

MOTOnews

 04 | 2019 ||| Preis | Prix CHF 5.-

www.swissmoto.org

 **swiss olympic** | MEMBER

MXON 2019

MXON

Jeremy Seewer (l.)

#91 ||| MXGP 450

Arnaud Tonus (m.)

#4 ||| MXGP Open

Valentin Guillod (r.)

#92 ||| MX2 250



Occasionen von Qualität



Mehr ist mehr!
Mehr Spannung.

motorradhandel.ch



**Enduro Bure,
Parc Fermé** ||| S. 16/17

Highlights

Bergrennen Boécourt ||| **Seiten 8 / 9**

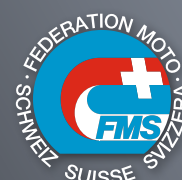
Enduro du Jura ||| **Seiten 16 / 17**

MX Modelle 2020 ||| **Seiten 18 – 24**

Dani Müller ||| **Seiten 38 / 39**

Wahlen 2019 | Élections 2019

Seite 31 ||| Page 31



Das Original
L'officielle
L'originale

NEXT
HORIZON



Ténéré 700. The Next Horizon is yours.

www.yamaha-motor.ch

 YAMAHA MOTOR SERVICES

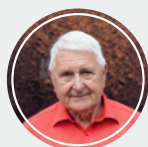
MY GARAGE
BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

3 JAHRE
SWISS
GARANTIE

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

Auf zu neuen Horizonten!

Die neue YAMAHA Ténéré 700 ist ein echter Alleskönner mit puren Rally-Genen. Reduziert aufs Wesentliche und angetrieben von einem drehmomentstarken Zweizylinder-Motor mit 689 ccm und 74 PS. Lange Federwege, grosse Speichenräder und geringes Gewicht offerieren Agilität und Fahrspass – im Gelände und auf Asphalt. Entdecke grenzenlose Freiheiten mit der neuen YAMAHA Ténéré 700. Ab September bei deinem YAMAHA-Partner für CHF 11'590.–



Willy Läderach:
Leiter Redaktion
Responsable rédaction

Editorial

Editorial

MXGP in der Schweiz

Stellt euch vor Jeremy Seewer, Arnaud Tonus und Valentin Guillod wären zum Beispiel Radsportler, Leichtathleten oder Tennisspieler, und wären in der Weltmeisterschaft in den Top 4!

Sie wären «Nationalhelden» würden vom Bundesrat eingeladen, wären mit Interviews und Fotos auf allen Print-Titelseiten und bei SRF in der Sport- und Tagesschau.

Sind sie aber nicht, weil die ganzen Schweizer Sportexperten und Behörden keine Ahnung haben, was diese Spitzensportler physisch und konditionell leisten. Für sie sind sie immer noch die «Töfflibuebe», die mit Ihren lärmigen Töffs Staub aufwirbeln um ihrem Hobby zu fröhnen.

Das ist die eine negative Seite unseres (Motocross-) Sports. Die zweite ist die leidige Tatsache, dass dem OK und allen Beteiligten eines MXGP OF SWITZERLAND Steine in den Weg geschaufelt werden und dass es viel Kraft und Aufwand bedeutet, trotzdem eine Lösung (Anlage) zu finden.

Wir sind aber mit vielen tausend begeisterten Fans überzeugt, dass es eine Lösung geben muss, um einmal pro Jahr die weltbesten MXGP-Cracks sowie die jungen Schweizer Nachwuchstalente in den EM-Klassen an einem MXGP in der Schweiz am Start zu sehen. Verhandlungen auf höchster Ebene (Bundesrat, Armeespitze, VBS, Regierungen) haben immer den gleichen Verlauf, alle sagen «ja, da müssen wir eine Lösung finden, das ist eine gute Sache», geben das Thema an ihre Beamten weiter und diese haben keinen Mut eine Entscheidung zu treffen die in der momentan aufgeheizten «Klimahysterie» eine Diskussion auslösen könnte.

Diese Resultate nehmen dann die Chefs zur Kenntnis. Die Sekretäre haben dann die Aufgabe, dem Gesuchsteller (OK und FMS) mitzuteilen, dass es leider nicht möglich sei eine Bewilligung zu erteilen, was sie sehr bedauern würden.

Wir (das OK und die FMS) bearbeiten intensiv, vor allem mit Unternehmern, mögliche Anlagen und Parzellen. Sollte jemand vielleicht aufgrund dieses Artikels noch eine Idee haben, sind wir gerne bereit diese aufzunehmen.

Ziel ist und bleibt es am 15. / 16. August 2020 einen weiteren MXGP OF Switzerland zu starten – für unsere Schweizer Top Piloten, den Nachwuchs und die vielen tausend begeisterten Zuschauern und Motorsport Fans. III

MXGP en Suisse

Imaginez-vous que Jeremy Seewer, Arnaud Tonus et Valentin Guillod émanent par exemple des milieux sportifs du cyclisme, de l'athlétisme ou soient des joueurs de tennis classés parmi les 4 premiers au niveau mondial?

Ils seraient des «héros nationaux» invités par le Conseiller fédéral, interviewés, photographiés, feraient la une des couvertures de la presse écrite et seraient présentés dans les émissions de sport télévisées ou journaux télévisés de la TSR. Mais ils ne le sont pas car tous les experts sportifs suisses ou Autorités n'ont aucune idée sur la performance physique fournie par ces athlètes de haut niveau. Pour eux, ils seront toujours des «garçons avec vélomoteurs» qui soulèvent la poussière avec leurs bruyantes machines lors de la pratique de leur passe-temps favori.

C'est l'un des aspects négatifs de notre sport (motocross). Le deuxième consiste au fait malheureux que tout est mis en œuvre pour freiner le CO et toutes les personnes concernées par un MXGP OF SWITZERLAND. Beaucoup et d'énormes efforts doivent être fournis pour trouver une solution (emplacement).

Mais nous sommes des milliers de passionnés convaincus qu'une solution est possible permettant de voir au départ une fois par année les meilleurs pilotes mondiaux MXGP et des jeunes talents suisses participant au CE dans le cadre du MXGP Suisse.

Les négociations en plus haute sphère (Conseiller fédéral, direction de l'armée DDPS, Conseillers d'Etats) aboutissent toujours dans la même impasse. Tous sont émerveillés par le projet auquel une solution doit être trouvée, transmettent la demande à leurs fonctionnaires subalternes qui n'ont aucun courage de prendre une décision qui pourrait déclencher une polémique vu l'hystérie actuelle sur le réchauffement climatique.

Les chefs prennent connaissance de ces résultats, les secrétariats ont ensuite la tâche de communiquer au requérant (CO) qu'il leur est malheureusement impossible, avec leurs profonds regrets, d'accorder une autorisation.

Nous (le CO et la FMS) examinons intensivement et en particulier avec des entrepreneurs la possibilité de trouver des infrastructures et parcelles. Si après la lecture de cet article une idée vous venait à l'esprit, nous sommes disposés à la prendre en considération.

Le but est et reste les 15-16 août 2020, date pour lancer une nouvelle série de 3 manifestations MXGP OF SWITZERLAND afin de permettre à nos meilleurs pilotes suisses et nos jeunes talents de se présenter aux milliers de spectateurs et supporters passionnés de sport motocycliste. III

MXGP in Svizzera

Mettiamo che Jeremy Seewer e Arnaud Tonus fossero ciclisti, atleti o tennisti classificati tra i primi quattro nei campionati mondiali!!

Sarebbero degli «eroi nazionali» accolti a Berna dai consiglieri federali, ospiti della RSI, delle trasmissioni sportive e del telegiornale; le loro foto adornerebbero la prima pagina di tutti i giornali.

Ma ciò non è il caso, perché gli esperti sportivi e le autorità Svizzere non hanno nessuna idea delle prestazioni fisiche e della tempra di questi atleti di primo piano. Per loro sono e rimangono dei ragazzini che fanno un gran baccano con le loro moto, solamente per il loro piacere e divertimento personale.

Questo è uno dei lati negativi del nostro sport, in questo caso il motocross. L'altro è il deplorabile fatto che sono numerosi i bastoni che vengono messi tra le ruote sia del comitato organizzativo, sia di tutti gli altri che partecipano al MXGP OF SWITZERLAND pertanto, trovare delle soluzioni (vale a dire una pista) richiede degli sforzi sovrumani.

Noi insieme a migliaia di appassionati siamo convinti che sia necessario poter trovare una soluzione che permetta di svolgere una volta all'anno il MXGP Suisse, al quale partecipano non solo i migliori piloti di motocross, ma anche i giovani talenti emergenti svizzeri.

Le trattative con le autorità (Consiglio Federale, militari, DDPS e consiglieri nazionali) hanno sempre lo stesso esito: tutti dicono che è una buona idea e che bisogna trovare una soluzione, poi delegano la faccenda ai loro funzionari che però non hanno il coraggio di prendere decisioni in un momento di sensibilità climatica per paura delle conseguenti discussioni.

Poi i capi prendono atto di questi risultati e i segretari hanno il compito di informare gli organizzatori che purtroppo non è possibile autorizzare l'evento e che ne sono molto dispiaciuti.





























Il comitato organizzativo e la FMS sono sempre alla ricerca, soprattutto in collaborazione con imprese private, di piste e terreni adatti; se uno dei lettori di questo articolo dovesse avere un'idea in merito, è pregato di comunicarcela.

Il nostro obiettivo è quello di organizzare una serie di 3 competizioni MXGP of Switzerland il 15 e il 16 agosto 2020 per i nostri piloti di primo piano, i talenti emergenti e i numerosissimi spettatori e appassionati di moto. III

September bis Oktober 2019





Septembre à octobre 2019

September III septembre

	01. Grimmelalp (BE), Trial CS / SM
	05. – 09. Castelo de Vide (POR), 6. FIM Mototour of Nations
	06. – 08. Hockenheim (DE), Vintage CS / SM
	06. – 08. Gueugnon (F), Sidecarcross WM / CM
	06. – 08. Algarve (PRT), Superbike / Supersport WM / CM
	06. – 08. Afyonkarahisar (TUR), MXGP / MX2
	07. – 08. Malters (LU), Motocross CS / SM
	08. Mazel (F), Enduro CS / SM
	08. Susten (VS), Trial CS / SM
	08. Sestriere (IT), Supermoto EM / CE
	13. – 15. Rijeka (HR), Rundstrecken CS / SM
	13. – 15. Shanghai (CHN), MXGP / MX2
	13. – 15. Rudersberg (DE), Sidecarcross WM / CM
	14. – 15. Martigny (VS), Stempeln 20'000 Lieux sur les Mers
	14. – 15. Martigny (VS), Rallye 20'000 Lieux sur les Mers (Anmeldung obl.)
	14. – 15. Posieux (FR), Motocross CS / SM
	14. – 15. Sundgau (F), Supermoto CS / SM
	14. – 15. Holzgerlingen (DE), MX-Master
	15. Chiasso-Pedrinata (CH), Bergrennen CS / SM
	15. Misano World Circuit (SMR), MotoGP / Moto2 / MotoE
	20. – 22. Castellet (F), Endurance WM / CM
	20. – 22. Carole (F), Supermoto of Nations
	22. Motorland (ESP), MotoGP / Moto2
	27. – 29. Magny-Cours (F), Superbike / Supersport WM / CM
	27. – 29. Assen (NLD), Motocross of Nations
	28. – 29. Versossaz (VS), Ehrentag von AMC La Poya
	28. – 29. Provisorisch / prov. (Ort TBA), Supermoto CS / SM
	28. – 29. Versossaz (VS), Treffen Rückgabe der Tourenhefte

Oktober III octobre

	05. – 06. Schwedt (DEU), Sidecar- & Quadcross of European Nations
	05. – 06. Baisieux (BEL), Coupe de l'Avenir
	06. Bassecourt (JU), Trial CS / SM
	06. Chang International Circuit (THA), MotoGP / Moto2
	11. – 13. El Villicum (ARG), Superbike / Supersport WM / CM
	13. Grandval (BE), Trial CS / SM
	20. Motegi (JPN), MotoGP / Moto2
	24. – 26. Losail International Circuit (QAT), Superbike / Supersport WM / CM
	26. Langenthal (BE), MX/SM/SNX Organisatorensitzung
	27. Phillip Island (AUS), MotoGP / Moto2

	FMS-Veranstaltung / Manifestations FMS
	Schweizermeisterschaft / Championnat suisse
	WM und EM / Championnat du monde et d'Europe
	Internationale Veranstaltungen / Manifestations internationales

Neue Gastropartner

Nouveaux partenaires gastronomiques



AARGAU

Bremgarten: **CAFFERINO AM KORNHAUSPLATZ**
Spiegelgasse 7 III 5620 Bremgarten
056 631 41 41 III www.cafferino.info



BERN

Tüscherz: **SEE-CAFE ALFERMEE**
Neuenburgstrasse 14 III 2512 Tüscherz-Alfermée
079 222 69 92 III www.seecafe-alfermee.ch



GRAUBÜNDEN

Ruschein: **BOARDERCAMP BIKE-HOSTEL**
Via Principale 87 III 7154 Ruschein
079 760 37 18 III www.bike-hostel.com



JURA

Saignelégier: **GREPERIE VENT D'OUEST**
Rue de la Gruère 5 III 2350 Saignelégier
032 951 40 37 III www.creperieventdouest.ch



BMW Motorrad

DU BRAUCHST FRISCHE LUFT? ATME FAHRTWIND.

**DIE NEUE BMW R 1250 RS MIT DER NÄCHSTEN
GENERATION DES BOXERMOTORS.**

Wenn du schnell den Kopf freibekommen willst, steig auf die BMW R 1250 RS. Mit dem neuen potenten Zweizylinder-Boxermotor mit BMW ShiftCam macht sportliches Reisen noch mehr Spaß. Das dynamische Handling lässt dich auch nach langen Touren frisch, entspannt und vielleicht ein bisschen früher als alle anderen ankommen.

Ab September bei deinem BMW Motorrad Partner.

MAKE LIFE A RIDE.

FIM MX Junior Weltmeisterschaft, Pietramurata (I), 13. – 14. Juli 2019

Championnat du monde FIM MX Junior,
Pietramurata (I), 13 – 14 juillet 2019

Diese ursprünglich in Russland geplante Veranstaltung wurde vom italienischen Verband anlässlich des MXGP von Italien in Pietramurata organisiert.



Claude Clément: 32 Nationen waren vertreten, folgende Schweizer Fahrer haben teilgenommen:

- » Kids 65, Oppliger Ryan und Geisseler Lenny
- » Junior 125: Elsener Joël, Brumann Kevin, Gwerder Mike und Schüdel Remo.

Für die beiden Fahrer der Kat. Kids 65 war die Qualifikation eine zu hohe Hürde. Sie schafften es leider nicht in die Top 40 zu kommen.

In der Kat. Junior 125 hatten Mike Gwerder (5) und Kevin Brumann (16) keine Probleme sich zu qualifizieren. Für Joël Elsener und Remo Schudel war das Niveau für eine Qualifikation im Moment zu hoch.

