Minuten pro Einheit

GA1 60-70 % Fettstoffwechsel, ruhiges Tempo

GA2 70-80 % Kohlenhydratbetonter aerober Bereich

2. Aufbautraining (Vorbereitungsperiode II)

Dauer: ca. 4-8 Wochen

Ziel: Entwicklung spezieller Fähigkeiten (Schnelligkeit, Kraft, spezifische Ausdauer)

Inhalte:

Spezifischere Belastungen mit höheren Intensitäten

Intervalltraining, HIIT, sportartspezifische Tempobelastungen

Maximalkraft und Schnellkrafttraining

Technik unter Belastung (z. B. Technik bei hoher Intensität)

Charakteristik:

Höhere Intensität, reduzierte Umfänge

Ziel: Verbesserung der Schwelle, Kraftausdauer, Laktattoleranz

Typische Dauer: 30-90 Minuten, oft in Intervallen

Schwellenbereich (EB) 80-90 % aerob-anaerober Übergang, Laktatschwelle

Kraftausdauer-Intervalle 75-85 % z. B. Bergintervalle oder GA2/EB-Kombis

VO₂max-Bereich (IB)

90-95 % kurze, harte Intervalle

3. Wettkampfvorbereitung (Vorbereitungsperiode III / Präwettkampfphase)

Dauer: 2-4 Wochen

Ziel: Feintuning, Belastungsspitzen setzen, aber gleichzeitig Erholung ermöglichen

Inhalte:

- Spezifisches Techniktraining unter realistischen Bedingungen
- Wettkampfsimulationen
- Taktische Feinabstimmung
- Regenerative Maßnahmen steigern
- Umfang weiter senken, Intensität bleibt moderat bis hoch
- **Charakteristik:**
- Tapering beginnt - Reduktion des Trainingsvolumens bei gezieltem Belastungsreiz
- Ziel: Formzuspitzen, Leistungsabruf verbessern
- Typische Dauer: 30-60 Minuten, häufig kürzere Belastungen mit gezielter Intensität
- Spitzenbereich (SB) 95-100 % sehr hohe Belastung, Rennspezifik
- Regeneration <60 % aktive Erholung, Mobilisation

4. Wettkampfphase

Ziel: Abruf der bestmöglichen Leistung

Inhalte:

- Keine neuen Reize mehr setzen
- Aktive Erholung, Mobilisation, mentaler Fokus
- Aufwärmen, Wettkampfstrategie
- Ernährung und Schlaf optimieren

Nach dem Wettkampf: → Regeneration (mind. 1 Woche), idealerweise mit einem „Reload“-Block zur mentalen und körperlichen Erholung.

Erklärung zu Reload-Block

Ein Reload-Block (auch Regenerationsblock, Erholungswoche oder "Reload Week" genannt) ist eine gezielte Phase innerhalb der Trainingsplanung, die der physischen und mentalen Erholung dient - ohne das Training vollständig zu unterbrechen. Er ist besonders nach intensiven Trainingsphasen oder nach einem Wettkampf wichtig, um die Trainingsreize optimal zu verarbeiten.

Ziel eines Reload-Blocks

Superkompensation ermöglichen:

- Leistungsfähigkeit steigt erst nach Erholung über das ursprüngliche Niveau
- Übertraining vermeiden
- Mentale Entlastung schaffen
- Immunsystem stabilisieren
- Mikroverletzungen und muskuläre Erschöpfung abbauen
- Motivation aufbauen für die nächste Trainingsphase

Ein Reload-Block wird idealerweise eingeplant:

- Nach 3-5 Wochen strukturiertem Training (klassische Belastungszyklen)
- Nach intensiven Wettkämpfen oder mehrtägigen Events
- Nach einem Trainingslager
- Bei Anzeichen von Überbelastung

Inhalt eines Reload-Blocks

- Merkmal Beschreibung
- Reduzierter Umfang 40-60 % des normalen Wochenumfangs
- Geringe Intensität Nur lockere Einheiten, meist GA1-Bereich
- Keine neuen Reize Kein Schwellentraining, keine Technikexperimente
- Alternative Einheiten Schwimmen, Mobilisation, Wandern, Yoga etc.
- Mentaler Abstand Weniger Fokus auf Leistung, mehr auf Wohlbefinden

Beispiel (Reload-Woche nach intensiver Trainingsperiode)

- Montag Pause oder Spaziergang
- Dienstag 45 min lockeres Radfahren (GA1)
- Mittwoch Mobilisation & leichtes Krafttraining
- Donnerstag 30 min Laufen, sehr locker
- Freitag frei oder Schwimmen
- Samstag 60 min lockere Ausfahrt mit Freunden
- Sonntag Dehnen, Sauna, mentale Vorbereitung

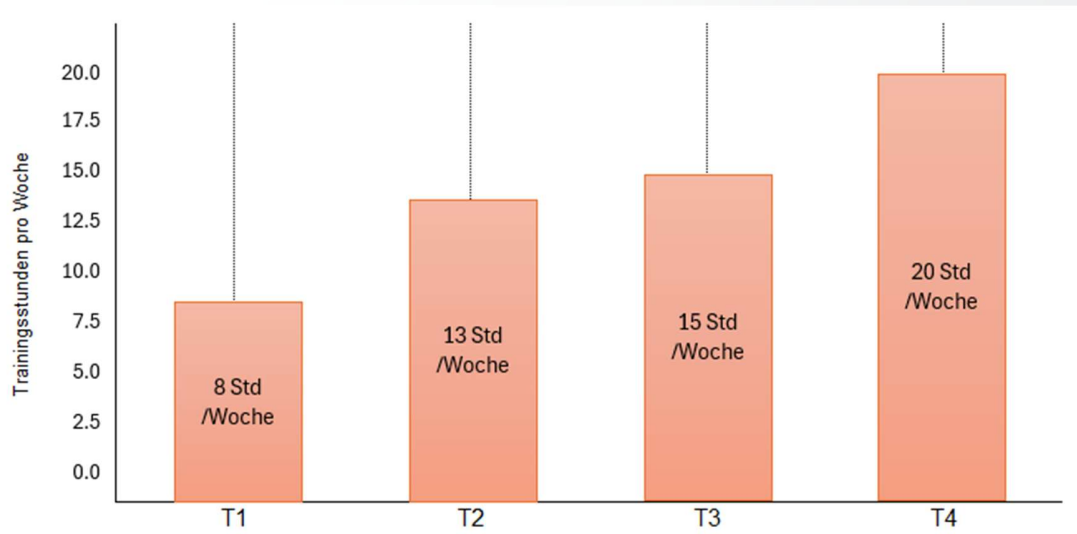


Abb 3: Trainingsumfang Talent Stufe (T1 - T4)

2.2.1 Charakteristika T 1-2: Potential zeigen/ bestätigen

Sportartspezifische Umsetzung

Motorradrennsport ist eine technisch anspruchsvolle Einzelsportart. Um die Eignung der Athletinnen und Athleten präzise zu beurteilen, kommen neben Wettkampfergebnissen auch zusätzliche Tests, Leistungsdiagnostiken und spezifische Beobachtungen zum Einsatz. Auf Grundlage definierter Kriterien entscheidet Swiss Moto, welche Nachwuchsfahrerinnen und -fahrer in weiterführende Förderprogramme aufgenommen werden.

Förderung und Entwicklung

Die Förderung erfolgt mit dem Ziel, die Athletinnen und Athleten schrittweise an den Leistungssport heranzuführen und ihnen Perspektiven auf Bestleistungen im Europa- und Weltmeisterschaftsumfeld zu eröffnen. Dabei liegt der Fokus auf einem nachhaltigen und langfristigen Aufbau.