In den beiden Rennen vom Sonntag zeigte Mike Gwerder einmal mehr seine Fähigkeiten mit 2x 3. Platz. Er gewann somit die Bronze-Medaille an der Weltmeisterschaft. Kevin als einer der jüngsten im Feld wird mit den Plätzen (33. Lauf 1 und 34. in Lauf 2) nicht ganz zufrieden sein, hat aber Potenzial – er wird sich steigern. III

Initialement prévue en Russie, cette épreuve a été organisée par la Fédération italienne sur la piste du MXGP d'Italie à Pietramurata.

Claude Clément: 32 nations étaient représentées et les pilotes suisses suivants avaient fait le déplacement :

- » Kids 65, Oppliger Ryan et Geisseler Lenny
- » Juniors 125: Elsener Joël, Brumann Kevin, Gwerder Mike et Schüdel Remo.

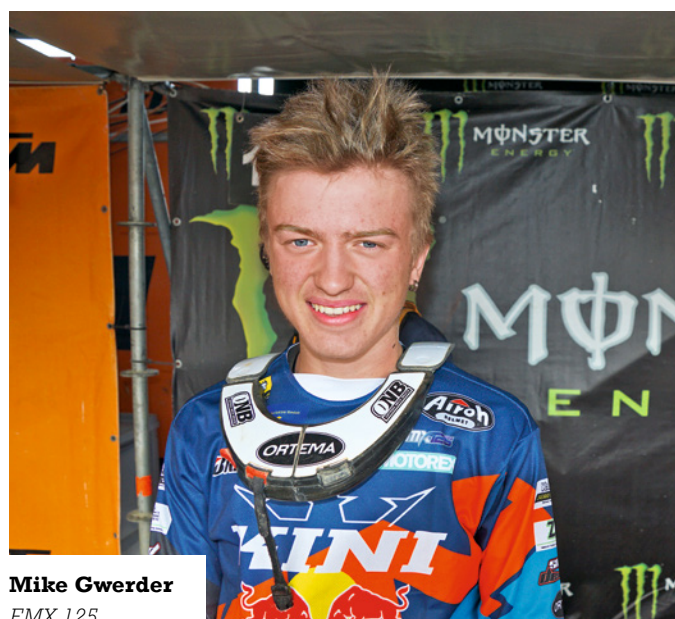
Pour les deux pilotes de la catégorie Kids 65, la qualification s'est avérée un obstacle trop grand. Ils n'ont malheureusement pas réussi à se classer dans les top 40.

Dans la catégorie Junior 125, Mike Gwerder (5) et Kevin Brumann (16) n'ont eu aucun problème pour se qualifier, tandis que pour Joël Elsener et Remo Schudel, le niveau de la qualification était encore trop élevé.

Dans les deux courses du dimanche, Mike Gwerder a une nouvelle fois montré ses capacités en réussissant 2x le 3^{ème} rang. Il remporte ainsi la médaille de bronze au championnat du monde. Kevin, un des plus jeunes dans la pré-grille, terminant au 33^{ème} rang de la 1^{ère} manche et 34^{ème} dans la 2^{ème} manche, n'était pas très satisfait. Il montre du potentiel et pourra s'améliorer. III



Kevin Brumann
EMX 125



Mike Gwerder
EMX 125



Team Switzerland

Seewer, Tonus und Guillod vertreten die Schweiz beim MXoN 2019 in Assen!



MXoN: Die Katze ist aus dem Sack, das Team Switzerland MXoN für das grösste Motocross-Rennen des Jahres Ende September in Assen (NL) steht fest. Bei der Teamvorstellung im Rahmen des Motocross-GP von Limburg in Lommel (BEL) präsentierte Team-Manager Daniel Zollinger das starke Team der Eidgenossen.

In Assen werden Jeremy Seewer, Arnaud Tonus und Valentin Guillod für die Schweiz an den Start gehen. Mit Jeremy Seewer und Arnaud Tonus sind zwei der stärksten WM-Piloten der Saison im Team vertreten, beide werden die 450er Yamaha in Assen fahren. Yamaha Factory-Pilot Seewer liegt derzeit auf Rang 2 der WM-Tabelle und der Wilvo Yamaha-Fahrer Tonus ist als Vierter ebenfalls glänzend platziert. Last but not least wird der Westschweizer Valentin Guillod auf dem 250er Motorrad die Farben unserer Nation vertreten. Guillod konnte leider aufgrund einer sportlichen Verpflichtung nicht nach Lommel kommen.

Als Ersatzfahrer wurde Mike Gwerder benannt. Gwerder ist erst 17 Jahre alt und fährt in der laufenden Saison sehr erfolgreich auf einer Kuni-KTM in der EMX 125.

Bei der Teamvorstellung in Lommel zeigten sich die beiden WM-Stars Seewer und Tonus vorsichtig optimistisch.

Jeremy Seewer: «Die MXoN sind zwar noch weit weg, aber ich glaube wenn Arnaud und ich unsere jetzige Form halten können, werden wir sehr stark sein. Valentin kann eine 250er sehr schnell bewegen, das hat er oft gezeigt. Das gilt auch für Mike Gwerder, er macht einen tollen Job in der EMX. Assen ist wie ein Strandrennen, man kann alles gewinnen aber auch verlieren.»

Arnaud Tonus: «Ich bin sehr glücklich, wieder dabei zu sein, nachdem ich letztes Jahr in Amerika nicht fahren konnte. Es ist immer toll, sein Land zu präsentieren. Das MXoN ist das letzte Rennen der Saison und immer ein tolles Event. Ich bin noch nie in Assen gefahren, das wird eine neue Erfahrung für mich.»

Auch Valentin Guillod äusserte sich per Textnachricht: «Leider kann ich nicht in Lommel dabei sein. Ich freue mich, Teil dieses Teams zu sein und mit der 250er zu fahren ist eine tolle Sache. Ich werde alles tun, um in bester Verfassung nach Assen zu kommen, denn mit meinen beiden Teamkameraden Arnaud und Jeremy haben wir die Chance, Geschichte für die Schweiz zu schreiben.»

Team-Manager Daniel Zollinger blieb gewohnt zurückhaltend: „Ich danke der Schweizer Föderation für die Ehre, mich für diese Position die kommenden drei Jahre zu verpflichten. Ich werde alles tun, um für das Team perfekte Bedingungen zu schaffen. Unsere Reservefahrer wurden von der Föderation nominiert, weil sie viel im Sand trainiert haben und über internationale Erfahrungen verfügen.» III

Seewer, Tonus et Guillod représenteront la Suisse au MXoN 2019 à Assen!

MXoN: « Le chat est sorti du sac », c'est à l'occasion du Grand Prix de Limburg à Lommel que le Team Switzerland MXoN a dévoilé sa sélection pour la plus grande course de motocross de l'année, fin septembre à Assen (NL). Le responsable de l'équipe, Daniel Zollinger, a présenté une équipe solide.

Jeremy Seewer, Arnaud Tonus et Valentin Guillod représenteront l'équipe Suisse en septembre prochain, Jeremy Seewer et Arnaud Tonus, deux des meilleurs pilotes de la saison au Championnat du Monde, au guidon d'une 450cc Yamaha. Jérémy Seewer Pilote Officiel Yamaha Rinaldi est actuellement classé 2^{ème} au classement provisoire du Championnat du Monde, Arnaud Tonus le pilote Wilvo Yamaha est lui aussi bien placé au classement provisoire du Championnat dont il occupe la 4^{ème} place. Malheureusement, Valentin Guillod n'a pas pu venir à Lommel en raison de son engagement sportif, il représentera les couleurs suisses au MX2.

Mike Gwerder a également été présenté comme pilote remplaçant. Gwerder n'a que 17 ans et remporte déjà un franc succès sur une Kuni-KTM en catégorie EMX 125 cette saison. Lors de la présentation de l'équipe à Lommel, les pilotes Seewer et Tonus ont fait preuve d'un optimisme sans faille.

Jeremy Seewer: « Le MXoN est encore loin, mais je pense que si Arnaud et moi pouvons conserver notre forme actuelle, nous serons très forts. Valentin s'adapte lui très rapidement à la 250cc, comme il l'a déjà montré. Mike Gwerder fait lui une excellente saison en catégorie EMX. Assen c'est comme une course de plage, vous pouvez tout gagner mais vous pouvez aussi tout perdre. »

Arnaud Tonus: «Je suis très heureux d'être de retour dans l'équipe Suisse après avoir dû faire impasse sur les nations en Amérique l'année dernière. C'est toujours un plaisir de représenter son pays. La MXoN est la dernière course de la saison, c'est toujours un grand événement. Je n'ai jamais couru à Assen, ce sera une nouvelle expérience pour moi. »

Valentin Guillod a également commenté par SMS: « Malheureusement, je ne peux pas être à Lommel. Je suis heureux de faire partie de cette équipe, rouler sur une 250cc c'est une bonne chose. Je ferai de mon mieux pour venir à Assen dans les meilleures conditions. Avec mes deux coéquipiers Arnaud et Jeremy, nous avons la chance de faire l'histoire de la Suisse. »

Le directeur de l'équipe, Daniel Zollinger, a commenté cette sélection: «Je tiens à remercier la Fédération Suisse, car j'ai l'honneur d'avoir été désigné au poste de sélectionneur de l'équipe Suisse pour les trois prochaines années. Je ferai tout mon possible pour l'ensemble des pilotes de l'équipe soient dans les meilleures conditions. Nos pilotes réservistes ont été nommés par la fédération car ils ont une expérience internationale et beaucoup d'expérience dans le sable. » III

Bergrennen Boécourt: Nach 50 Jahren immer noch dabei

Seit der Frühzeit der Motorisierung werden mit Motorrädern Bergrennen gefahren, doch eine Schweizer Bergrenn-Meisterschaft gibt es erst seit 2009, eine Bergrenn-EM erst seit 2013. Beide Meisterschaften gastierten Anfangs Juli im jurassischen Dorf Boécourt.



Rolf Lüthi: Das Bergrennen von Boécourt ist das einzige Bergrennen in der Schweiz, bei dem mit Motorrädern in den EM- und SM-Klassen auf Bestzeit gefahren wird. An allen anderen Schweizer Bergrennen wird auf Gleichmässigkeit gefahren: Wer zwei Wertungsläufe mit der kleinsten Zeitdifferenz den Berg hochfährt, wird zum Sieger erklärt.

Sechs Veranstaltungen in Österreich, Italien, Frankreich und der Schweiz zählen zur Berg-EM. Das Bergrennen Boécourt ist die vierte von sechs Veranstaltungen. Die EM ist in vier Klassen ausgeschrieben: Die Supermoto-Kategorie liegt mit drei Fahrern in Boécourt darnieder. In den Klassen 250 GP und Supersport sind je sieben Fahrer am Start, in der Klasse Superbike deren neun.

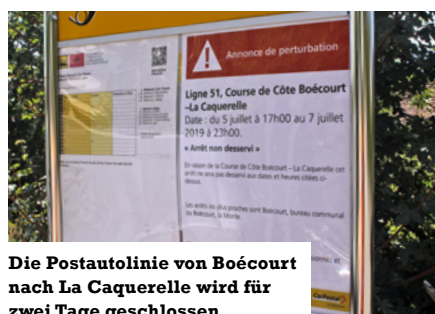
Die schnellsten Fahrer rauschen mit beeindruckender Geschwindigkeit die drei Kilometer lange Bergstrasse von Boécourt nach La Caquerelle. Nach dem Start weist die Strecke kaum Kurven auf, die Superbikes würden wohl gegen 300 km/h oder auch mehr erreichen, was mit vier Schikanen aus wassergefüllten Kunststoffkörpern verhindert wird.

In der Kategorie 250 GP, wo mit 250er Zweitaktern gefahren wird, liegt Rolf Haller auf Yamaha TZ 250 nach den Plätzen 2 und 3 an seinem Heimrennen auf dem dritten EM-Zwischenrang. In der gleichen Klasse startet Mathias Seiler mit einem Eigenbau namens SRE 250: Einen Zweitakter mit Einspritzung und Nabenlenkung aus den 90er Jahren sieht man nicht alle Tage.

Bei den Superbikes duellieren sich wie schon im vergangenen Jahr der Österreicher Wolfgang Gammer und der im Wallis lebende Franzose Jean-Luc David. Titelverteidiger Gammer tritt mit einer blitzsauber präparierten BMW S 1000 RR an, Davids kaum als Kawasaki zu erkennende, zerschrammte Maschine wäre an jedem Hobbyfahrer-Trackday die grauslichste Mühle. Was den in ebenso zerschliffenes Leder gekleideten David nicht davon ab-



Die Ortstafel kurz nach dem Start ist von einer Matte geschützt



Die Postautolinie von Boécourt nach La Caquerelle wird für zwei Tage geschlossen



Nach 50 Jahren immer noch am Start: Hansruedi Brüngger auf Kawasaki Z 1000 R



Toller Sound: Vintage-Fahrer lassen die Motoren warmlaufen



Keine Zeit, die Aussicht zu geniessen



Willi Siegrist führt die Tabelle der Swiss Moto Legend Trophy an

hält, in Boécourt mit dem Gewinn beider Tageswertungen seine EM-Führung weiter auszubauen und im letzten Lauf vom Sonntag seinen eigenen Streckenrekord vom Vorjahr auf 1:16,69 zu verbessern.

Bei den Supersportlern holte sich der Tessiner Mauro Poncini (Yamaha) einen Doppelsieg. Er fährt nach einem zweiten Platz in Boécourt 2018 das erste Jahr die ganze EM und liegt derzeit hinter Altmeister Uwe Rademacher (D) auf dem zweiten EM-Zwischenrang.

Neben der EM waren in Boécourt auch die Fahrer der Schweizer Bergmeisterschaft am Start. Nach manchmal heftigen Kontroversen in den 80er Jahren zählen die Bergrennen nicht mehr zur Schweizer Strassenmeisterschaft. Damals weigerten sich wegen der Gefährlichkeit immer wieder Fahrer, die Bergrennen zu bestreiten. Doch wer um den Titel fahren wollte, konnte es sich nicht leisten, diese auszulassen. Dazu kam ein gewisser Druck von Sponsoren, weil wegen des längst überholten Rundstreckenverbots von 1955 Bergrennen die einzige Gelegenheit sind, die Schweizer Strassenrennfahrer auf heimischem Boden in Aktion zu sehen.

Seit zehn Jahren gibt es neben der auf Rundstrecken ausgetragenen Strassenmeisterschaft eine eigene Schweizer Bergmeisterschaft. Boécourt ist das einzige Rennen in der Schweiz, weitere vier Veranstaltungen in Frankreich zählen zur Berg-SM. Man kann nicht behaupten, dass diese Meisterschaft wegen überbordender Nachfrage aus allen Nähten platzen würde. Zieht man die Doppelstarter aus der EM ab, fuhrten etwa 35 Schweizer Fahrer, mehrheitlich Romands, das einzige Heimrennen, dazu sieben Gespannteams, teilweise ebenfalls Doppelstarter aus Vintage-Kategorien.