Regelmässige Teilnahmen an lokalen und nationalen Nachwuchsrennen (auch im Ausland) sind Teil dieser Stufe.

Die jungen Fahrerinnen und Fahrer spezialisieren sich zunehmend auf den Motorradrennsport.

Ergänzend nutzen sie Fördermassnahmen des Nationalkaders oder von Swiss Moto geprüften und empfohlenen privaten Anbietern.

Talentidentifikation und Selektion

Die Identifikation erfolgt durch ausgebildete Trainerinnen und Trainer (gemäss Bildungskonzept Swiss Moto 2025), die über spezifisches Fachwissen in der Talentbewertung verfügen. Grundlage bildet das Konzept PISTE, das u. a. Resultate, Verhalten und Leistungen an Wettkämpfen systematisch berücksichtigt.

Nach positiver Potenzialbeurteilung werden Athletinnen und Athleten ins Nachwuchs-Nationalkader aufgenommen.

Die Mitgliedschaft ist langfristig ausgerichtet. Eine jährliche Überprüfung der Entwicklung ist obligatorisch.

Trainingsschwerpunkte

In dieser Phase rücken die technischen Aspekte des Motorradfahrens stärker in den Vordergrund. Ziel ist eine kontinuierliche Steigerung der Geschwindigkeit, Technik und Platzierungen. Ebenso wichtig ist die Förderung mentaler Fähigkeiten:

Umgang mit Leistungsdruck und Erwartungen,

Persönlichkeitsentwicklung,

Aufbau von Selbstständigkeit und strukturierter Planung.

Werte Vermittlung

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Vermittlung von Werten. Swiss Moto legt grossen Wert auf einen sauberen und fairen Sport. In enger Zusammenarbeit mit dem Präventionsprogramm Cool and Clean von Swiss Olympic wird die Sensibilisierung für Fairness, Dopingprävention und ein respektvolles Miteinander gefördert.

2.2.2 Charakteristika T 3: Trainieren / Ziel erreichen

Die T3-Phase legt das Fundament, auf dem alle weiteren Leistungsstufen aufbauen. Ziel ist es, technische, mentale und physische Fähigkeiten so zu festigen, dass sie auch unter Wettkampfbedingungen stabil abrufbar sind. Selbst bei erfahrenen Profis ist die kontinuierliche Optimierung der Basis ein entscheidender Erfolgsfaktor – sowohl zur Minimierung von Fehlerquellen als auch zur Sicherstellung höchster Sicherheitsstandards.

Technische Schwerpunkte

Im Zentrum steht die **Wiederholung und Perfektionierung grundlegender Fahrtechniken:**

- Bremsen,
- Kurvenfahrt,
- Gewichtsverlagerung.

Durch konsequentes Training dieser Basistechniken wird gewährleistet, dass in kritischen Rennsituationen möglichst keine gefährlichen Fehler entstehen.

Methodik und Kontrolle

Die Qualität des Trainings wird durch regelmässige Überprüfungen sichergestellt, beispielsweise mittels direkter Sichtung durch Coaches oder durch den Einsatz von Videoanalysen. Dadurch lassen sich selbst kleinste Abweichungen von der optimalen Technik erkennen und korrigieren.

Motorrad-Setup und Technikverständnis

Parallel dazu wird grosser Wert auf das Motorrad-Setup und technische Grundlagen gelegt. Dazu gehören:

- Analyse und Feineinstellung von Sitzposition, Gewichtsverteilung, Federung und Bremsen,
- regelmässige Überprüfung des Fahrzeugzustandes,
- enge Zusammenarbeit mit technischem Fachpersonal.

Diese Prozesse fördern die Sensibilisierung der Fahrerinnen und Fahrer für ihr Motorrad und stärken die Propriozeption – also das Körpergefühl in dynamischer Verbindung mit dem Motorrad. Zugleich wird die Zusammenarbeit mit dem technischen Team vertieft.

Ein fundiertes Verständnis der Wirkungsweise von Bremsen, Reifen und Fahrwerk schafft die Basis für eigenständige, kompetente Entscheidungen auf der Rennstrecke und bereitet die Athletinnen und Athleten auf höhere Leistungsstufen im internationalen Umfeld vor.

2.2.3 Charakteristika T 4: Durchbruch schaffen und belohnt werden

Die T4-Phase legt die Grundlagen für eine langfristige und nachhaltige Karriere im internationalen Motorradrennsport. Sie markiert den Übergang vom leistungsorientierten Nachwuchssport hin zu einer internationalen Karriereperspektive.

Phasenübergang und individuelle Faktoren

Der Übergang in diese Stufe ist abhängig von mehreren Faktoren:

- körperliche Entwicklung,
- verfügbare Wettkampfangebote (abhängig von Selektion und finanziellen Ressourcen),
- schulische oder berufliche Anforderungen,
- mentales Reifelevel.

Neben den Resultaten wird stets das altersgerechte Gesamtbild der Athletin bzw. des Athleten berücksichtigt. Trainings- und Fördermassnahmen werden individuell

angepasst, um eine nachhaltige sportliche Entwicklung gemäss den FTEM-Stufen sicherzustellen.

Trainingsumfang und Organisation

In dieser Phase beträgt das Pensum 12-20 Stunden Training und Wettkampf pro Woche. Eine enge Abstimmung zwischen Athletinnen und Athleten, Eltern, Teams, Trainerinnen und Trainern sowie den Ausbildungsinstitutionen ist notwendig, um Sport und Ausbildung optimal zu verbinden und damit die duale Karriere zu ermöglichen.

Die Verantwortung für Koordination und Betreuung liegt bei den Eltern in Zusammenarbeit mit dem Nachwuchsverantwortlichen Road Racing, dem Berufstrainer sowie dem Nationaltrainerteam.

Auswahl und Selektion für Kaderzugehörigkeit erfolgen in dieser Phase durch die Verbandsverantwortlichen. Nationale Zusammenzüge werden nach Möglichkeit disziplinenübergreifend durchgeführt.

Trainingsschwerpunkte

Das Training ist klar strukturiert und verfolgt die Erweiterung der fahrerischen Kompetenzen:

- **Technik:** dynamisches Bremsen, präzises Kurvenfahren, Fahren unter wechselnden Bedingungen (z. B. Nässe, unterschiedliche Streckenbeläge).
- **Methodik:** regelmässige Einheiten nach Trainingsplan, unterstützt durch Videoanalysen und individuelles Feedback.
- **Messbarkeit:** strukturierte Evaluation der Fortschritte und kontinuierliche Anpassung der Trainingsinhalte.

Mentale Entwicklung

Psychologische Förderung spielt eine zunehmende Rolle. Mentale Drills, Konzentrationsübungen und Techniken zur Stressbewältigung helfen den Athletinnen und Athleten, in kritischen Situationen Ruhe zu bewahren und fokussiert zu bleiben.

Wettkampfperspektive

Ein zentrales Ziel der Phase T4 ist der Übergang in höherklassige internationale Nachwuchs-Wettkampfserien. Dabei richtet sich die Auswahl der Rennserien nach:

- individuellem Entwicklungsstand,
- nationalen Resultaten,
- verfügbaren Ressourcen.

Swiss Moto begleitet die Athletinnen und Athleten beratend bei der Auswahl geeigneter Wettkampfplattformen. Durch strukturierte Trainings- und Evaluationsprozesse wird sichergestellt, dass sie nicht nur physisch, sondern auch taktisch und emotional auf die neuen Herausforderungen vorbereitet sind.

2.3 Schlüsselbereich E: (Elite) Spitzensport ermöglichen

Mit der Elite-Phase beginnt ab etwa 18 Jahren der Übergang zu intensivem, wettkampforientiertem Training auf nationalem und internationalem Spitzenniveau. Ziel ist es, Athletinnen und Athleten auf Europa- und Weltmeisterschaften zu etablieren und die Schweiz regelmässig zu repräsentieren.

Trainingsumfang und Struktur

Der Trainingsaufwand in dieser Phase ist erheblich und umfasst:

E1 - Die Schweiz repräsentieren: ca. 20 Stunden pro Woche

E2 - International Erfolg haben: ca. 22-26 Stunden pro Woche

Dies entspricht in der Praxis 6-10 Trainingseinheiten pro Woche, häufig in Form von Doppeltagen (z. B. Technik, Athletik, Fahrtraining oder Wettkampf).

Das Training berücksichtigt alle entscheidenden Faktoren:

- physische Leistungsfähigkeit,
- taktische und mentale Stärke,
- umfangreiche Wettkampferfahrung.

Trainingsbedingungen

Motorradrennsport auf Elite-Niveau kann in der Regel nur in hochspezialisierten Trainingszentren im Ausland durchgeführt werden. Dort stehen neben professionellen Streckenbedingungen auch modernste Formen der Leistungsdiagnostik zur Verfügung.

Die Swiss Moto Trainerinnen und Trainer entwickeln individuelle Trainingspläne und begleiten den Übergang in den Spitzensport. Swiss Moto unterstützt zusätzlich durch Ressourcen, Fördergelder und Netzwerke, um eine intensive Förderung zu ermöglichen.

Anforderungen an die Athletinnen und Athleten

Zwischen dem 18. und 28. Lebensjahr gilt es, die zuvor geschaffene Basis zu nutzen, um den Anschluss an das internationale Niveau sicherzustellen. Dafür ist notwendig:

- eine starke Leistungsmentalität und die Bereitschaft, den Motorsport als Lebensfokus zu wählen,
- der Verzicht auf eine «normale» Berufsausbildung oder Vollzeittätigkeit,
- die Nutzung von Sportschulen, Fernstudien oder speziellen Sportlerlehren zur schulisch-beruflichen Absicherung.

in der Regel die Integration in ein professionelles Rennteam, das Training und Wettkampfplanung übernimmt.

Eine ergänzende Zusammenarbeit mit privaten Athletiktrainerinnen, Trainern und Riding Coaches ist ab dieser Stufe üblich und notwendig.

Verantwortung und Betreuung

Ab dem 18. Lebensjahr verlagert sich die Verantwortung für die Karriereplanung zunehmend:

- weg vom Nachwuchsverantwortlichen Road Racing und dem Swiss Moto Nationaltrainerteam sowie den Eltern,
- hin zu den internationalen Rennteams, die nun Organisation, Trainingsplanung und persönliche Betreuung übernehmen.

Rolle von Swiss Moto

Swiss Moto bleibt weiterhin ein unterstützender Partner, sofern dies sinnvoll und möglich ist. Der Verband bietet:

- eine Plattform zur Teilnahme an Nationenwettkämpfen und internationalen Anlässen,
- bei Bedarf die Möglichkeit zur Einbindung in die Trainingsangebote des Nachwuchs-Nationalkaders,
- Netzwerke und Beratung, um die Athletinnen und Athleten beim Übergang in die nächste Stufe – die Mastery-Phase – bestmöglich zu begleiten.

Selektion und Förderung (E1-E2)

Die Aufnahme in den Schlüsselbereich E (Elite) erfolgt auf Antrag der Athleten und nach Beschluss des Swiss-Moto-Leistungssportausschusses. Entscheidend ist nicht nur die aktuelle Leistung, sondern auch das erkennbare Potenzial für eine nachhaltige internationale Karriere.

Selektionskriterien

Die Beurteilung basiert auf folgenden Dimensionen:

1. Sportliche Leistung

- Platzierungen und Resultate in internationalen Serien
- Konstanz und Entwicklung über mindestens zwei Saisons
- Vergleich zu internationalen Benchmarks
- Datenbasierte Leistungsanalysen

2. Potenzial und Professionalität

- Persönliche Leistungsentwicklung, Trainingsdisziplin und mentale Stärke
- Strukturierter Jahres- und Trainingsplan mit klaren Zielen

- Nachweis einer professionellen Trainingsumgebung (Team, Coaching, medizinische Betreuung)

3. Commitment und Umfeld

- Vollumfängliches Bekenntnis zur sportlichen Laufbahn
- Einhaltung des „cool & clean“-Verhaltenskodex und Anti-Doping-Bestimmungen
- Finanzielle und organisatorische Stabilität des Umfelds (Team, Sponsoren, Familie)

Einstufung

- **E1 - Die Schweiz repräsentieren:** Athlet*innen, die in einer national oder europäischen Topliga starten, stabile Resultate im vorderen Drittel erzielen und international konkurrenzfähig sind.
- **E2 - International Erfolg haben:** Athlet*innen mit etablierten EM- oder WM-Resultaten, die regelmässig Top-15-Platzierungen erreichen und ein professionelles Umfeld nachweisen können.
- **Unterstützung**

Swiss Moto kann Athlet:Innen der Stufe E gezielt fördern durch:

- **Sportfachliche Unterstützung:** Trainingsberatung, Leistungsdiagnostik, Mentoring
- **Koordination mit Swiss Olympic:** Antragstellung für Swiss-Olympic-Cards (Elite, Bronze, Silber, evtl. Gold)
- **Zusammenarbeit mit der Armee:** Vorbereitung und Begleitung für die Spitzensport-Rekrutenschule (RS) und nachgelagerte Armee-Gefässe
- **Kommunikative und organisatorische Unterstützung:** Öffentlichkeitsarbeit, Verbandsvertretung, Unterstützung bei Sponsoring- und Medienauftritten

Überprüfung

Die Elite-Athlet*innen werden jährlich evaluiert. Kriterien sind:

- Erfüllung der sportlichen Zielvereinbarungen
- Physische und mentale Stabilität
- Einhaltung des Swiss-Moto-Regelwerks und der Verhaltensrichtlinien

Eine Auf- oder Abstufung zwischen E1 und E2 ist jederzeit möglich. Bei längerfristiger Verletzung oder Teamwechsel kann der Status temporär sistiert werden.

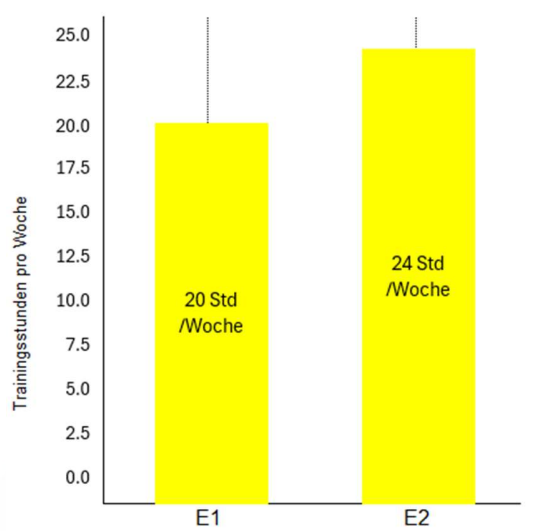


Abb 4: Trainingsumfang Elite Stufe (E1 - E4)

2.4 Schlüsselbereich M: (Mastery) Dominator der Sportart

Athletinnen und Athleten, die über einen längeren Zeitraum hinweg bei internationalen Meisterschaften wie der FIM MotoGP, FIM Superbike, Supersport oder FIM Superstock regelmässig Medaillen gewinnen, gehören zu den Dominatoren ihrer Sportart. Sie befinden sich in der Mastery-Phase – der höchsten Stufe der sportlichen Entwicklung.