Dazu starteten etwa 70 Fahrer mit Motorrädern und Gespannen in Gleichmässigkeits-Kategorien und ermöglichten mit ihren Startgeldern erst die Durchführung dieses Bergrennens. Als echtes Bedürfnis hat sich die unter FMS-Schirmherrschaft ausgeschriebene Swiss Moto Legend Trophy für Motorräder von 1977 bis '99 erwiesen; diese stellte mit 32 Fahrern das grösste Feld. «Hier bestritt ich 1969 mein erstes Bergrennen auf einer Bultaco Metralla», erzählte Hansruedi Brüngger (70), bevor er, nach 50 Jahren, auf einer Kawasaki Z 1000 R die Bergrennstrecke erneut unter die Räder nahm. III



EM-Leader Jean-Luc David aus Frankreich (links), Titelverteidiger und EM-Zweiter Wolfgang Gammner aus Österreich



Konzentration vor dem Start: Rolf Haller rückte mit zwei Podestplätzen auf den dritten EM-Rang vor



Jean-Luc David: Doppelsieg und EM-Führung mit einem Motorrad, das nur Insider als Kawasaki ZX-10R erkennen



Mathias Seiler auf seinem exotischen Eigenbau mit Zweitakt-Einspritzmotor und Einarmschwingen vorne und hinten



Mauro Poncini: Im ersten Jahr der EM-Teilnahme auf dem zweiten Zwischenrang der Kategorie Supersport



Vintage-Gespann zwischen Kunststoff-Schikane und Strassenpfahl



Ein würdiger Nachfolger

Une relève de poids

Die DS-1 Big Date 60th Anniversary ist die moderne Interpretation ihrer abenteuerlustigen Vorfahren.



Certina: Das gewölbte Zifferblatt präsentiert sich stolz in der Markenfarbe Grün. Dégradé-Effekt und Sonnenschliff-Finish veredeln den intensiven Farbton und verleihen optische Tiefe. Ein Grossdatum bei 6 Uhr sorgt zusammen mit fein facettierten Keilindizes und langen Zeigern für klare Ablesbarkeit. Auf der Rückseite des Edelstahlgehäuses von 41 mm Durchmesser findet sich eine Gedenkprägung zum Jubiläum. Abgerundet wird der elegante Look von einem Edelstahl-Milanaise-Armband. Die Uhr präsentiert sich in einer Sonderverpackung.

Im Herzen des neuen Modells schlägt ein Powermatic 80-Kaliber der neusten Generation: Zu einer Gangreserve von bis zu 80 Stunden gesellt sich eine völlig neuartige Spiralfeder aus Nivachron™. Das innovative Material wurde mit der Swatch Group für erhöhte Resistenz gegen Magnetfelder entwickelt. Certina gehört zu den ersten Marken, bei der dieses Material nun zum Einsatz kommt. Die Swiss-Made-Spiralfeder ist dank ihrer Titanbasis zudem äusserst widerstandsfähig gegenüber Temperaturschwankungen und beweist ausgezeichnete Stossfestigkeit. So setzt die jüngste DS-1 60 Jahre nach der Premiere des Sicherheitskonzepts DS wieder einmal neue Standards in Sachen Zuverlässigkeit. Count on me. III

Moderne Mechanik mit Nivachron-Spirale

Im Herzen des neuen Modells schlägt ein Powermatic 80-Kaliber der neusten Generation: Zu einer Gangreserve von bis zu 80 Stunden gesellt sich eine völlig neuartige Spiralfeder aus Nivachron™. Das innovative Material wurde mit der Swatch Group für erhöhte Resistenz gegen Magnetfelder entwickelt. Certina gehört zu den ersten Marken, bei der dieses Material nun zum Einsatz kommt. Die Swiss-Made-Spiralfeder ist dank ihrer Titanbasis zudem äusserst widerstandsfähig gegenüber Temperaturschwankungen und beweist ausgezeichnete Stossfestigkeit. So setzt die jüngste DS-1 60 Jahre nach der Premiere des Sicherheitskonzepts DS wieder einmal neue Standards in Sachen Zuverlässigkeit. Count on me. III

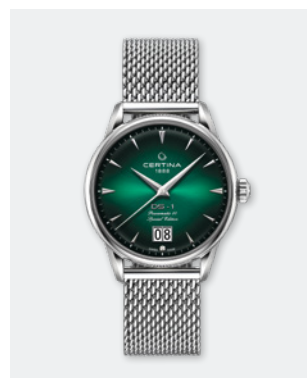
Referenz / Preis:

Référence / Prix:

C029.426.11.091.60

Schweiz CHF 895.- III DE € 910.- III AT € 920.-*

*unverbindliche Preisempfehlung



La DS-1 Big Date 60e anniversaire constitue une interprétation moderne de ses versions précédentes.

Certina: Le cadran bombé arbore fièrement l'émblématique vert Certina. L'effet dégradé et le fini soleil soulignent l'intensité des nuances et créent un effet de profondeur. La grande date à 6 heures assure une lisibilité optimale, de même que les index bâtons et les longues aiguilles finement facettés. Le fond de la boîte (celle-ci mesure 41 mm de diamètre) comporte une inscription commémorative du 60e anniversaire du modèle. Un bracelet en maille milanaise constitué d'acier inoxydable confère de la rondeur à l'aspect de la montre. La montre se trouve dans un écrin spécial.

Le spiral en Nivachron, essence d'un mécanisme moderne

Le cœur du modèle est constitué du mouvement Powermatic 80 de toute dernière génération : il comprend en effet un type complètement nouveau de spiral en Nivachron™, et développe une réserve de marche de 80 heures. Cette matière innovante a été développée en collaboration avec le groupe Swatch, afin d'obtenir une résistance accrue aux champs magnétiques. Certina est désormais une des premières marques à utiliser cette nouvelle matière. Grâce à sa base en titane, le spiral Swiss Made est également extrêmement résistant aux variations de température et aux chocs. En résumé, soixante ans après le lancement du concept de double sécurité, la dernière DS-1 établit de nouvelles normes en termes de fiabilité. Count on me. III



WENN DU AN'S LIMIT GEHST:

COUNT ON ME



CERTINA MIT DEM DOUBLE SECURITY CONCEPT LÄSST DICH NICHT IM STICH. CERTINA.COM

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

CERTINA
SWISS WATCHES SINCE 1888



Grosse Ehre für Stefan Dörflinger

Grand honneur pour Stefan Dörflinger

«König der kleinen» wurde der Schweizer Stefan Dörflinger in den 70er und 80er Jahren in der Szene genannt.

W.L.

Der 1948 in Birsfelden geborene, gelernte Laborant ist 1973 also mit 25 in den Motorrad Rennsport eingestiegen (Das ist heute auch nicht mehr vorstellbar) und wurde nun am Sachsenring in einer feierlichen Zeremonie als erster Schweizer in den erlauchten Kreis der «Grand Prix Legenden» aufgenommen.

Über die Schweizermeisterschaft hatte sich Stefan bis in den Grand Prix Sport hochgedient. 1982 und 1983 wurde er Weltmeister in der Kat. 50 ccm (auf der Krauser-Kreidler). In der neugeschaffenen 80 ccm Klasse führt er dann 1984 und 1985 (auf der Werks-Zündapp) ebenfalls zum Weltmeistertitel. Mit 4 WM-Titeln ist er der erfolgreichste Schweizer Solo-Strassenrennfahrer.

Dornachef Carmelo Ezpeleta ehrte Dörflinger mit den Worten «Ich habe an Stefan immer Freude gehabt, er war ein fairer und freundlicher Fahrer, ein Vorbild».

Stefan Dörflinger: «Ich bin überrascht und freue mich über die grosse Ehre in den Kreis der «Moto GP Legends» aufgenommen zu werden. Heute hat die Technik einen grossen Anteil. Ich denke es sind 50% Technik, 50% Fahrer. Bei uns war es noch 100% der Fahrer. Der Sport hat sich total verändert. Ich bin beeindruckt was der Motorrad-Rennsport heute bietet. III

«Le petit prince», c'était le surnom du Suisse Stefan Dörflinger dans la scène motocycliste des années 70-80.

Né en 1948 à Birsfelden et laborant de profession, il a débuté en 1973, soit à 25 ans, dans la compétition motocycliste (inimaginable aujourd'hui). Dernièrement, lors d'une cérémonie solennelle organisée à l'occasion du MotoGP au Sachsenring, il a été intronisé en tant que premier Suisse dans l'illustre cercle des «légendes des Grand Prix».

Débutant sa carrière dans le championnat suisse, Stefan a participé ensuite aux GP où il remportait le mondial en 1982 et 1983 dans la catégorie 50ccm avec une Krauser-Kreidler puis un doublé dans la nouvelle classe 80ccm en 1984 et 1985 sur une machine d'usine Zündapp. Jusqu'à ce jour et avec 4 titres mondiaux, il reste le pilote solo suisse le plus titré de la discipline route.

Le chef de la Dorna, Carmelo Ezpeleta a honoré Dörflinger avec ces mots: «j'ai toujours apprécié Stefan, il était un pilote juste et sympathique, un exemple».

Stefan Dörflinger: «je suis surpris et ravi du grand honneur d'être inclus dans le cercle des «légendes du MotoGP». Aujourd'hui, la technique joue un grand rôle. Je pense que la part technique et celle du pilote est de 50% chacun, alors qu'autrefois, celle du pilote était de 100%. Le sport a complètement changé, je suis impressionné par ce qu'offre actuellement le sport motocycliste. III



Carmelo Ezpeleta (l.) und Stefan Dörflinger (r.)





Eine für alles

Une pour tous

Una per tutti

Ein ausgezeichnetes Konzept für Abenteurer.



iXS: Mit der Tour LT Jacke Montevideo Air 2 von iXS bist du immer richtig angezogen. Wenn Strapazierfähigkeit, Belüftung und Tragekomfort gefordert sind, kommen keine Zweifel auf. Ihr robustes Aussenmaterial und diverse Belüftungsmöglichkeiten machen sie zur besten Wahl für Abenteurer ohne Ende. III

Produktmerkmale

Unverbindliche Preisempfehlung:

Schweiz: CHF 349.–
EU: € 299.95

Farben: hellgrau-dunkelgrau (099)

Größen: S – 4XL

Artikel-Nr.: X51039

Un excellent concept pour les aventuriers

iXS: Avec la Veste Tour LT Montevideo-Air 2.0 d'iXS, vous êtes toujours parfaitement habillé. Lorsqu'il faut de la solidité, une aération et un confort de port, aucun doute. Sa robuste matière extérieure et ouvertures de ventilation diverses sont le meilleur choix pour des aventures sans fin. III

Caractéristiques du produit

Prix de vente indicatif:

UE/France: € 299.95
Suisse: CHF 349.–

Couleurs: gris claire-gris foncé (099)

Tailles: S - 4XL

N° d'article: X51039

Uno straordinario concetto per avventurieri.

iXS: Con la Giacca Tour LT Montevideo-Air 2.0 della iXS indossi sempre il giusto abbigliamento. Ogni dubbio sparisce nel momento in cui vengono richiesti durata, ventilazione e massimo comfort. Il suo robusto materiale esterno e diversi aperture di ventilazione sono la migliore scelta per gli avventurieri. III

Descrizione Tecnica

Prezzo Consigliato:

Svizzera: CHF 349.–
Comunità Europea: € 299.95

Colours: grigio chiaro-grigio scuro (099)

Sizes: S - 4XL

Article N°: X51039

Neue Travelling-Kits für die Africa Twin's

In Zusammenarbeit mit Touratech bietet Honda für die Africa Twin's zwei Travelling-Kits an.

W.L.

» Top Box Kit:

Alu Top Box mit Gepäckträger, Rückenlehne, Quickshifter, Motorschutz, Heizgriffe.
Set-Preis: CHF 2'299.– III

» Seitenkoffersatz:

Seitenkofferkit, Quickshifter, LED Nebellampen, OneKey System Honda Emblem graviert.
Set Preis CHF 2'404.– III





In Bure wurden auch die Fahrer präsentiert, welche zum International Six Days Enduro nach Portimao/Portugal fahren.



FMS: Die Six Days finden heuer recht spät im Jahr statt: vom 11. bis 16. November. Es wird ein Trophy-Team (Schweizer Nationalmannschaft mit vier Fahrern) geben, bestehend aus Alexandre Vaudan, Kélien Michaud, Luc Hunziker und Jérôme Müller. Dazu eine Clubmannschaft mit Gabriel Hayoz, Damien Uldry und Jeremie Christinaz sowie dem Einzelfahrer Ueli Ackermann. Teammanager ist Gregory Darmon. III

Les pilotes participant à l'Enduro International des Six Days à Portimao (Portugal) ont été également présentés à Bure.

FMS: Pour cette édition 2019, les Six Days auront lieu assez tard dans l'année, soit du 11 au 16 novembre. Il y aura un Team Trophy (équipe nationale avec 4 pilotes) composé par Alexandre Vaudan, Kélien Michaud, Luc Hunziker et Jérôme Müller. En plus, une équipe de club avec Gabriel Hayoz, Damien Uldry et Jeremie Christinaz ainsi qu'un pilote solo Ueli Ackermann. Le directeur d'équipe est Gregory Darmon. III

Yamaha – Teamstruktur für 2020

Yamaha Motor Europe veranstaltete vor dem fünfzehnten Lauf der MXGP-Weltmeisterschaft eine Pressekonferenz auf der Rennstrecke von Autodromo Enzo und Dino Ferrari in Imola, Italien, um den strategischen Rennplan und die neue Teamstruktur für die FIM-Motocross-Weltmeisterschaft 2020 offiziell bekannt zu geben.



Yamaha: Im Jahr 2020 werden sich Rinaldi und sein hochqualifiziertes Team vom Hauptsitz des Teams in Parma (Italien) aus auf die Forschung und Entwicklung von Yamahas Werksmotorrädern YZ450FM und YZ250FM konzentrieren.

Als professionelles Team wird das offizielle Yamaha MXGP-Team von Monster Energy Wilvo ab 2020 das neue Yamaha Factory MXGP-Team von Monster Energy. Das von Louis Vosters geleitete Team wird im spektakulären Wilvo Yamaha-Workshop in Bergeijk, Niederlande, arbeiten.

Das Team wird aus den Fahrern Jeremy Seewer, Gautier Paulin und Arnaud Tonus bestehen. In der MXGP-Weltmeisterschaft 2019 belegen alle drei Fahrer die Top-4. Seewer belegt den zweiten Platz, 37 Punkte vor Paulin und 43 Punkte vor Tonus. III



+ **MXON TEAM SWITZERLAND** **+**



FANSHOP

/// www.BACKYARD-RACING.ch/mxon

NEW COLLECTION 2020



ACERBIS

GAERNE

SG-12

START AND FINISH

STARWAY

COMING SOON @ **mXparts.ch**

La plus grande course tout-terrain en Suisse

Dans le reste de la Suisse, les passionnés de sport motocycliste ne peuvent que rêver, alors que dans le canton du Jura, ce rêve était pure réalité le week-end du 10-11 août. Deux manches du championnat suisse Enduro se sont déroulées en Suisse sur la place d'armes de Bure.