Zielsetzung

In dieser Phase steht die kontinuierliche Optimierung der individuellen Leistungsfähigkeit im Vordergrund – sowohl technisch als auch mental. Der Fokus liegt darauf, sich dauerhaft auf höchstem internationalen Niveau zu etablieren.

Betreuung und Umfeld

Auf diesem Niveau erfolgt eine enge Betreuung durch interdisziplinäre Expertenteams, bestehend aus:

- Trainern und Riding Coaches,
- Sportpsychologinnen und -psychologen,
- Ernährungsberaterinnen und Ernährungsberatern,
- Physiotherapeutinnen und Physiotherapeuten,
- medizinischen Fachpersonen.

Nationale und internationale Verbände schaffen die Rahmenbedingungen, um eine nachhaltige Karriere auf Weltklassenniveau zu ermöglichen, und sorgen für eine kontinuierliche Qualitätsentwicklung.

Trainingsinhalte

Das Training bleibt umfassend, wird jedoch zunehmend auf feinste technische, physische und mentale Details ausgerichtet. Typische Elemente sind:

- **Basisübungen** in Perfektion: Beschleunigen, Bremsen, Linienwahl in Kurven.
- **Rennsimulationen** in geschützten Trainingsbereichen, um das Zusammenspiel von Fahrer und Motorrad zu optimieren.
- **Detailanalysen** zu Kurvenein- und -ausgängen, unterstützt durch Video- und Telemetriedaten.
- **Sicherheits- und Risikomanagement:** Simulation plötzlicher Gefahrensituationen (z. B. unerwartetes Bremsen, Ausweichmanöver) und standardisierte Reaktionsabläufe.
- **Ausrüstungsschulung:** regelmässige Einweisung in optimale Nutzung und Pflege der Schutzausrüstung.
- **Mentales Training:** Konzentrationsübungen, Visualisierungstechniken, Stressmanagement für Höchstbelastungen.
- **Physisches Training:** Reaktionsschnelligkeit, Core-Stabilität, muskuläre Balance sowie Belastungstraining unter realistischen Bedingungen (Hitze, Flüssigkeitsverlust, hohe Herzfrequenz).

Belastung und Bedingungen

Die körperlichen und mentalen Anforderungen im Rennen sind extrem. Durchschnittliche Herzfrequenzen liegen durch interne Faktoren (Emotionen, Körpertemperatur, Flüssigkeitsverlust) und externe Faktoren (Hitze, Luftfeuchtigkeit, Motorradwärme) dauerhaft im hohen Bereich. Entsprechend wird das Training gezielt auf Hochbelastungssituationen ausgelegt, um Leistungsfähigkeit und Sicherheit gleichermassen sicherzustellen.

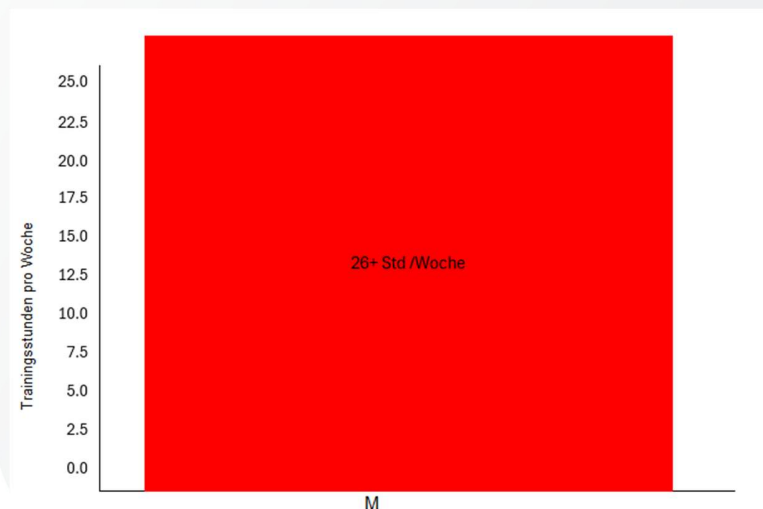


Abb 5: Trainingsumfang Mastery Stufe

2.5 Trainingsinhalte, Umfänge und Betreuung pro Entwicklungsphase

Der Athletinnen- und Athletenweg im Road Racing orientiert sich an den Phasen des FTEM-Modells. Er erfordert eine alters- und leistungsgerechte Gestaltung der Trainingsinhalte in den Bereichen Sportartspezifik, Athletik, Ausdauer, Schnelligkeit, Koordination, mentales Training und Regeneration.

Mit zunehmendem Alter und Entwicklungsstand steigen Trainingsumfang und -inhalt kontinuierlich.

Phase T1-T2 (ca. 10-14 Jahre)

Schwerpunkt: spielerisches Heranführen an den Motorsport, erste Rennerfahrungen

Inhalte:

- Vermittlung von Technikgrundlagen
- polysportive Athletik, Koordination und Bewegungsfreude
- einfache mentale Elemente (z. B. Konzentration)
- Umfang: ca. 10 Stunden pro Woche

Phase T3-T4 (ca. 15-20 Jahre)

Schwerpunkt: systematisches Training, zunehmende Spezifität

Inhalte:

- Vertiefung technischer Fertigkeiten
- Entwicklung taktischen Verständnisses
- Aufbau von Ausdauer, Schnelligkeit und Kraft
- Einführung mentaler Kompetenzen (Umgang mit Druck, Fokus im Wettkampf)
- Umfang: ca. 15-20 Stunden pro Woche

Phase E1-E2 (ab ca. 18 Jahren)

Schwerpunkt: hochstrukturiertes, wettkampforientiertes Training

Inhalte:

- konsequente Leistungsentwicklung und Periodisierung
- individuelle Trainingssteuerung und Regenerationsmanagement
- gezielte Wettkampfvorbereitung
- Ergänzung durch Diagnostik (z. B. Laktattests), Zielvereinbarungen, sportpsychologische Begleitung
- Umfang: bis zu 22 Stunden pro Woche

In der Elite-Phase trainieren die Athletinnen und Athleten weitgehend eigenverantwortlich, werden jedoch je nach Bedarf weiterhin eng durch Swiss Moto Trainer, Coaches und Fachpersonal betreut.

	Regional (F2-F3)	National (auch im Ausland) (T1-T4)	International (T4-M1)
Sportartspezifisches Training	1-2 Std./Woche Kontakt auf dem Motorrad, Grundposition, Bremsen, Kurven, Schalten	2-4 Std./Woche Vertiefung aller technischen Aspekte, Steigerung von Geschwindigkeit und Komplexität	7-8 Std./Woche Intensives, wettkampforientiertes Training, Technik vertiefen, Zweikampfverhalten stärken
Physisches Training (ohne Motorrad)	0-3 Std./Woche Spiel- und Bewegungsgrundformen, polysportive Aktivitäten	6-12 Std./Woche 80 % Ausdauer (Joggen, Biken, Rennvelo, Langlauf) 20 % Kraft (Fitness, Eigengewicht)	13-16 Std./Woche Trainingspläne mit internationalen Coaches oder Teamtrainern: optimaler Mix aus Ausdauer, Kraft und Beweglichkeit
Mentales Training	Grundlagen gemäss Ethik-Charta und FTEM Schweiz (Fairplay, Respekt, Freude)	Einführung in das „Smart Competition - 3Ps“-Konzept	Betreuung durch nationale und internationale Mentalcoaches, Sportpsychologinnen und -psychologen
Schule/Ausbildung	Primarschule-Mittelstufe	Mittelstufe, Sportschule oder Sportlehre	Studium, Fernstudium oder Profisport im Spitzensportkontext
Betreute Trainings	Vereine, Sportlehrpersonen, Eltern, Swiss Moto Talent Base	Nationale Zusammenzüge, Nachwuchsnationalteam, Swiss Moto Talent Base	Interdisziplinäre Expertengruppen: Trainer, Ernährungsberatung, Physiotherapie, medizinische Fachpersonen

Abb 6: Übersicht zu den Trainingsschwerpunkten und deren Zuständigkeit auf dem AthletInnenweg.