Rolf Lüthi: Dans son discours, Martial Courtet, (PDC) Conseiller d'Etat jurassien, a déclaré «La situation chez nous dans le Jura est particulière, nous avons la place d'armes de Bure, terrain qui nous permet des manifestations de sport motorisé. Nous voulons le maintenir.»

Outre les épreuves spéciales de Bure, le CS Enduro comprend sept autres courses en France, La manche à Bure est plus courte ainsi que la distance journalière à effectuer. Bien que la pluie soit tombée jusqu'au départ prévu samedi matin, aucune difficulté particulière de terrain n'a dû être maîtrisée durant les 26 km et le temps imparti a

été également généreusement calculé. Le Club de Moto Mandeuve et le Gelände Team Schweiz avaient chacun organisé une spéciale, toutes deux dignes d'un championnat suisse. Bien que sans obstacle de terrain violent, celui qui voulait être rapide, devait doser habilement le risque sur ce tracé jurassien pierreux et glissant.

Les pilotes suisses les plus rapides ont été mis au défi par quatre pilotes invités expérimentés du championnat du monde, dont Jérémie Tarroux (F, Sherco), leader du championnat français et Andrea Verona (I, TM), actuel champion du monde junior.

« Il sera difficile de battre ces pilotes rapides », remarquait un Jonathan Rossé pessimiste, huit fois champion suisse. Pourtant samedi, Rossé (Yamaha) n'était battu que par Tarroux – après 14 épreuves spéciales pour une durée totale de plus d'une heure. Dimanche, il était le pilote suisse le plus rapide derrière les trois pilotes invités et comptabilisait ainsi les points maximums pour prétendre au neuvième titre de champion suisse.

Chez les Junior Inter, Luc Hunziker (KTM) est clairement le préten-



Temps pour Enduro: Départ sous la pluie, samedi matin



Seules deux ladies au départ: Jacqueline von Siebenthal, Delphine Riaz



Jonathan Rossé: depuis des années, l'enduriste suisse le plus rapide



Les pilotes les plus rapides du samedi (de gauche): Jonathan Rossé, Jérémie Tarroux, Andrea Verona



*Il sait glisser:
Ancien pilote de supermoto,
Luc Hunziker est actuellement en
tête des Inter Junior pour sa
première saison au CS Enduro.*

dant au titre grâce à sa double victoire dans le Jura. Ancien pilote de supermoto, il a passé en enduro cette saison «car ici, on peut vraiment rouler».

Dans les catégories National Junior et National Open, Dominic Blättler et Ueli Ackermann (tous deux Husqvarna), tous deux aussi en tête du classement avec un maximum de points, se sont aussi rendus à Bure. Blättler a réussi une autre double victoire, tandis que Sandro Kölliker (Beta) a fêté samedi sa première victoire de la saison avec le résultat le plus serré du week-end. Il a battu Ackermann de deux secondes après une épreuve spéciale de 50 minutes. Dimanche, Ackermann a remporté la victoire avec une avance de cinq secondes.

Chez les Senior, le champion en titre et leader du CS Hubert Zeller (KTM) était également engagé durant le week-end à Bure en tant que président du CO. Il a réussi les rangs deux et trois, alors que Robert Kamber (Honda) prenait la tête avec une double victoire et 2 points de différence.

Chez les Vétérans, André Brunner a remporté toutes les manches et Celso Gorrara a terminé deuxième à chaque fois. Samedi, Gorrara a remporté sa première victoire de la saison et dimanche, Brunner était de retour sur la plus haute marche du podium.

Le sport Enduro n'a trouvé que peu d'enthousiasme chez les dames: À Bure, Delphine Riat (Sherco) et Jacqueline von Siebenthal (KTM) réussissaient le podium dans la Coupe Womens alors que la troisième marche restait inoccupée en raison d'un manque de participantes. Encore plus désastreux pour la Coupe Vintage: la grille de départ était vide.

Comme pour la première fois il y a deux, plusieurs classes destinées aux pilotes amateurs sans licence étaient prévues et avec la sélection de la classe, le nombre de tours à boucler pouvait être choisi. Dans ces classes, une immatriculation de la moto n'était pas nécessaire. 91 pilotes amateurs étaient au départ le samedi et 69 le dimanche, ce qui a doublé les recettes de l'organisateur grâce aux taxes d'inscription et a fait de cet Enduro du Jura le plus grand événement suisse de motos tout-terrain. III



Les séniors rapides (de gauche): Président CO Hubert Zeller, Robert Kamber, Reto Willmann



André Brunner: À l'exception d'une deuxième place le samedi, il a gagné jusqu'à présent toutes les courses chez les Vétérans



Jacqueline von Siebenthal maîtrise le dernier obstacle avant l'arrivée de la dernière épreuve spéciale du jour



C'est la manière du champion du monde junior: Andrea Verona utilise le tronç comme rampe de lancement dans le tracé de l'épreuve spéciale

Yamaha-Modelle 2020

Modèles Yamaha 2020



Yamaha YZ 250 F

Hubraum / Capacité	250 ccm
H x B / A x C:	77,0 x 53,6 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	310 / 315 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	970 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	335 mm
Gewicht / poids :	106 kg
Preis / prix:	9'890.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



Yamaha YZ 450 F

Hubraum / Capacité	449 ccm
H x B / A x C:	97,0 x 60,8 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	310 / 317 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	965 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	335 mm
Gewicht / poids :	112 kg
Preis / prix:	10'490.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



Honda-Modelle 2020

Modèles Honda 2020



Honda CRF 250 R

Hubraum / Capacité	249,4 ccm
H x B / A x C:	79 x 50,9 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	305 / 315 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	957 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	327 mm
Gewicht / poids :	107 kg
Preis / prix:	9'840.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



Honda CRF 450 R

Hubraum / Capacité	449 ccm
H x B / A x C:	96 x 62,1 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	305 / 312 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	960 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	328 mm
Gewicht / poids :	112 kg
Preis / prix:	10'580.-
Lieferfrist / disponible:	August 2019



Kawasaki-Modelle 2020

Modèles Kawasaki 2020

Kawasaki

Kawasaki KX 250

Hubraum / Capacité	249 ccm
H x B / A x C:	78 x 52,2 mm
Anlasser / démarreur:	Kickstarter
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	314 / 310 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	948 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	333 mm
Gewicht / poids :	105,2 kg
Preis / prix:	8'650.-
Lieferfrist / disponible:	August 2019



Kawasaki

Kawasaki KX 450

Hubraum / Capacité	449 ccm
H x B / A x C:	96 x 62,1 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	305 / 307 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	955 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	340 mm
Gewicht / poids :	110 kg
Preis / prix:	9'600.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



KX250



TEAM GREEN TEST DAYS

TESTE DIE STÄRKSTE JE GEBAUTE KX250 UND WEITERE KX-MODELLE MY20
TESTEZ LA PLUS PUISSANTE DES KX250 ET LES AUTRES MODÈLES DE KX MY20

5. SEPT. 2019
BEGGINGEN

11. SEPT. 2019
SCHWARZENBERG BE

14. SEPT. 2019
TRIESEN FL

18. SEPT. 2019
NIEDERBIPP BE

13 OCT. 2019
PAYERNE

WEITERE INFOS AUF | PLUS D'INFOS SUR WWW.KAWASAKI.CH

Kawasaki

KTM-Modelle 2020

Modèles KTM 2020



KTM 250 SX-F

Hubraum / Capacité	249,9 ccm
H x B / A x C:	52,3 x 78 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Stahl
Federweg V-H / Voyage a/a	310 / 300 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	950 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	370 mm
Gewicht / poids :	99 kg
Preis / prix:	10'790.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



KTM 450 SX-F

Hubraum / Capacité	449,9 ccm
H x B / A x C:	63,4 x 95 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Stahl
Federweg V-H / Voyage a/a	310 / 300 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	950 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	370 mm
Gewicht / poids :	100 kg
Preis / prix:	11'790.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



Husqvarna-Modelle 2020

Modèles Husqvarna 2020



Husqvarna FC 250

Hubraum / Capacité	249,9 ccm
H x B / A x C:	78 x 52,3 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Stahl Cr.Mo. 4
Federweg V-H / Voyage a/a	310 / 300 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	950 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	370 mm
Gewicht / poids :	99,5 kg
Preis / prix:	10'990.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



Husqvarna FC 450

Hubraum / Capacité	449,9 ccm
H x B / A x C:	95 x 63,4 mm
Anlasser / démarreur:	Electric
Rahmen / Cadre	Stahl Cr. Mo. 4
Federweg V-H / Voyage a/a	310 / 300 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	950 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	370 mm
Gewicht / poids :	101 kg
Preis / prix:	11'890.-
Lieferfrist / disponible:	September 2019



Suzuki-Modelle 2020

Modèles Suzuki 2020



Way of Life!

Suzuki RM-Z250

Hubraum / Capacité	249 ccm
H x B / A x C:	78 x 51,9 mm
Anlasser / démarreur:	Kickstarter
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	310 / 299 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	955 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	330 mm
Gewicht / poids :	106 kg
Preis / prix:	8'250.-
Lieferfrist / disponible:	Oktober 2019



Suzuki RM-Z450

Hubraum / Capacité	449 ccm
H x B / A x C:	95 x 63 mm
Anlasser / démarreur:	Kickstarter
Rahmen / Cadre	Aluminium
Federweg V-H / Voyage a/a	305 / 315 mm
Sitzhöhe / hauteur du siège :	960 mm
Bodenfreiheit / garde au sol :	330 mm
Gewicht / poids :	112 kg
Preis / prix:	8'900.-
Lieferfrist / disponible:	Oktober 2019





2020 Combo Flexair Howk

Die Fox Flexair Linie ist so konzipiert, dass sie nahtlos mit dem menschlichen Körper harmoniert. Flexair ist aus leichten und flexiblen Materialien gefertigt, die sich jeder Bewegung anpassen.

Das Jersey wurde verfeinert, um die Atmungsaktivität zu maximieren und die Mobilität noch mehr zu erhöhen.

Die Flexair Hosen wurden sorgfältig überarbeitet, um die Passform zu verbessern und die Flexibilität zu erhöhen.

Der V3 Helm verfügt über technisch ausgereifte Updates. Diese beinhalten Fluid Inside®, ein hochbelüftetes Design und Fox's proprietäres MVRSTM™ (Magnetic Visor Release System).

AUF LAGER

CHF 979.70

inkl. 7.70% MwSt.

1 Stk. BESTELLEN



CHF 89.90



CHF 289.90



CHF 599.90



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

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





Mach es wie die BikeXperts

Joue-la comme les BikeXperts

Du spürst den Fahrtwind, hörst den Sound des Motors, liegst perfekt in der Kurve: Motorrad fahren ist viel mehr als sich fortbewegen. Motorrad fahren ist Lebensgefühl pur.



BFU: Doch leider ist auch die Gefahr gross, dass der Fahrspass wegen eines Unfalls auf der Strecke bleibt. Dagegen treten die BikeXperts an. Sie alle kennen Motorradfahrer, bei denen es – auch unverschuldete – geknallt hat. Deshalb wollen die BikeXperts der Community zeigen, wo auf dem Motorrad die grössten Unfallgefahren lauern – und was sich dagegen tun lässt.

Übernimmst du die Tipps der BikeXperts auch für deinen Fahrstil, fährst du defensiv und senkst das Risiko eines Unfalls. Denn vergiss nie: Die Knautschzone auf dem Motorrad bist du.

Weitere Tipps für Motorradfahrende auf stayin-alive.ch |||

Tu sens le vent sur ton casque, tu entends le vrombissement du moteur et tu prends le virage dans une inclinaison parfaite: faire de la moto est bien plus qu'une simple manière de se déplacer, c'est la joie de vivre à l'état brut.

BPA: Malheureusement, le risque est grand qu'un accident vienne gâcher ce plaisir. C'est là que les BikeXperts entrent en jeu: ils veulent éviter que cela n'arrive. Ils connaissent tous des motards qui ont eu un accident, même sans faute de leur part. Les BikeXperts ont à cœur de montrer à la communauté des motards quels sont les plus grands risques d'accident et comment les prévenir.

En suivant les conseils des BikeXperts, tu conduiras avec plus de prudence et tu réduiras ainsi le risque d'accident. Ne l'oublie jamais: à moto, le pare-chocs, c'est toi.

Plus de conseils destinés aux motards sur stayin-alive.ch |||

BIKE XPERTS

NEW WEB SERIE



STAYIN-ALIVE.CH



Championnat Suisse de Trial



Graine de champion
Bastien Parel en action dans la catégorie Junior

Noé Pretalli : 4 sur 4 et en route pour un 4^{ème} titre 2019.



Walter Wermuth: Vainqueur des quatre premières manches du championnat Suisse de trial qui en compte neuf, le pilote jurassien et tenant du titre (2016-17-18) fait cavalier seul dans la catégorie Elite. Le Tramelot Pascal Geiser (titré en 2009-10-11-12), revenu à la compétition, occupe le 3^{ème} rang et Steve Erzer le 4^{ème}. C'est l'Allemand, avec licence Suisse, Manuel Schneider (D) qui s'installe sur la deuxième marche du podium. Le Bernois Simon Walther est le seul Expert à être monté à chaque course sur le podium, il prend ainsi la tête de cette catégorie. En Challenge, c'est le routinier pilote soleurois Thomas Stampfli qui mène le bal alors que la lutte est belle en Junior entre le Neuchâtelois Bastien Parel et le Jurassien Loïc Affolter. |||

Championnat du monde individuel

Un team Suisse au sommet ...



Walter Wermuth: A une course de la fin du championnat GP Trial, le prodige espagnol Toni Bou, déjà titré avant terme, a remporté sa ... 26^{ème} couronne mondiale ... d'affilée. L'exploit est unique dans le domaine des sports motorisés. Le pilote ibère a remporté tous les titres depuis 2007 aussi bien en Indoor qu'en Outdoor ; ses titres par équipes (14) ne sont pas pris en compte !

En Trial2, en quelque sorte la catégorie promotion, un team fait parler de lui dans le paddock, celui de Rudi Geiser. Le manager de Tramelan avait commencé à participer à l'intégralité du mondial avec Noé Pretalli en se classant 3^{ème} du mondial 125 en 2014.

L'année passée, toujours en Trial2, Geiser est devenu vice-champion du monde avec le britannique Toby Martyn et cette année, son pilote espagnol Gabriel Marcelli est à 1 point du leader, le pilote italien Grattarola. Il suffit au pilote du Team RG de finir devant son concurrent direct à l'une des 4 première places de l'ultime épreuve en Espagne à mi-septembre et le trophée prendra le chemin de la Suisse. |||



RG Trial Team, le titre mondial en point de mire
Rudi Geiser (à dr.) avec son pilote de niveau mondial Gabriel Marcelli

WM für Mannschaften

Championnat du monde par équipe

Zwei Schweizer Teams für das Trial der Nationen 2019.