3 Nachwuchs Nationalkader

3.1 Mitglieder des Nachwuchs - Nationalkader

Die Zielgruppe des Road Racing Nachwuchs-Nationalkaders umfasst grundsätzlich Athletinnen und Athleten der Schlüsselphase 2 (T1/T2 - T4) im Alter von 10 bis 19 Jahren. Die Anzahl der aufzunehmenden Sportlerinnen und Sportler ist auf maximal zwanzig begrenzt. In Abhängigkeit von der Altersstruktur erfolgt eine Aufteilung in eine oder zwei Gruppen. Im Rahmen des Nachwuchs-Nationalkaders werden durch Swiss Olympic die Talent Cards mit Gültigkeit vom 01.03. bis zum 28.02. ausgestellt.

3.2 Talentsichtung und Selektion

Die jährliche Talentsichtung findet jeweils im Oktober/November statt. Grundlage bildet der PISTE-Selektionsprozess von Swiss Olympic (vgl. FTEM Schweiz, Manual Talentidentifikation und -selektion).

Ziel ist es, nicht ausschliesslich die aktuell Besten, sondern vor allem die geeignetsten Athletinnen und Athleten mit Entwicklungspotenzial auszuwählen.

Beurteilungskriterien:

- Wettkampfergebnisse der letzten drei Jahre
- Motivation und Zielorientierung
- Persönliches Umfeld
- Ergebnisse der körperlichen Leistungstests (Mirwald-Test, LEMOVIS-I-Test, Swiss Moto Leistungstest)

Aufnahme und Verbleib

- Aufnahme ins Nachwuchs-Nationalkader erfolgt nach positiver Beurteilung.
- Teilnahme an mindestens 80 % der angebotenen Zusammenzüge ist Pflicht.
- Ein Verbleib im Kader setzt das Bestehen der jährlichen Neubewertung voraus.

Ausschreibung

Die Talentsichtungstage werden auf www.swissmoto.org veröffentlicht und stehen allen interessierten Fahrerinnen und Fahrern im Alter von 9 bis 20 Jahren offen.

3.2.1 Ablauf am Testtag

1. Teil - Motorische und physische Tests (in der Halle):

- Anmeldung, Administration, Ausmessen (Grösse, Gewicht)
- Koordinationsparcours zur Prüfung von Schnelligkeit und polysportiven Fähigkeiten
- Rumpfkraft-Test
- Ausdauer- und Konditionstest

2. Teil - Persönliche und sportliche Kriterien:

- Erfassung der Wettkampfergebnisse der letzten drei Jahre
- Erfassung des aktuellen Trainingsaufwands
- Beurteilung des persönlichen Umfelds
- Beurteilung des körperlichen Entwicklungsstandes

3.2.2 Auswertung der Daten und Tests

- Die Zulassung erfolgt auf Basis einer kombinierten Bewertung:
- 50 %: Resultate standardisierter motorischer Tests
- 50 %: ergänzende Kriterien (Wettkampfergebnisse, Trainingsengagement, körperliche Entwicklung, persönliches Umfeld)

Die Gewichtung wird je nach Alters- und Entwicklungsphase (FTEM-Systematik) angepasst und erfolgt transparent und nachvollziehbar.

3.2.3 Durchführung

- Die Sichtungstests finden zentralisiert im Rahmen des Swiss Moto Nachwuchsförderungskonzepts statt.
- Sie werden von ausgebildeten Swiss Moto Trainerinnen und Trainern durchgeführt und protokolliert.
- Grundlage bilden die offiziellen Testinhalte und Beurteilungsmassstäbe von Swiss Olympic.

3.2.4 Rückmeldung und Entwicklung

- Alle Ergebnisse werden in einem Sporttest-Protokoll dokumentiert.
- Jede Athletin/jeder Athlet erhält eine individuelle Rückmeldung mit qualitativer Einschätzung und Trainingsempfehlungen.
- Das Feedback erfolgt schriftlich und kann in einem Gespräch mit Heimtrainerinnen/Eltern vertieft werden.
- Ziel: Die Talentsichtung ist nicht nur ein Selektionsinstrument, sondern auch ein förderorientiertes Entwicklungswerkzeug.

3.3 Bedeutung der Talentförderung

Eine konsequente Talentförderung ist entscheidend für die internationale Konkurrenzfähigkeit im Motorradrennsport.

- Athletinnen und Athleten sollen frühzeitig erkannt und gezielt gefördert werden.
- Neben der Fahrtechnik sind auch mentale Stärke, Belastbarkeit und physische Voraussetzungen zentrale Faktoren.
- Die Entwicklung verläuft nicht linear. Deshalb erfolgen Bewertungen regelmässig, aber flexibel – orientiert an der individuellen Leistungskurve.

Zur Beurteilung werden auch leistungsdiagnostische Verfahren eingesetzt, z. B.:

- Laktattests zur Bestimmung der aeroben/anaeroben Schwelle,
- weitere sportmedizinische Tests (z. B. VO₂max, Spiroergometrie).

Über Zeitpunkt und Umfang dieser Tests entscheiden die verantwortlichen Trainerinnen und Trainer situativ.

In den frühen Entwicklungsphasen liegt der Fokus stärker auf dem Potenzial der Athletinnen und Athleten (z. B. Lernfähigkeit, mentale Grunddisposition). Mit zunehmendem Alter und Erfahrung gewinnen die messbaren Fahrleistungen sowie die technische Umsetzung (z. B. Anpassung an wechselnde Asphaltbedingungen) an Bedeutung.

Die Gewichtungen der Selektionskriterien sind dynamisch, nicht statisch, und werden regelmässig neu validiert – abhängig von:

- der individuellen Reifestufe,
- kontinuierlichen Trainings- und Wettkampfbeobachtungen durch die verantwortlichen Trainerinnen.

Nach jedem Evaluationszyklus erhalten die Athletinnen und Athleten ein umfassendes **Feedback** zu ihren Testergebnissen:

- schriftliche Berichte,
- persönliche Gespräche,
- digitale Plattformen.

Daraus abgeleitete individuelle Trainingsempfehlungen dienen als konkreter Fahrplan zur Weiterentwicklung. Dabei werden auch motorsportspezifische Aspekte berücksichtigt, etwa das Verhalten auf unterschiedlichen Asphaltbelägen.

Dieser Ansatz garantiert eine transparente Selektion und fördert zugleich die kontinuierliche Motivation der Athletinnen und Athleten – ein entscheidender Faktor für langfristigen Erfolg im Motorsport.