Walter Wermuth: Nach 2012 mit der Schweizer Ausgabe vom TDN und der Teilnahme eines Frauen Teams (Olivia Affolter und Corinne Matthey) startet dieses Jahr wieder ein Frauen Team im Spanien, mit den jungen Fahrerinnen Lana Voillat (16 Jahre) aus Epiquerez/JU und Maude Minder (17 Jahre) aus Eschert/BE. Auf Männer Seite wird die Schweiz am 28. und 29. September 2019 vertreten durch: Noé Pretalli aus Vicques; Pascal Geiser aus Tramelan und Steve Erzer aus Delémont. III

Deux équipes suisses pour le Trial des Nations 2019.

Walter Wermuth: Après 2012 avec l'édition helvétique du TDN qui avait vu la participation d'une équipe féminine (Olivia Affolter et Corinne Matthey), il y aura à nouveau cette année mais en Espagne, une équipe constituée par les très jeunes pilotes Lana Voillat (16 ans) d'Epiquerez/JU et Maude Minder (17 ans) d'Eschert/BE en compétition. Du côté des hommes, seront du voyage pour représenter notre pays à Ibiza les 28 et 29 septembre 2019 : Noé Pretalli de Vicques ; Pascal Geiser de Tramelan et Steve Erzer de Delémont. III



Auf dem Weg nach Spanien im September: Pascal Geiser (8x Teilnahme an TDN); Lana Voillat (1x); Noé Pretalli (1x); Maude Minder (1x) und Steve Erzer (2x).

En route pour l'Espagne ... en septembre : Pascal Geiser (8^{ème} participation au TDN) ; Lana Voillat (1^{ère}) ; Noé Pretalli (7^{ème}) ; Maude Minder (1^{ère}) et Steve Erzer (2^{ème}).

TM 450 FI 4T ES: 9990.-
 TM 250 FI 4T ES: 9790.-

 Lieferbar ab Oktober 2019

Linder
LINDER-RACING.CH

tm+

RACING

www.linder-racing.ch

Der Mai war für einmal kein Wonnemonat

Pour une fois, le mois de mai ne fut pas très joyeux



Mit 25'923 Neuzulassungen schloss der Schweizer Motorrad- und Rollermarkt in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 leicht unterhalb der Zahlen der Vorjahresperiode ab. Insbesondere der für den Verkauf wichtige Wonnemonat Mai machte seinem Namen wenig Ehre und präsentierte sich durchgehend kalt und regnerisch. Dennoch verharrt der Zweiradmarkt auf seinem konstant hohen Niveau.



SFMR: Das motorisierte Zweirad, ob Motorrad oder Roller, bleibt als Freizeit- und Hobby-Gerät in der Beliebtheitsskala des Schweizer Volks weiterhin weit oben. Zwar bremste der kalt-regnerische

Mai und der extrem heisse Juni nach einem guten Saisonstart in den Monaten März und April die Verkaufszahlen wieder, doch mit 25'923 Neuzulassungen ist das Resultat des ersten Halbjahres erfreulich. Der Gesamtmarkt ging -4,9 Prozent zurück. Bei den Rollern (9'145 Stück) waren es -6,9 Prozent, bei den Motorrädern (16'270 Stück) -3,2 Prozent. Zieht man zusätzlich die in den vergangenen Jahren gestiegenen Halterwechsel bei den Occasionsfahrzeugen mit in Betracht, liegt das kumulierte Marktvolumen im ersten Halbjahr 2019 ähnlich hoch wie 2018. |||

Avec 25'923 nouvelles immatriculations, le marché suisse de la moto et du scooter termine les six premiers mois de l'année 2019 en-dessous des chiffres de l'année précédente. Le mois de mai, celui lors duquel, dit le dicton, «on peut faire ce qu'il nous plaît», n'a malheureusement pas été épargné par le froid et la pluie. Et comme cette période constitue toujours un moment clef pour les ventes ... Ces chiffres, certes en baisse, rappellent néanmoins que le marché du deux-roues, dans notre pays, s'établit toujours à un niveau élevé.

OSMS: Les deux roues motorisés, qu'il s'agisse de motos ou de scooters, sont toujours très appréciés comme moyens de loisirs et de hobby dans le coeur du peuple suisse. Certes, un mois de mai froid et pluvieux a malheureusement ralenti l'euphorie née d'un excellent début de saison, lors des mois de mars et d'avril; avec 25'923 nouvelles immatriculations, le résultat du premier semestre est néanmoins réjouissant. Le marché global recule de 4,9 %, soit - 6,9 % dans le domaine des scooters (9145 pièces) et -3,2 % dans celui des motos (16'270 unités). Si l'on prend en compte les chiffres en hausse des changements de propriétaires de véhicules d'occasion, on constate que le volume global du marché, en ce premier semestre 2019, est comparable à la même période 2018. |||

Gesamtmarkt | Marché global

		Jan-Juni jan.-juin		Juni juin		Diff. Jan-Juni jan.-juin 2018/19	
		2019	2018	2019	2018	Stk. / Pc.	%
Total		25'923	27'271	4'684	5'712	-1'348	-4.94
1	Yamaha	4'608	5'667	778	1'182	-1'059	-18.69
2	Honda	3'918	3'751	631	778	167	4.45
3	BMW	2'697	2'188	428	460	509	23.26
4	Vespa	2'025	2'003	511	510	22	1.10
5	Kawasaki	1'768	1'954	276	309	-186	-9.52
6	Harley-Davidson	1'416	1'825	230	374	-409	-22.41
7	Triumph	1'143	1'115	226	250	28	2.51
8	KTM	1'069	1'114	164	214	-45	-4.04
9	Ducati	864	888	168	230	-24	-2.70
10	Sym	853	796	182	190	57	7.16
11	Suzuki	781	927	124	173	-146	-15.75
12	Sonstige	603	401	158	98	202	50.37
13	Kymco	535	543	97	127	-8	-1.47
14	Vengo	451	405	77	93	46	11.36
15	Piaggio	425	486	91	114	-61	-12.55
16	Indian	285	282	54	56	3	1.06
17	Aprilia	227	276	42	49	-49	-17.75
18	Moto Guzzi	224	143	57	33	81	56.64
19	Husqvarna	223	300	29	39	-77	-25.67
20	Rieju	176	162	27	71	14	8.64

Wahlen 2019

Élections 2019



FMS Zentralvorstand: Wir haben allen Kandidaten die sich für einen National- oder Ständeratsitz bei den Wahlen vom Oktober 2019 bewerben diesen Fragebogen über die jeweiligen Sekretariate zugestellt. Mit der Bitte diesen ausgefüllt bis 30. August an unser Sekretariat zu retournieren. Alle Kandidaten die unsere Fragen positiv beantworten, werden wir im MOTOnews 5/19 vom 10. Oktober auf einer nach Kantonen aufgeteilten Liste publizieren. Damit möchten wir unseren Mitgliedern eine Entscheidungshilfe für die Wahlen zur Verfügung stellen. III

Comité central FMS: Par l'intermédiaire des secrétariats respectifs, nous avons transmis ce questionnaire à tous les candidats qui se présentent pour un siège au Conseil National ou au Conseil des Etats en octobre 2019, en les priant de le retourner rempli au secrétariat jusqu'au 30 août. Tous les candidats exprimant des réponses positives seront publiés dans une liste répartie par canton, qui paraîtra dans le MOTOnews 5/19 du 10 octobre.

Nous voulons mettre à disposition de nos membres un soutien de choix pour les élections. III

Allgemeiner Strassenverkehr <i>Circulation routière générale</i>	Ja <i>oui</i>	Nein <i>non</i>	Vielleicht <i>évent</i>
Sind Sie dafür, dass dem motorisierten Zweirad (weniger Emissionen, geringerer Platzbedarf, etc.) zukünftig ein höherer Stellenwert zugesprochen werden sollte? <i>Êtes-vous favorable à ce que les deux-roues motorisés (moins d'émission, moins d'espace, etc.) bénéficient d'un statut plus élevé dans le futur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soll das Überholen einer stehenden Kolonne für Zweiräder straffrei sein, so wie dies bei Velos und E-Bikes der Fall ist? <i>Le dépassement d'une colonne à l'arrêt doit-il être autorisé comme c'est le cas pour les vélos et vélos électriques?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind Sie für die Öffnung von Busspuren in den Städten für Motorradfahrer, wie dies in einigen europäischen Grossstädten bereits der Fall ist? <i>Êtes-vous favorable à l'ouverture de voies de bus dans les villes pour les motocyclistes, comme c'est déjà le cas dans quelques grandes villes européennes?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind Sie für mehr kostenlose Parkmöglichkeiten in urbanen Zentren für Motorräder? Motorräder sind smarte Verkehrsmittel und verursachen deutlich weniger Verkehrsprobleme als Autos. <i>Êtes-vous favorable à un plus grand nombre de places de stationnement gratuites destinées aux motocyclistes dans les centres urbains? Les motocyclettes sont des moyens de transport peu volumineux et engendrent beaucoup moins de problèmes que les automobilistes.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Motorradspport <i>Sports motorisés:</i>	Ja <i>oui</i>	Nein <i>non</i>	Vielleicht <i>évent</i>
Wie stehen Sie zu Motorsportveranstaltungen in der Schweiz, unterstützen Sie verschärfte Bewilligungsverfahren? <i>Quel est votre sentiment face aux événements sportifs en Suisse, soutenez-vous les procédures d'autorisation plus strictes?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seit 1955 hat die Schweiz ein Rundstreckenrennverbot. Würden Sie einer Aufhebung dieses Rundstreckenrennverbotes zustimmen? <i>Depuis 1955, les courses sur circuit en Suisse sont frappées d'une interdiction. Accepteriez-vous la levée de cette interdiction?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Auferstehung

Résurrection

Yamaha «Ténéré» der Innbegriff im Rallysport ist auferstanden, was 1980 mit der Ténéré 600 begonnen hat und in den vergangenen 40 Jahren mit mehreren Nachfolgemodellen immer aktuell im Markt präsent war bekommt einen potenten Nachfolger.

W.L.

Bei Pferden spricht man wenn es besonders schön und stark ist von «reinrassig», diesen Titel kann man ohne zu zögern auf die neue Ténéré 700 übertragen.

Zwei Jahre haben die Yamaha Ingenieure in Zusammenarbeit mit Rally-Profis dieses sensationelle Bike entwickelt und getestet, mit dem Ziel grosse Käufergruppen anzusprechen, das ist ihnen sicher gelungen.

Es gibt eigentlich keine Biker die an dieser «Perle» keine Freude haben können, das 187 kg leichte «Vollblutgerät» mit dem 75 PS starken fiberationsfreien 2 Zylinder MP2 Motor, dem neuen Diamond Fahrwerk mit einer Gewichtsverteilung 48 % vorne 52 % hinten, den USD KYB Federelementen mit 210 mm. Federweg mit vielen Einstell-Varianten, dazu die neuen «Leichtgewicht» Brembo Bremsanlage: vorne DS 282 mm, Hinten ES 245 mm. Speichenräder vorne 21", hinten 18" Pirelli Scorpion bereift und vieles mehr sind Komponenten in Top Qualität.

Ténéré 700 das ist eine neue Dimension im Rallysport, dazu zeigt sie auch im täglichen Gebrauch oder auf der grossen Tour ihre Qualitäten, das umfangreiche Accessoires Angebot lässt keine Wünsche offen.

Verkaufsstart beim Yamaha Handel ist September in den Farben: «Comp. White», «Ceramic Ice blu» und «Power Black» für Einsteiger auch in 35 kW Variante. Der Preis von CHF 11'590.– ist gut investiertes Geld, das viel Freude macht. III

La Yamaha «Ténéré», l'incarnation même du sport rallye, revit. Mise sur le marché en 1980 sous le nom de Ténéré 600 puis successivement présente sur le marché durant ces 40 dernières années sous divers modèles, elle reçoit un digne successeur.

Dans la cavalerie, en évoquant beauté et force, on parlerait plus particulièrement de «race pure». Sans hésiter, ce titre peut être utilisé pour le nouveau modèle Ténéré 700.

En collaboration avec les spécialistes du rallye, les ingénieurs Yamaha ont travaillé durant deux ans pour développer et tester cette machine sensationnelle dans le but d'attirer un large groupe d'acheteurs, défi qui leur a réussi.

Il n'y a actuellement aucun motard qui ne puisse pas se faire plaisir au guidon de cette «perle» légère de 187 kg. «Pur-sang» léger de 75 CV, 2 cylindres libre de toute vibration, moteur MP2, nouveaux amortisseurs Diamond avec une répartition du poids de 48% à l'avant et 52% à l'arrière, les éléments de ressort USD KYB avec un ressort de 210 mm permettant un grand nombre d'options de réglage, complété par le nouveau système de freinage «allégé» Brembo avant DS 282 mm, arrière ES 245mm, roues à rayons avant 21", arrière 18", pneus Pirelli Scorpion et bien plus encore sont des composants de qualité supérieure.

Ténéré 700 est une nouvelle dimension du sport rallye prouvée par les utilisations quotidiennes ou lors de randonnées touristiques. La vaste gamme d'accessoires ne laisse rien à désirer.

Les ventes débutent chez Yamaha en septembre dans les couleurs «Comp. White», «Ceramic Ice blu» et «Power Black», pour les débutants également avec la variante 35 kW. Le prix de CHF 11'590.– est une somme bien investie procurant beaucoup de plaisir. III

Next Horizon Ténéré Tour





Zubehörangebot
Accessoires



Rally Dual
Sport Bike



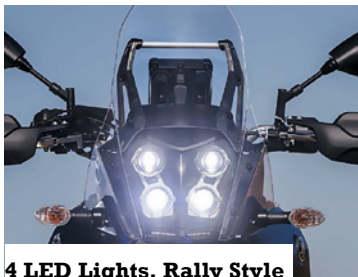
Rally Übersicht
Survot du Rallye



Ténéré
MP2-Motor



Ténéré 600
1983



4 LED Lights, Rally Style



Paris-Dakar,
Serge Bacou,
1982



Ténéré 700
2019



«gefällt auch mir»
«Je l'aime aussi»

Culinary autumn on Lake Maggiore

ascona-locarno.com/bikersland

Polenta in Vallemaggia

 **ASCONA
LOCARNO**



Alle Jahre kehrt sie zurück, die schönste Zeit um mit dem Motorrad neue Orte und ihre Geschichten zu entdecken. Bei angenehmen Temperaturen und wenig Verkehr macht das Motorradfahren noch mehr Spass, nicht wahr? Ein weiteres Plus, die lokale Gastronomie feiert im Herbst Hochkonjunktur. Wenn Sie im Spätsommer ans Tessin denken, denken Sie da nicht auch an Kastanien? Die Kastanien galten in den Tälern bis Mitte 20. Jahrhundert als Grundnahrungsmittel. Zur Konservierung für den Winter wurde sie in der „Grà“ (Dörrhaus) getrocknet. Daraus wurden jegliche Speisen zubereitet wie Brot, Suppe oder Kuchen. Heute ist sie zwar nicht mehr Lebenswichtig, jedoch noch immer ein beliebter Zusatz für viele Gerichte. Zu Ehren dieser vielfältigen Frucht gibt es an der Seepromenade Ascona sogar ein Fest, **Festa delle Castagne, 12. Oktober***. Genug über die Vergangenheit und übers Essen gesprochen! Das schöne Wetter lockt und ruft nach einer ausgiebigen Tour. Ab auf das Motorrad und rein ins Tal! Geniessen Sie auf der Fahrt die schöne Stimmung und die klaren Herbstfarben. Der Fahrtwind im Gesicht ist nicht nur angenehm erfrischend, er lässt einem auch die himmlischen Düfte aus den Gastwirtschaften direkt in die Nase steigen. Wussten Sie, dass vom **10. September bis 20. Oktober** der **Autunno Gastronomico** stattfindet? Wählen Sie einen der über 50 Gastrobetriebe und lassen Sie sich den Herbst auf der Zunge zergehen.