3.3.1 Beobachtung und Beurteilung durch Nationaltrainerinnen und -trainer

Die kontinuierliche Beobachtung durch den Nachwuchsverantwortlichen Road Racing und das Nationaltrainerteam ergänzt die Tests. Sie erfolgt während:

- Rennen,
- Trainings,
- Lehrgängen.

Dadurch können auch Talente berücksichtigt werden, die verletzungs- oder krankheitsbedingt an den Tests nicht teilnehmen konnten. In solchen Fällen ist eine provisorische Kaderaufnahme möglich, wobei die formalen Tests zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden müssen.

Die Beobachtungen fliessen systematisch in die Gesamtbewertung nach dem PISTE-System ein. Sie berücksichtigen insbesondere:

- konditionelle und mentale Faktoren,
- Technik- und Taktikbeurteilungen „aus dem Feld“,
- Entwicklungsdynamik und Umsetzungsfähigkeit unter Wettkampfbedingungen.

Die Dokumentation erfolgt standardisiert und wird dem Selektionsgremium in strukturierter Form vorgelegt. So ist gewährleistet, dass die Feldbeobachtungen gleichwertig mit Testresultaten und weiteren Selektionskriterien gewichtet werden.

3.3.2 Kaderzusammenzüge und Trainings

Die Saison im Strassenrennsport dauert von März bis Oktober. Danach folgt eine trainingsfreie Phase im Oktober / November.

- **November:** Sichtungstag für Kaderanwärter im Sportzentrum Tissot Velodrome in Grenchen (Roadracing und MX Kader gemeinsam).
- **November:** Zweitägiger Kaderzusammenzug (Roadracing und MX Kader gemeinsam) im Sportzentrum Tissot Velodrome in Grenchen. Inhalt: Leistungstest, Erstellung individueller Trainingspläne und Empfehlungen für die Vorbereitungsphase.
- **Januar & März:** Individuelle Leistungskontrollen in der Rennbahnklinik mit Auswertung durch den Berufstrainer sowie je ein gemeinsames physisches Training (2x1 Tag) in der Sporthalle. Ziel: Trainingsstand überprüfen und Trainingsplanung wo nötig anpassen.
- **Vor der Saison:** gemeinsames Fahr- und Techniktraining (2 Tage) kombiniert mit Konditionstraining, geführt durch den Berufstrainer und die Riding Coaches auf der Kartbahn Wohlen, TCS Strecke Lignièrès oder einer Rennstrecke im nahegelegenen Ausland – je nach Wetterverhältnis und Streckenverfügbarkeit.
- **Juni:** Gemeinsames eintägiges Fahr- und Techniktraining (mit Mountainbike) im Swiss Bike Park Oberried BE geführt durch den Berufstrainer.
- **Während der Saison:** Individuelle Fahr- und Techniktrainings in den jeweiligen Teams auf Rennstrecken in Europa. Enge Zusammenarbeit zwischen den Teams und dem Swiss Moto Berufstrainer und den Swiss Moto Riding Coaches.

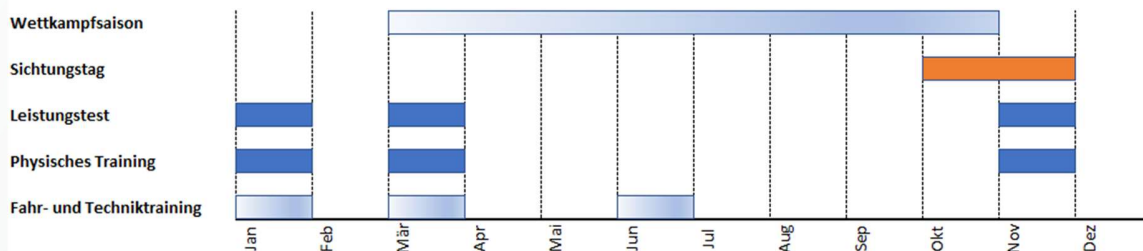


Abb 8: Synchronmatrix Sichtung und Zusammenzüge des Nachwuchses - Nationalkader

3.4 Verantwortung

Die Koordination, Organisation und Durchführung des Sichtungstages sowie der Nachwuchs-Nationalkader-Zusammenzüge im Road Racing liegen in der Verantwortung des Road Racing Nachwuchsverantwortlichen.

Soweit möglich, werden Sichtungstage und Zusammenzüge gemeinsam mit den Nachwuchs-Nationalkadern anderer Disziplinen organisiert, um Synergien zu nutzen und eine einheitliche Nachwuchsförderung zu fördern.

4 Das Wettkampf-System

Das Wettkampfsystem im Motorrad-Strassenrennsport zeichnet sich durch eine hohe Vielfalt aus. In den meisten Rennserien erfolgt die Einteilung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach Motorradkategorien. Einige Nachwuchsklassen sind zusätzlich altersbeschränkt.

Für die Nachwuchsförderung sind besonders jene Serien relevant, die sich durch eine klare Struktur und Nachhaltigkeit auszeichnen. Die Wahl der Serie hängt ab von:

- Wohnort,
- finanziellen Möglichkeiten,
- Teamangeboten.

Swiss Moto unterstützt Athletinnen, Athleten und deren Eltern beratend bei der Auswahl.

4.1 10- bis 12-Zoll-Klassen (8-12 Jahre)

Kleine Hubraumklassen (bis ca. 212 ccm) stellen den Einstieg in den Rennsport dar.

Kategorien in der Schweiz:

- **Pitbikes:** Supermoto-Bikes mit 10- oder 12-Zoll-Rädern
- **MiniGP:** Bikes mit Stummellenkern und 10- oder 12-Zoll-Rädern

Kategorien im nahen Ausland:

- **CIV Junior** (Italien)
- **12 Pollici Italian Cup**
- **Campionato Nazionale Velocità (CNV)**

4.2 17-Zoll-Klassen „kleine Hubraumklassen“ (11-20 Jahre)

Beispiele für kleine Hubraumklassen (bis ca. 300 ccm):

- **NTC - Northern Talent Cup** (im Rahmen von MotoGP, WSBK und IDM)
- **Alpe Adria AAMU**
- **ITC Italien**
- **CIV Italien**
- **AJC Österreich**
- **Yamaha R3 bLU cRU Cup** (im Rahmen der IDM)

4.3 17-Zoll-Klassen „grosse Hubraumklassen“ (13-28 Jahre)

Beispiele für grosse Hubraumklassen:

- **IDM Supersport 600**
- **Yamaha R7 bLU cRU Cup** (im Rahmen der IDM)
- **CEV - Spanische Meisterschaft**
- **CIV Italien Supersport 600**

4.4 Internationale Wettkampfsysteme (ab ca. 16 Jahren)

Athletinnen und Athleten, die in den nationalen und kontinentalen Meisterschaften dominieren, können den Schritt in die Weltmeisterschaftsklassen machen.

Voraussetzungen für einen Teamplatz:

- sportliches Talent und intrinsische Motivation,
- ein geeignetes Umfeld,
- finanzielle Ressourcen,
- ein starkes Netzwerk.

Swiss Moto unterstützt seine Kaderathletinnen und -athleten beim Übergang in diese höchsten Klassen.