Chaque année, le retour de la plus belle saison invite à partir à moto à la découverte de lieux nouveaux et de leurs histoires. Et quoi de plus agréable qu'une balade à moto lorsque les températures sont clémentes et que la circulation est fluide? L'autre avantage, c'est que l'automne est la haute saison pour la gastronomie locale. Lorsque vous pensez au Tessin à la fin de l'été, cela ne vous rappelle-t-il pas aussi les châtaignes? Dans les vallées tessinoises, les châtaignes étaient considérées jusqu'au milieu du XXe siècle comme un aliment de base. Pour les conserver durant l'hiver, on les séchait sur le feu dans la «Grà» (séchoir). Elles étaient ensuite utilisées pour la préparation de tous les aliments: pain, soupe ou gâteau. Même si aujourd'hui la châtaigne n'est plus un élément vital, elle demeure encore un ingrédient apprécié pour agrémenter de nombreux plats. En l'honneur de ce fruit extraordinaire, une fête, la **Festa delle Castagne***, est même organisée à Ascona sur la promenade au bord du lac le **12 octobre**. Le temps radieux nous attend et nous invite à faire une grande balade. Enfourchez votre moto et en route pour la vallée! Pendant le trajet, profitez de cette belle ambiance automnale et de ses belles couleurs vives. Le vent sur le visage apporte non seulement une fraîcheur agréable, mais également de délicieuses odeurs provenant des restaurants qui viennent chatouiller les narines. Saviez-vous que du **10 septembre au 20 octobre** se déroule l'**Autunno Gastronomico**? Choisissez l'un des 50 restaurants et laissez vos papilles apprécier les saveurs d'automne.



Alle Tourenvorschläge finden Sie auf:
Consultez toutes les propositions
de tours sur:

ascona-locarno.com/bikersland

Hotelofferten für Ihren Aufenthalt:
Offres hôtelières pour votre séjour:
ascona-locarno.com/offers

Gastronomie:
ascona-locarno.com/gastronomy



Die gemütliche Italienerin

Une Italienne confortable

Hübsche Ausstrahlung, viele Emotionen, dicker V2 mit genügend Leistung, so kann man die Moto Guzzi V85TT beschreiben.

W.L.

Es ist gut sichtbar, dass bei der Entwicklung des neuen Topmodells die Aprilia-Ingenieure mitgewirkt haben – viele gute Details kommen eben von Aprilia.

Die V85 ist eine einfach zu fahrende Reiseenduro, der 853 ccm V2 Zylinder mit 80 PS hat nicht zuviel, aber für die gemütliche Tour genügend Leistung.

Die 208 kg leichte V85TT mit der bequemen Sattelhöhe von 840 mm kommt mit einer Tankfüllung von 21 lt. locker über 400 km weit.

Lenker, Armaturen und Cockpit sind gut bedienbar und übersichtlich angeordnet. Dazu sind alle heute üblichen Fahrhilfen über das Multifunktions-Digitaldisplay einzustellen und gut ablesbar.

Die Fahrwerkabstimmung ist eher straff, kann aber einfach den Anforderungen angepasst werden. Die Brembo ABS Bremsanlage (vorne Doppelscheibe 320 mm, hinten Einzelscheibe 280 mm) sind gut dosierbar und wenn nötig effektiv im Einsatz.

Die V85TT ist auch für Einsteiger/innen mit (35 kW) eine gute Variante. Mit dem umfangreichen Zubehör Angebot lässt sich auch das persönliche Bike gestalten. Die Preise von CHF 12'990.– (Standardmodell) oder CHF 13'590.– (Sahara) sind eine gute Investition, die viel Freude bereitet. III

Une apparence rayonnante, beaucoup d'émotions, une grosse double cylindrée avec une performance suffisante : c'est la manière de décrire la Moto Guzzi V85TT.

On constate visiblement que les ingénieurs d'Aprilia ont été impliqués dans le développement de ce nouveau modèle, un grand nombre de détails provenant de cette marque.

La V85TT est une moto enduro simple dans la conduite. Avec un moteur 853 ccm bicylindre et 80 CV, elle n'est pas trop puissante mais pourtant assez performante pour des randonnées touristiques. Léger de 208 kg, ce modèle avec une selle confortable d'une hauteur de 840 mm garantit un trajet de 400 km par un réservoir contenant 21 litres.

Le guidon, les accessoires et le tableau de bord sont faciles dans l'utilisation et la configuration. De plus, les auxiliaires de conduite habituels peuvent être ajustés par l'affichage numérique multifonctionnel bien lisible.

Le réglage de la suspension est plutôt rigide mais peut être facilement adapté aux exigences. Le système de freinage Brembo ABS à double disques avant 320 mm et les disques arrière simple 280 mm est facile à doser mais efficace dans son utilisation effective.

Le modèle V85TT est aussi une bonne variante pour les débutants(es) (35 kW) et flexible dans le choix personnel d'une vaste gamme d'accessoires. Le prix de CHF 12'990.– (modèle standard) ou CHF 13'590.– (modèle Sahara) est un bon investissement procurant une grande satisfaction. III



Fridolin Ender (OFRAG), Übergabe für den Test
Fridolin Ender (OFRAG), remise pour le test



Cockpit: Viel Information
Cockpit : beaucoup d'informations



Cardan – wartungsfrei
Cardan – Sans entretien



Indianapolis mitten in Zürich

In Vorfreude warten die Piloten der Kategorie Nachkrieg auf den Start, derweil im Betonoval die Monoposto-Rennwagen ihre Runden drehen

Da wo sonst schnelle Velofahrer geräuschlos ihre Runden blochen, dröhnten am 23. Juli die Motoren der historischen Rennmotorräder und Rennwagen.



Fränzi Göggel: Einmal im Jahr wird die unter Denkmalschutz stehende offene Radrennbahn in Oerlikon zum Indianapolis, benannt nach der berühmten Rennstrecke in den USA. 5114 Zuschauer genossen das 17. Motorspektakel im sonst so grünen Zürich. An die 60 rare Oldtimer in den Kategorien Motorräder Vor- und Nachkrieg,

Gespanne und Three Wheeler, Renn- und Sportwagen, Indy-Cars und Monoposto-Rennwagen nahmen an den Showfahrten teil. Die Besucher flanierten neugierig um die Rennfahrzeuge, strichen verstohlen ehrfürchtig über glänzende Schutzbleche und gigantische Kotflügel und liessen sich mit den stolzen Besitzern fotografieren. «In der offenen Rennbahn mit den bis zu 45° überhöhten Steilwandkurven zu fahren ist sehr speziell. Ist man zu schnell, treibt es einem hoch», erzählt Bruno Egloff (67) auf Motosacoche D50 von 1930 und wird von seinem jüngeren Bruder unterbrochen; «Hesch mi überholt, gell», beide lachen wie zwei Spitzbuben. III

Be
Classic!

SV650X FLAT BAR *Classic Look*

La SV650X Flat Bar Classic est équipée du guidon de la SV650 standard pour encore plus de confort et de plaisir de conduite. Dotée d'un bicylindre joueur et performant, elle est la moto idéale pour de courtes distances ou des virées sur routes sinueuses.

La SV60X Flat Bar Classic n'attend plus que vous!

PRIX DE VENTE RECOMMANDÉ: CHF 7'495.-

- + Flat Bar
- + Café Racer Look
- + Low RPM Assist
- + Easy Start System
- + Disponible en 35kW

www.suzuki-motorcycles.ch
 SUZUKIMOTORCYCLESWITZERLAND



Way of Life!



Der Unzerstörbare

Dass ein Rennfahrer seine Laufbahn beendet, kommt am Ende jeder Rennsaison mehrfach vor. Doch nur ganz selten tritt einer nach einer so langen, so wechselvollen Karriere zurück wie Dani Müller Ende 2018.



Rolf Lüthi: Dani wächst im aargauischen Muri auf, wo auch das Pflingstmotocross stattfindet. Klar, dass er so anfängt, wie die meisten Crössler anfangen: Erste Runden mit dem Töffli, später mit gebrauchten Motocross-Töff in der Kiesgrube. Dani will Profi-Rennfahrer werden, lernt Automechaniker und fährt 1982 als 17-jähriger sein erstes Motocross bei den Junioren 125. In dieser Kategorie sind 250 Fahrer eingeschrieben, die Trainings werden in acht Gruppen gefahren, fürs Hauptrennen muss man sich über Viertel- und Halbfinale qualifizieren. Nach fünf Saisons steigt Dani zu den Nationalen auf, wo er auf Anhieb Vizemeister wird. Mit dem Aufstieg in die Kategorie Inter 125 erfolgt der Wechsel zu Yamaha – dieser Marke wird er bis zum Ende seiner Karriere treu bleiben.



Wendepunkt in der Karriere: Dani Müller 1996 am ersten Supermotard-Rennen der Deutschschweiz in Niederbipp

Bei einer Verlosung gewinnt Dani eine Reise für zwei Personen nach Amerika. Mit seinem Rennfahrerkollegen Roger Oehri reist er in die USA. In Florida mieten sie Jetski und fahren hinaus aufs Meer. Als Danis Jetski stottert und schliesslich stehen bleibt, wendet Roger, um zu helfen. Da wird er von einer Welle erfasst und in den wartenden Dani katapultiert. Mit einem Schädelbruch und schweren Gesichtsverletzungen kann Dani gerettet werden, doch er schwebt in Lebensgefahr. Sein Überlebenskampf dauert mehrere Tage. Dieses Erlebnis prägt sein Leben und seine sportliche Karriere. «Ab diesem Tag wusste ich: Wenn ich etwas mache,

muss ich es richtig machen», sagt Dani. Er will wieder Motocross fahren, aber besser werden. «Ich war dank Talent vorne dabei, doch das Konditionstraining betrieb ich nicht konsequent genug.» Ein Jahr nach dem schweren Unfall hält er wieder mit in der Spitzengruppe der Schweizer Meisterschaft und wird Vizemeister. 1993 und '94 folgen mit dem Gewinn der Schweizer 125er Meisterschaft Karriere-Höhepunkte.

In dieser Zeit ist Dani beim Belgier Rainer Verstraeten unter Vertrag, der ihn zu Motocross-Rennen in Griechenland, Israel und Indien vermittelt. Die Reisespesen sind bezahlt, das Motorrad zur Verfügung gestellt, das Preisgeld gehört ihm. «Eine schöne Zeit, ich konnte gratis die Welt bereisen. Nur in Indien haben sie uns reingelegt, da haben sie das Preisgeld nicht wie abgemacht in Dollar bezahlt, ich bekam einen Kartoffelsack voller Rupienscheine», erinnert er sich.

Er wechselt in die Kategorie Inter 250/500, doch der kleingewachsene, leichtgewichtige Dani wird von Verletzungen zurückgeworfen. 1996 bricht er sich dreimal das Schienbein, was das Verhältnis zu seinem Arbeitgeber strapaziert. Da gastiert Ende 1996 die französische Supermotard-Meisterschaft in Lausanne. Dani brillierte zuvor bei Hallencross auf Holzboden und will mitfahren. Doch er hat kein passendes Motorrad. Da hört er von einem Töff, den niemand fahren will.

Robert Grogg, in seiner aktiven Zeit neun Mal Schweizer Meister und fünf Mal Europameister im Gespann-Motocross, hat einen Yamaha-Zweitakter mit 550 ccm in ein Supermoto-Fahrwerk gesteckt. Auch Dani wird abgeworfen, was ihn nicht beeindruckt. Er wechselt ins Team Grogg, der Erfolg kommt sogleich: Nach zwei Vizetiteln 1997 und '98 gewinnt Dani 1999 seinen ersten Schweizer Meistertitel im Supermoto. Es folgen weitere drei Vizetitel und zwei Meistertitel mit dem Team Grogg. In dieser Supermoto-Boomzeit kommt Dani auch zu seinem Übernamen Bad Boy, weil er in der Auslaufrunde das Publikum mit spektakulären Showeinlagen unterhält: Zuerst Wheelies und Stoppies, dann lässt er sich von seinem Motorrad auf qualmenden Stiefelsohlen hinterher schleppen.

Das Team Grogg ist mit bis zu sechs Fahrern eines der professionellsten SM-Teams. Grogg verpflichtet 2002 die Ostschweizerin Angela «Angi» Haag, die unter anderem zwei Mal die Damenwertung gewinnt und sich nicht scheut, in anderen Kategorien direkt gegen Männer zu fahren. Groggs teaminterne Order an seine Fahrer ist klar: «Ihr könnt rumweibern, wie ihr wollt, aber ihr lasst Angi in Ruhe!» «Ir-

Dani «Bad Boy» Müller:

2x Schweizer Meister Motocross Inter 125,
4x Schweizer Meister Supermoto Prestige



gendwann ging das nicht mehr», sagt dazu Dani. Während eineinhalb Jahren verheimlichen Dani und die 13 Jahre jüngere Angi ihre Beziehung, offiziell gehen sie «nur zusammen trainieren».

2002 und 03 sind Danis intensivste Jahre im Rennsport. Er fährt neben der SM auch in Deutschland und Österreich; dazu eine Winterserie in England. Dani verdient mit dem Rennsport erstmals Geld und reduziert sein Arbeitspensum. Seine Popularität ist auf dem Höhepunkt, der Schweizer Yamaha-Importeur legt eine Sonderserie der DT 125 auf, mit Supermoto-Rädern und grösserer Vorderbremse, die als Dani Müller Edition verkauft wird.

Ende 2005 stellt Grogg sein Engagement im Supermoto-Rennsport ein. Dani und Angi machen weiter, mit viel kleinerer Infrastruktur. Mit Angis Unterstützung mischt Dani weiterhin an der Spitze mit. Zwei Vizetitel und ein weiterer Meistertitel kommen in den folgenden 14 Jahren hinzu, aber 2009 auch ein Rückschlag, den jeder andere als Anlass für den Rücktritt gesehen hätte. Beim Motocross-Training in Italien renkt sich Dani die Schulter aus. Der Arzt in Italien geht beim Einrenken der Schulter so ungeschickt vor, dass danach Nerven, Sehnen und Muskeln abgerissen sind und der Arm gelähmt ist. In der Schweiz erklären die Ärzte die Motorsport-Karriere des damals 43-jährigen Dani für beendet.

Klar, Dani sieht das anders. Die Schulter verheilt langsam, wie gewohnt trainieren kann er nicht. Angi überredet ihn, sie auf einer Bergwanderung zu begleiten, was Dani bisher immer abgelehnt hat. Es wird ein Horrortrip, denn es kommt aus, dass Dani Höhenangst hat. Jeder andere hätte in der Folge auf Bergwanderungen verzichtet, doch Dani überwindet seine Ängste, was er 2016 mit der Besteigung des Matterhorns beweist.

Schon 2010 fährt Dani entgegen ärztlicher Prognose wieder erfolgreich Rennen, zieht sich weitere Verletzungen zu, was ihn nicht davon abhält, weitere neun Jahre an der Spitze mitzumischen. Nach einem dritten SM-Schlussrang und einem Sieg in der Seniorenkategorie am Superbiker Mettet/B tritt sich Dani nach 36 Saisons als lizenziierter Rennfahrer Ende 2018 zurück. Eine der längsten Fahrerkarrieren in der Geschichte des Schweizer Motorradrennsports ist zu Ende.

«Viel mehr Zeit als früher habe ich gar nicht», antwortet Dani auf die Frage nach aufkommender Langeweile. «Jedes Wochenende ist etwas los. Nur das Training betreibe ich nicht mehr so intensiv, an zwei Abenden pro Woche pausiere ich.»

Auf youtube gibt es einen Film über Karriere und Leben von Dani Müller: <https://www.youtube.com/watch?v=CVJDB8HKZwU> III



Show fürs Publikum in der Auslaufrunde nach dem Rennen



Verbot des Teamchefs ignoriert: Dani und Angi sind seit 17 Jahren ein Paar

Orange Country Man

Wenn Stefan Pierer 62 (Vorstandsvorsitzender der KTM AG) mit Überzeugung sagt «Wir werden sie überholen» dann bleibt das nie ohne Wirkung. In Europa hat KTM auf diese Ansage hin stückzahlmässig schon alle Konkurrenten hinter sich gelassen. Beharrlichkeit und Durchsetzungsvermögen sind die Erfolgsfaktoren von KTM.

W.L. Was am 7. Januar 1992 mit der Übernahme durch die damalige Pierer-Firma Cross-Industries der in Konkurs stehenden KTM mit den verbliebenen 163 Mitarbeitern gestartet wurde, ist einmalig in Europa. Im ersten Geschäftsjahr wuchs die Belegschaft auf 500 die 6'700 Motorräder produzierten und verkauften.

Mattighofen ist nicht München, Tokio oder Bologna – auch nicht der Nabel der Welt. Aber es gibt in dieser Gegend Generationen von Motorradbegeisterten Handwerkern, Ingenieuren, Technikern und Kaufleuten, die es möglich machten Europas grösster Motorradhersteller-Standort mit 4'300 Mitarbeitern aus 35 Nationen und einer Jahresproduktion (2018) von 171'300 Einheiten zu werden. Dazu ist KTM heute mit Produktionsstätten in Indien, China, Brasilien, Malaysia, Argentinien, Kolumbien und auf den Philippinen

aktiv, wo nochmals ca. 90'000 weitere Motorräder gebaut werden. Das heisst es rollen pro Tag in allen Produktionsstätten je nach Modellmix zwischen 700 – 1'000 KTM Bikes im 2 Schichtbetrieb von den Bändern, die 260'000 gebauten Bikes 2018 mit einen Umsatz von 1,5 Mia. Euro soll nur ein Zwischenschritt sein, für 2022 sind 400'000 geplant.

Motorrad sport war schon immer, und heute mit grossem Engagement die DNA von KTM, 18 Dakar Siege, 39 WM Titel im Motocross, 45 Enduro WM Titel, GP Moto 3 und Moto 2 WM Titel, dazu hunderte von nationalen Meistertiteln, sind eine weltweit einmalige Erfolgsstory.

Diese Entwicklung soll weitergehen, dazu wird in Mattighofen und weltweit kräftig in neue und imposante Werkanlagen investiert, 2018 waren es 250 Mio. Euro

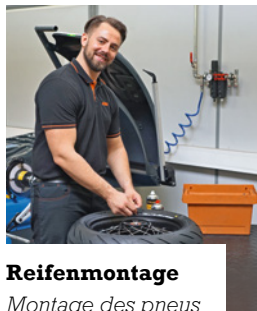
Die 2007 eingegangene Partnerschaft mit dem grossen indischen Motorradhersteller Bajaj hat sich erfolgreich entwickelt, KTM hat durch diese Zusammenarbeit die Chance Motorräder mit kleinen Hubräumen 125, 200, 390 ccm zu günstigen Preisen zu produzieren, um auf dem Weltmarkt zu bestehen.

KTM das ist orange «ready to race» im Sport, elegant – kantig – speziell im Alltag. |||



Bereit zur Auslieferung

Prêt à la livraison



Reifenmontage

Montage des pneus



Endkontrolle Prüfstand

Contrôle final



Einbau Motor

Montage du moteur



Motoren

Moteurs



Einbau Heckpartie

Montage partie arrière

Lorsque Stefan Pierer (62 ans - PDG de KTM SA) déclare avec conviction «nous vous dépasserons», cela ne reste jamais sans effet. En Europe, KTM a déjà surpassé tous les autres concurrents au niveau de la quantité. La persévérance et l'aptitude à s'imposer sont les facteurs de succès de KTM.

W.L.

Ce qui a débuté le 7 janvier 1992 avec le rachat de KTM en faillite par l'ancienne firme Pierer Cross Industries avec 163 collaborateurs restants, est unique en Europe.

Au cours de la première année comptable, l'effectif du personnel a été augmenté à 500 collaborateurs afin de produire et vendre 6'700 motocyclettes. Mattighofen n'est pas Munich, Tokyo ou Bologne ou le centre du monde. Mais cette région recense des générations d'artisans passionnés de motocyclisme, d'ingénieurs, de techniciens et de commerçants qui ont permis à cette entreprise de devenir le plus grand fabricant de motos européen soutenu par 4'300 collaborateurs émanant de 35 nations avec une production annuelle (2018) de 171'300 unités. Aujourd'hui, KTM exploite des sites de production en Inde, Chine, Brésil, Malaisie, Argentine, Colombie et aux Philippines permettant ainsi la construction supplémentaire d'environ 90'000 motos. Cela signifie que journalièrement et selon les modèles, 700 et 1'000 ma-

chines KTM quittent la chaîne de production où s'affairent 2 équipes de travail. Les 260'000 motocycles construits en 2018 pour un chiffre d'affaires de 1,5 milliard d'Euros ne sont qu'une étape intermédiaire: pour 2022, une production de 400'000 unités est prévue.

Le sport motocycliste a toujours été et reste encore aujourd'hui avec beaucoup de détermination l'ADN de KTM, 18 victoires sur le Dakar, 39 titres mondiaux en Motocross et 45 titres en Enduro, titre en GP Moto3 et Moto2 complétés par des centaines de titres nationaux. C'est l'histoire d'un succès mondial unique.

Ce développement devrait se poursuivre. De plus, à Mattighofen et dans le monde entier, des investissements sont prévus (en 2018 pour 250 millions d'Euros) dans de nouvelles installations imposantes. Établi et mis en place avec succès en 2007, le partenariat avec le grand fabricant Bajaj a offert la chance à KTM de produire des motocyclettes de petite cylindrée de 125, 200, 390 ccm à des prix raisonnables pour pouvoir survivre sur le marché mondial.

Par l'orange, KTM est symbolisé «ready to race» dans le sport, élégante – flanquée – spéciale dans le quotidien. III



Anbau Kunststoffteile
Montage des pièces en plastique



Fahrwerke
Châssis



Eines der besten FIM Motocamp das es je gab

Jamais, un Motocamp FIM n'a été aussi réussi!

Start nach Österreich, Ungarn, Serbien, Mazedonien zum FIM Motocamp nach Nestorio in den Bergen von Griechisch Mazedonien. Nach 2'800 km trudelten wir dann am 16. Juni bei Sintflutartigem Regen mit Hagel und Sturm in Nestorio ein. Dort wurden wir auf dem Dorfplatz von den Einheimischen sehr freundlich begrüsst.



Peter Frei: Am Montag besichtigten wir das Areal des Motocamp, ein wunderschöner Platz an einem Fluss unter Bäumen. Der Sturm hatte leider einige Einrichtungen etwas verschoben.

Aber siehe da – am Dienstagmorgen kamen sehr viele Heizenmännchen die der Veranstalter aufgeboden hatte. Es wurde geputzt, aufgeräumt und das Wasserproblem behoben, auch der Restaurationsbereich wurde in kürzester Zeit instand gestellt und so konnte das Camp am Dienstag um 13.00 Uhr eröffnet werden. Wir dürfen sagen die Mitglieder des Veranstalters haben alles gegeben und die ganze Woche hervorragend gearbeitet. Man konnte von der Mittagszeit an bis spät in die Nacht hinein ununterbrochen von verschiedenen Menüs auswählen und essen und das war alles in der Einschreibgebühr inbegriffen. Nur die Getränke musste man separat bezahlen aber zu einem sehr

humanen Preis. Die Campierer staunten alle: in den sanitären Anlagen war von früh morgens bis spät am Abend ohne Unterbruch eine Service und Reinigungs Truppe im Einsatz.

Die Motorradausflüge, die jeden Tag stattfanden, führten uns durch sehr schöne und kurvenreiche Bergstrassen, an die schönsten Plätze dieser Bergwelt. Und das beste war, man konnte richtig Motorradfahren ohne auf andere Verkehrsteilnehmer zu achten, weil es gar keine andern gab.

Auch jeden Abend war eine gute Partystimmung unter den Teilnehmern, die immer von Live Musik begleitet wurde. So konnten viele Freundschaften gepflegt und neue hinzugewonnen werden. Am Abschlussabend erfreuten uns die hübschen Tänzerinnen noch mit ihren traditionellen Tänzen, was sicher bei allen sehr gut ankam.

Also wir haben ja schon an vielen FIM Motocamps teilgenommen aber eine solche super Organisation haben wir bis heute noch nie erlebt.

Alle die nicht da waren wissen gar nicht was sie verpasst haben. Somit bleibt mir nur noch dem Veranstalter und seinem Team den grossen Dank aller Schweizer Teilnehmer auszusprechen. Leute ihr habt einen super Job gemacht und wir spenden euch einen riesigen Applaus. III

Die Schweizer Teilnehmer

Les participants suisses





Après la traversée de l'Autriche, la Hongrie, la Serbie et la Macédoine, nous sommes arrivés le 16 juin au Motocamp FIM organisé à Nestorio dans les montagnes de la Macédoine grecque. Ce trajet de 2'800 km s'est terminé sous une pluie torrentielle avec grêle et tempête. Ceci n'a pas empêché les habitants de nous accueillir chaleureusement sur la place du village.



Peter Frei: Lundi, nous avons visité le site du Motocamp, endroit magnifique et ombragé situé le long du fleuve. Malheureusement, la tempête a laissé ses traces et endommagé quelques installations.

Mais regardez-là – un grand nombre de «nains» rassemblés par l'organisateur était sur place mardi matin pour nettoyer, ranger et résoudre le problème d'eau ; même la zone de restauration réparée en peu de temps a finalement permis l'ouverture du camp mardi à 13.00 heures. Nous pouvons dire que l'équipe d'organisation a tout mis en oeuvre et très bien travaillé durant toute la semaine.

De midi jusque tard dans la soirée, différents menus étaient proposés

sans interruption, tout compris dans les frais d'inscription à l'exception des boissons offertes à des prix raisonnables. À la grande surprise des campeurs, une équipe de nettoyage s'est souciée du matin au soir de la propreté des installations sanitaires.

Chaque jour, les sorties à moto nous ont conduits sur de belles routes sinueuses vers les plus magnifiques endroits de montagne. Et le plus beau : il nous a été vraiment possible de faire de la moto sans prêter attention aux autres usagers de la route qui étaient absents.

Lors de chaque soirée accompagnée d'une musique live régnait une ambiance de fête entre les participants. C'était l'occasion d'entretenir les amitiés et d'en lier des nouvelles. Lors de la cérémonie de clôture, de gracieuses danseuses nous ont présenté un spectacle traditionnel au grand plaisir de tous.

Nous avons déjà pris part à beaucoup de Motocamp FIM mais jamais, nous n'avons encore vécu une telle excellente organisation. Les absents ne savent pas ce qu'ils ont manqué.

Finalement il me reste encore à exprimer, au nom des participants suisses, un grand merci à l'organisateur et son équipe. Vous, les personnes concernées, vous avez fourni un travail immense et vous méritez nos applaudissements en signe de reconnaissance. III



Die Einfahrt zum Motocamp

L'entrée dans le Motocamp



Biker Days in Basel

Die Biker Days in Basel vom 12.–14. Juli 2019 waren für uns und die Kantonspolizei Basel ein voller Erfolg.



Othmar Klopstein: Am Freitag hielt sich die Besucherzahl noch in Grenzen, aber am Samstag wurden wir an unserem Stand richtiggehend überrannt. Gut, waren wir genügend Leute am Stand, den wir gemeinsam mit der Kantonspolizei Basel betreut haben.

Wir waren mit dem gesamten Equipment vor Ort, d.h. mit dem Van BikeXperts, dem Torbogen, dem Anhänger und dem schwarzen Zelt. Dieses wurde am Sonntag von einem Reisecar beim Manövrieren beschädigt. Aber glücklicherweise standen wir nicht im Zelt und so ist das Ganze recht glimpflich abgelaufen.

Die Feedbacks zu den neuen Filmen mit den BikeXperts waren ausgesprochen positiv. Die Videos auf Social Media und der Website www.stayin-alive.ch kommen gut an und werden von den Motorradfahrern gesehen. Die Sensibilisierungsoffensive funktioniert bislang sehr gut und es zahlt sich aus, dass wir bei den Veranstaltungen vor Ort sind.

Wir sind sehr zufrieden mit dem ganzen Anlass und der Standort war ideal für uns. Einen besonderen Dank möchten wir der Kantonspolizei Basel aussprechen. Die Kameradschaft und die Zusammenarbeit waren hervorragend.