Übersicht Weltmeisterschaften:

- FIM MotoGP
- FIM Moto2
- FIM Moto3 (höchste Nachwuchsklasse, 250 ccm)
- FIM JuniorGP World Championship
- FIM Women's Circuit Racing World Championship
- FIM MotoE World Championship
- FIM Endurance World Championship
- FIM Superbike World Championship
- FIM Supersport 600 World Championship
- FIM Supersport 300 World Championship
- FIM Sidecar World Championship
- FIM MiniGP World Series

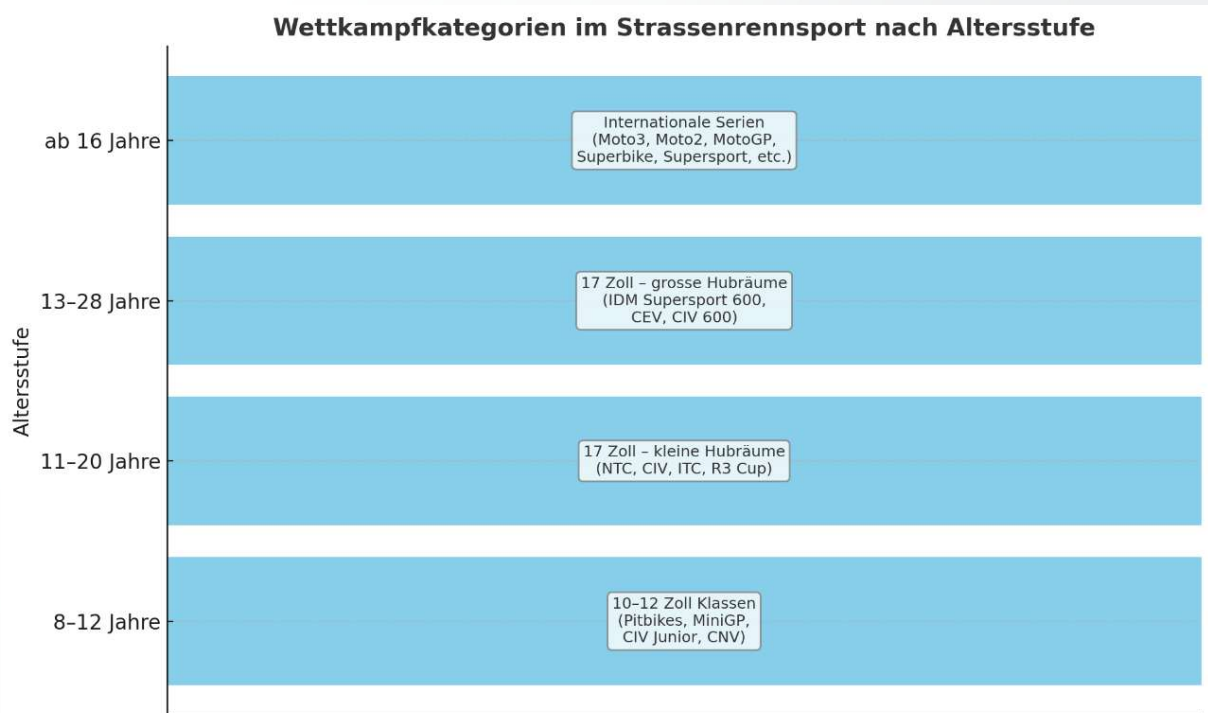


Abb 9: Darstellung Wettkampfkategorien nach Altersstufe

5 Die Rolle der Wettkämpfe in den Nachwuchskategorien

In Übereinstimmung mit dem in Kapitel 2 dargelegten Athletenweg sowie dem darin implizierten Ziel einer langfristigen Entwicklung sind Wettkämpfe, unabhängig der Rennserien, ein zentraler Bestandteil der sportlichen Ausbildung. Sie dienen nicht nur der Leistungsüberprüfung, sondern fördern auch das Lernen unter realen Bedingungen. Neben physischen und mentalen Aspekten werden vor allem technische und taktische Fähigkeiten im Kontext von Stress, Konkurrenz und situativen Herausforderungen weiterentwickelt.

Gerade in der frühen Phase der Nachwuchsentwicklung spielen adaptierte Wettkampfformate eine entscheidende Rolle. In Serien wie der Pitbike- oder Minibike-Kategorie steht nicht einzig das Renntempo im Vordergrund, sondern der Fokus liegt bewusst auf der Fahrtechnik, Kurvenpräzision, Linienwahl, Fahrzeugkontrolle und der Umsetzung taktischer Vorgaben. Auch die Gestaltung der Wertung ist entsprechend angepasst: Nicht nur die Erstplatzierten, sondern oft mehrere Fahrer*innen erhalten Auszeichnungen oder positives Feedback, was die Motivation fördert und das Selbstvertrauen stärkt. Durch kleinere Teilnehmerfelder und reduzierten

Erwartungsdruck entsteht ein idealer Lernraum, in dem technische Grundlagen ohne Überforderung vertieft werden können.

Mit zunehmender Reife der Athletinnen nimmt die Komplexität der Wettkämpfe zu. Es erfolgt der Einstieg in nationale und internationale Rennformate, wie z. B. Europameisterschaften, wo grössere Teilnehmerfelder, schwierigere Strecken und ein spürbar höherer Leistungsdruck herrschen. Dies stellt nicht nur die Fahrerinnen, sondern auch deren Familien und Trainer*innen vor neue Herausforderungen hinsichtlich Zeitmanagement, Reisekosten und psychischer Belastung.

Die Gestaltung von Renndistanzen und Meisterschaftsformaten in den oberen Nachwuchskategorien orientiert sich bereits stark an den Anforderungen internationaler Klassen. Dennoch bleibt auch in diesen Altersstufen das Prinzip der förderorientierten Wettkampfgestaltung zentral: Wo sinnvoll, werden auch hier technische Elemente und Lernziele bewusst höher gewichtet als reine Geschwindigkeit oder Platzierung.

6 Spitzensportförderung der Armee

RennfahrerInnen in der FTEM-Phase T4-E1-E2-M sollen – wenn möglich – von der Spitzensportförderung der Armee profitieren können. In das vorliegende Nachwuchsförderkonzept werden alle vier von der Armee zur Verfügung gestellten Fördergefässe integriert:

1. Qualifizierte Athletinnen
2. Spitzensport-Rekrutenschule (SpiSpo-RS)
3. Spitzensport-WK
4. Zeitmilitär SpitzensportlerInnen

Die Schweizer Armee bietet gemeinsam mit Swiss Olympic strukturierte Fördergefässe für SpitzensportlerInnen. Diese Instrumente ermöglichen es talentierten Road Racing-FahrerInnen, ihre sportliche Laufbahn mit der militärischen Dienstpflicht zu verbinden und sich gezielt weiterzuentwickeln.

1. Qualifizierte AthletInnen

Zielsetzung:

MotorradrennfahrerInnen, die nicht für die Spitzensport-RS selektioniert wurden, können während einer regulären Rekrutenschule als „qualifizierte AthletInnen“ gefördert werden. Ziel ist es, das sportliche Leistungsniveau während der RS-Zeit aufrechtzuerhalten.

Voraussetzungen:

- Besitz einer Swiss Olympic Card
- Mitglied des Swiss Moto Nationalkaders
- Vorliegende und durch Swiss Moto genehmigte Trainingsplanung
- Einwandfreies militärisches Verhalten

Förderung:

- Maximal 4 × 3 Stunden zusätzliches Training pro Woche – in Absprache mit den militärischen Vorgesetzten und im Einklang mit dem RS-Wochenplan.

Prozessablauf:

1. Beratung der AthletInnen durch Swiss Moto zu Funktion, RS-Daten und Standort
2. Anmeldung mittels Formular „Qualifizierte AthletIn“ bis spätestens 1. Mai bzw. 1. Dezember
3. Information an AthletInnen durch die RS-Verantwortlichen in den ersten RS-Wochen

2. Spitzensport-Rekrutenschule (SpiSpo-RS)

Zielsetzung:

- Die SpiSpo-RS ist der zentrale Baustein für den leistungsorientierten Aufbau.
- Sie ermöglicht MotorradrennfahrerInnen, die militärische Grundausbildung mit einem hohen Trainingsumfang zu kombinieren und sich gezielt auf eine internationale Karriere vorzubereiten.

Voraussetzungen:

- Antrag durch Swiss Moto in Absprache mit dem/der AthletIn
- Besitz einer Swiss Olympic Card (Talentcard National / Elite / Bronze / Silber / Gold)
- Nachweis von internationalem Potenzial (Top 12 EM, Top 16 WM)
- Kein paralleles Engagement in Ausbildung oder Beruf während der RS
- Bekenntnis zum Start einer Profi-Karriere. Nach der RS soll der Trainingsumfang ähnlich hochgehalten werden.

- Verpflichtung gegenüber der Armee zur vollständigen Erfüllung der Dienstpflicht
- Gewährleistet Betreuung durch den Verband

Struktur und Inhalte:

- 3 Wochen militärische Grundausbildung + halbtägiges Training
- 4 Wochen Athletenschulungen + halbtägiges Training
- Ab Woche 8: ganztägiges Training, auch extern

RS-Termine: (Verschiebungen der RS Termine ab 2027 «ATTRAVERSO»)

- RS 1: KW 16-33 (April-August)
- RS 2: KW 44-11 (Oktober-März) – empfohlen für Motocross-AthletInnen

Selektionsprozess: (Prozessstart 15 Monate vor RS Beginn)

1. Swiss Moto erstellt und übermittelt eine Longlist an Swiss Olympic
2. Obligatorische Infoveranstaltung für alle AthletInnen durch die Armee
3. Selektionsgespräche zwischen Swiss Moto und den AthletInnen
4. Übermittlung der Shortlist inkl. Gesprächsprotokollen und Ranglisten an Swiss Olympic
5. Gemeinsame Selektion durch Swiss Olympic, Armee und Swiss Moto
6. Definitive Selektion und Versand des Marschbefehls (ca. 8 Monate vor RS-Start)

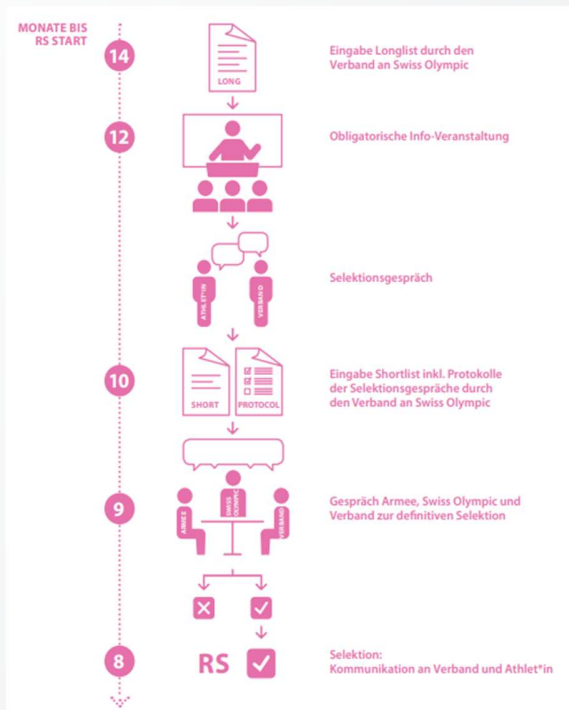


Abb. 10: Factsheet Armee von Swiss Olympic, Stand September 2024

Spitzensport-WK (Wiederholungskurse)

Zielsetzung:

- Die Spitzensport-WK ermöglichen RennfahrerInnen eine gezielte Vorbereitung auf internationale Wettkämpfe.

Voraussetzungen

- Erfolgreich absolvierte SpiSpo-RS
- Aktueller Nationalkaderstatus
- Fortbestehende internationale Perspektive
- Unterzeichnung der AthletInnenvereinbarung
- WK-Dauer: mindestens 5 aufeinanderfolgende Tage

Förderung:

- Bis zu 30 anrechenbare Dienstage pro Jahr (inkl. Sold/EO)
- Zusätzlich bis zu 100 freiwillige Dienstage möglich
- Durchführung auch im Ausland möglich (Betreuung durch Verband vorausgesetzt)

Anforderungen:

- Jahresplanung und Einsatzmeldung durch Swiss Moto
- Mindestens 19 Dienstage pro Jahr (sonst Wehrpflichtersatzabgabe)
-

Einbettung ins Swiss Moto Nachwuchsförderkonzept

Die Fördergefässe der Armee ermöglichen RennfahrerInnen eine flexible, systematische Verbindung zwischen Spitzensport und Militärdienst. Entscheidend ist die frühzeitige und sorgfältige Planung durch den Verband in enger Abstimmung mit Swiss Olympic und dem Kompetenzzentrum Sport der Armee.

Swiss Moto verpflichtet sich zu:

- Frühzeitiger Talentelektion mit realistischem Entwicklungspotenzial
- Integration der Armeegefässe in das verbandseigene Förderkonzept
- Persönlicher Begleitung und Unterstützung der AthletInnen im Selektions- und Ausbildungsprozess
- Aktive Einbindung in die Jahres- und Karriereplanung

Mit dieser engen Kooperation wird nachhaltiger Erfolg und optimale Rahmenbedingungen für schweizerische RennfahrerInnen im internationalen Spitzensport geschaffen.

Swiss Moto verantwortet die Betreuung der Spitzensportsoldaten während der Rekrutenschule und der Wiederholungskurse.

7 Trägerschaften

7.1 Road Racing Nachwuchs Nationalkader

Die Gesamtverantwortung für die Umsetzung des Nachwuchsförderkonzepts im Bereich Road Racing liegt beim Nachwuchsverantwortlichen der Swiss Moto Road Racing Kommission.

Dieser arbeitet eng zusammen mit:

- den Nachwuchsverantwortlichen der übrigen Disziplinen,
- dem Swiss Moto Berufstrainer-/Nationaltrainerteam (Leistungssport),
- der Talent Base (Breitensport).

Eigenständiges Ausbildungssystem

Im Unterschied zu klassischen Sportarten verfügt der Motorradsport über keinen Zugang zu den J+S-Ausbildungsstrukturen. Deshalb hat Swiss Moto im Jahr 2025 ein eigenes, vierstufiges Berufstrainerkonzept entwickelt, das von BASPO und Swiss Olympic validiert wurde.

Die klassischen J+S-Stufen werden ersetzt durch verbandsspezifische Ausbildungs- und Diplomlehrgänge mit folgenden Rollenprofilen:

- **Talent Base Coach**
- **Riding Coach**
- **Nationaltrainer*in**
- **Berufstrainer*in**

Anforderungen an Trainerinnen und Trainer

Alle Trainerinnen und Trainer, die im Rahmen des Nachwuchsförderkonzepts tätig sind, sind verpflichtet, an diesen Ausbildungsmodulen teilzunehmen und sich gemäss ihrer Rolle und Verantwortungsstufe kontinuierlich weiterzubilden.

Nächste Schritte

In einer nächsten Phase ist die systematische Durchführung verbandseigener Ausbildungslehrgänge durch Swiss Moto vorgesehen. Ziel ist es, die Qualität und Einheitlichkeit der Nachwuchsarbeit nachhaltig sicherzustellen.



Ort, Datum: Däniken, 27.11.2025

Swiss Moto



RolfENZ

CEO/Chef Leistungssport

Swiss Moto



Martin Bichsel

Sportchef/ Leiter Sportkommissionen