Mit kameradschaftlichen Grüßen
Othmar Klopstein
Präsident VSK/FMS III

Organisés du 12 au 14 juillet 2019 à Bâle, les «Biker Days» furent pour nous et la police cantonale bâloise un grand succès

Othmar Klopstein: *Alors que le vendredi, le nombre de visiteurs était encore bien contrôlable, notre stand a été envahi le samedi. Heureusement, il était bien occupé avec la collaboration de la police cantonale bâloise.*

Nous étions sur place avec tout le matériel, le fourgon BikeXperts, l'arceau, la remorque et la tente noire, endommagée dimanche lors d'une manœuvre d'un car de voyages. Mais heureusement, la tente étant vide à ce moment-là, tout s'est finalement très bien déroulé.

Les réactions concernant les nouveaux films avec le BikeXpert ont été très positives. Les vidéos présentées dans les médias sociaux et le site www.stayin-alive.ch bien reçus sont téléchargés par les motocyclistes. La campagne de sensibilisation fonctionne très bien jusqu'à présent et notre présence aux manifestations porte ses fruits.

Nous sommes très satisfaits de cet événement et l'emplacement était idéal. Nous adressons un merci tout particulier à la police cantonale bâloise. La camaraderie et la collaboration ont été excellentes.

*Salutations amicales
Othmar Klopstein
Président CSR FMS III*

®



Speedy Working Motorcycles



Mosport SA | via Vedeggio 4 | 6928 Manno TI
T.091 611 50 90 | info@mosportgroup.ch

Le Lés-a-Lés: Eine schöne Erfahrung in Portugal!

Le Lés-a-Lés: une belle expérience au Portugal !



Tourismus unter einer anderen Form mit 1350 km voll Vergnügen.



Jean-Bernard Egger: Anlässlich der FIM World Touring Challenge organisierte der Moto-Club aus Porto mit Unterstützung von Clubs aus Portugal die jährliche Rallye Lés-a-Lés. Die Teilnahme von über 2000 Motorradfahrern aus Europa und Übersee ehrt die Organisation einer internationalen 4-Tage Rallye. 40 Schweizer FMS Mitglieder sind zur Reise nach Feigueiras Portugal gestartet, ich muss gestehen, es war eine physische Herausforderung und gleichzeitig ein grosses Vergnügen.

Am ersten Tag nach der techn Abnahme, ermöglicht eine Strecke von ca. 80 km jedem die Gegend zu entdecken. Die Strecke wird auf einer Karte mit einem detaillierten Road Book dargestellt. Die Rallye kann einzeln, zu zweit oder in Gruppen mit oder ohne Unterstützung durchgeführt werden.

Wir sind die 1350 km lange Rallye Strecke mit dem FIM KTF Direktor Nuno und einem Mitglied des Porto Club gefahren. Am zweiten

Tag sind wir um 8.00 Uhr gestartet und verschiedene Kontrollstellen passiert. Wir sind auf Nebenstrassen gefahren, auf Kopfsteinpflastern, und Naturstrassen, aber es gab auch gute asphaltierte Strassen. Die Checkpoints wurden von Clubs, oder Gemeinden organisiert.

Wir haben die erste Etappe gegen 23.00 Uhr beendet, wo in der Arena von Figueira da Foz eine Mahlzeit auf uns wartete. Am

dritten Tag ging das Abenteuer entlang des Atlantiks durch verschiedene Orte am Meer und im Landesinneren weiter. An den Checkpoints wurden die 2000 Motorradfahrer willkommen geheissen. Die Durchfahrt durch Lissabon war anstrengend, unser Tagesziel war dann jedoch im Hinterland wo wir gegen 21.30 Uhr ankamen. Die letzte, aber auch die längste Etappe führte uns nach Lagos mit Stempeln an verschiedenen historischen Orten. Die Ankunftskontrolle fand gegen 22.00 Uhr auf die Quais von Lagos statt, bei wunderschönem Ambiente und mit dem Gefühl, etwas Besonderes erreicht zu haben. Die Rallye war anstrengend aber schön, und drei bis vier Tage Erholung waren notwendig. Vielen Dank an die 500 Freiwilligen für diese gigantische Arbeit und vor allem für die gute Laune und den Empfang. Danke an den Moto-Club Porto und den portugiesischen Verband sowie an meine Freunde des FIM Teams. Eine sehr schöne Erfahrung die ich für die Zukunft den FMS Motorradfahrern empfehle. III



Le tourisme sous une forme différente avec 1350 km de plaisir.

Jean-Bernard Egger: Dans le cadre du FIM World Touring, le Moto-Club de Porto avec l'aide de nombreux clubs du Portugal organise chaque année le Rallye touristique du Lés-a-Lés. La participation de plus de 2000 motards venus d'Europe et d'ailleurs honore une très importante organisation d'une manifestation internationale majeure qui est répartie sur quatre jours. Plus de 40 Suisses dont la plupart d'origine portugaise et de nombreux membres FMS ont fait le déplacement à Feigueiras où le départ était donné. J'avoue que c'est un sacré défi physique mais aussi beaucoup de plaisir.

Le premier jour, motos et équipement passent le contrôle technique puis un prologue d'environ 80 km permet à chacun de découvrir la région. Le parcours est présenté sur un plan auquel est joint un Road Book bien détaillé. Le rallye peut se faire individuellement, en duo ou en groupes avec ou sans assistance. Pour ce qui nous concerne, nous avons parcouru les 1350 km en Team de la CTL FIM avec l'aide de notre directeur de la CTL Nuno et un membre du club de Porto. Le second jour, nous avons pris la route comme les jours suivants à 08h00 du matin et en nous arrêtant aux divers postes de contrôles. Nous avons parcouru des routes secondaires sous toutes formes de revêtements comme des pavés, des routes de terre ou plutôt des routes dégradées. Bien sûr il a été possible de prendre également de belles routes asphaltées par chance. Les postes de contrôles étaient organisés soit par des clubs, des quartiers ou même des communes. Nous sommes arrivés au terme de la première étape vers 23h00 fatigués où un repas nous a été servi dans l'arène de Figueira da Foz. Le troisième jour, l'aventure continue le long de l'Atlantique en passant par divers endroits au bord de l'océan ou à l'intérieur des terres. Un contrôle de passage s'est fait dans un village où les 2000 motards ont reçu un accueil populaire, le pointage se déroulait au milieu d'une arène où un taureau nous avait à l'œil. Il ne fallait surtout pas l'exciter sinon gare à nous. Le passage dans Lisbonne aux heures de pointes pas évident, notre arrivée était jugée dans l'arrière-pays où nous avons pointé à 21h30. La dernière étape mais aussi la plus longue nous a emmenés à Lagos avec des pointages dans divers lieux historiques. Le contrôle d'arrivée s'est fait sur les quais de Lagos vers 22h00 dans une superbe ambiance avec le sentiment d'avoir réussi quelque chose hors normes. Pour ma part, la fatigue était à son comble, j'ai dû puiser dans mes réserves et trois à quatre jours de récupération ont été nécessaires. Merci aux 500 bénévoles pour ce travail gigantesque et surtout pour la bonne humeur et l'accueil. Merci au Moto-Club Porto ainsi qu'à la Fédération portugaise ainsi que mes amis du Team de la FIM. Une bien belle expérience que je conseille aux motards assagis car c'est assez hard mais oh combien du bonheur. III



Thierry Quinche be- lohnt in Les Mosses!

*Thierry Quinche récompensé
aux Mosses !*

Wunderschönes Motorradtreffen in Les Mosses.



Jean-Bernard Egger: Das Motorradtreffen in Les Mosses, durchgeführt vom dynamischen Moto Club Aigle war ein grosser Erfolg mit der Teilnahme von mehr als 1700 Motorradfahrer. Sie kamen um Motorräder zu testen und Speis und Trank zu geniessen. Dank unseres ehemaligen Grand-Prix Meisters Joe Genoud, und mit der Unterstützung des Moto Club Aigle mit Marcel Crolla endlich unseren «Vize-Tourenweltmeister 2018» Thierry Quinche feiern. Die Verleihung des «Joe Genoud Challenge Award» markiert einen Meilenstein in der Saison 2018 während einem kleinen offiziellen Teil mit anschliessendem Apero.

Die Tourismus Kommission, Joe Genoud und der Moto-Club Aigle haben sich zusammengetan, um einen Motorradfahrer zu ehren, der ungefähr 50'000 Km in Europa, Japan, und Guatemala gereist ist. Während der neuen Veranstaltungen des FIM World Touring Challenge erfüllte er alle Teilnahmebedingungen, um diesen Titel zu bekommen, der tatsächlich auf die ersten drei ex aequo klassierte Plätze zu kommen. Das derzeitige Reglement (Tie-Break) hat Thierry zum Vize-Weltmeister ernannt. Es ist auch anzumerken, dass er auch FMS Schweizer Meister ist. Eine gute Leistung für diesen Einwohner von Noirmont. Das Motorradtreffen in Les Mosses fand bei schönem Wetter statt. Auch dieses Jahr zeigten verschieden Händler Präsentationen ihrer Motorradausrüstung, während die FMS mit einer offiziellen Etappe und einem Stempeln seiner Tourismus-Meisterschaft anwesend ist. Betreffend Speisen und Getränke bieten die Organisatoren gerne Biker Preise für diejenigen an, die sich die Zeit zum Essen nehmen. Gutmütiges Ambiente wie wir es lieben. Bravo an Marcel Crolla und seinen vielen Freiwilligen. III



**Thierry Quinche, unser
Vize-Weltmeister (m.) und
Joe Genoud (r.)**

*Thierry Quinche notre Vice-
Champion du monde au centre
et Joe Genoud à droite*

Magnifique concentration des Mosses.

Jean-Bernard Egger: La concentration des Mosses organisée par le dynamique Moto-Club d'Aigle a connu un beau succès avec plus de 1700 motards venus pour se rencontrer, faire des essais de motos ou encore se restaurer. Grâce à notre ancien champion de Grand-Prix Joe Genoud, la commission du tourisme ainsi que le précieux soutien des aigles avec notre ami Marcel Crolla, nous avons enfin pu fêter notre « vice-champion du Monde 2018 de tourisme » Thierry Quinche. Une remise du « Prix Joe Genoud Challenge » a marqué d'une pierre blanche la saison 2018 lors d'une petite partie officielle suivie d'un apéritif.

La Commission du tourisme, Joe Genoud et le Moto-Club d'Aigle se sont unis pour faire honneur à un motard qui a parcouru environ 50'000 km en Europe, au Japon et au Guatemala. Lors des neuf manifestations du FIM World Touring Challenge, ce motard a rempli toutes les conditions de participation pour recevoir ce titre qui en fait aurait pu revenir aux trois premiers classés à égalité. Le règlement en place de départage a désigné Thierry comme vice-champion du Monde. Il faut également noter qu'il est également le champion suisse FMS en titre. Une belle performance pour cet habitant du Noirmont. La concentration des Mosses s'est déroulée par un temps magnifique même si la grêle est tombée le samedi en soirée où on a failli sortir le chasse-neige ! Si cette rencontre de motard

est très fréquentée chaque année ; ce sont également les animations qui attirent les participants. Des essais de motos sont proposés par divers concessionnaires, les équipements motos sont présentés alors que la FMS est présente avec une étape officielle et un pointage de son championnat de tourisme. Au niveau des repas et boissons, les organisateurs se font un plaisir d'offrir à des prix motards pour ceux qui prennent le temps de se restaurer. Ambiance bon enfant comme on adore. Bravo Marcel Crolla et ses nombreux bénévoles qui savent à chaque fois recevoir les participants. III

Gibraltar Race 2019

Gibraltar Race 2019

Hervorragendes Resultat eines Walliser mit dem schönen 6. Rang



Jean-Bernard Egger: Das Gibraltar Race ist eine Rallye, die in Europa auf Pisten, Schotter und kleinen Strassen stattfindet. Dieses Jahr wurde der Start in Gdansk, Polen, gegeben. Die

Etappen mit zeitlich festgelegten Routen führten über Liberech (Tschechische Republik), Passau (Deutschland), Laives, Brescia, Cunéo (Italien), Arles, Carcassone (Frankreich) und verschiedene Orte in Spanien und endeten in Fisterra (Spanien). Der Anlass wurde vom 21. Juni bis 6. Juli in Form einer Speed-Rallye durchgeführt. Der Präsident des Club Motorisé Martigny Dominique Durussel beendete diese Rallye auf dem hervorragenden 6. Platz auf Seiner Honda XR 400. In seiner Kategorie wurde er Sieger – Bravo!

Das Motorrad muss eingelöst sein und geeignet für die Strasse sowie auch für das Gelände, die Ausrüstung muss den Verkehrsregeln entsprechen, und ein mindest Gewicht von 145 kg haben. Die Teilnehmer müssen sich mit einem GPS und einem nachfolgenden Sensor für die Check-Points ausstatten. Die Begriffe von Navigation und Lektüre von Karten müssen hoch sein, da das Lesen und die Interpretation der Strasse häufig bei hoher Geschwindigkeit erfolgt. Zusätzlich müssen die Check-Points rechtzeitig passiert werden. Die Spuren werden im Laufe des Tages immer komplexer, da Ermüdung und die Verpflegung immer wichtiger werden. Dominique Durussel wurde von seiner Begleiterin Laurence Aubort unterstützt, welche mit dem Bus mit Werkzeug, Ersatzteilen, Verpflegung und Biwak Material mitfuhr. Laurence hat auch den Verdienst, auf alle heiklen Dinge geachtet zu haben, um ihrem Fahrer das Maximal abzunehmen, dessen einzige Kontaktpunkte die Etappen waren. Der Gewinner der Veranstaltung ist der Brite Allan Alistair vor seinem Landsmann Mark Kinnand und dem Italiener Marco Bettini. Dann auf Platz 6 Dominique Durussel und auf Platz 8 ein weiterer Schweizer David Zimmermann. Zu erwähnen, dass Dominique bereits 2017 in den Top 6 gelandet ist.

Fotos: Laurence Aubort III

Superbe résultat d'un valaisan avec une belle 6^{ème} place.

Jean-Bernard Egger: La Gibraltar Race est une épreuve qui se déroule en Europe sur un parcours qui passe par de nombreuses pistes voir même hors-pistes mise à part des routes de liaison par forcément faciles. Cette année le départ a été donné à Gdansk en Pologne puis les épreuves par étapes avec des spéciales chronométrées sont passées par Liberec (Tchéquie), Passau (Allemagne) Laives, Brescia, Cunéo (Italie), Arles, Carcassone (France) et divers lieux en Espagne pour se terminer à Fisterra (Espagne). La course s'est déroulée sous forme d'un Rallye de vitesse du 21 juin au 6 juillet. Le président du Club Motorisé de Martigny Dominique Durussel a terminé son périple avec une magnifique 6^{ème} place finale sur une Honda XR 400. Il termine également 1^{er} de sa catégorie bravo !

Pour participer à la Gibraltar Race, il est nécessaire d'être titulaire d'un permis de moto, la moto doit être immatriculée et assurée avec une adaptation respectant les règles de circulation routières ainsi que préparée pour la route et hors-pistes pour un poids minimum de 145 kg. Les participants doivent s'équiper d'un navigateur GPS et traceur détectable pour les balises. Les notions de navigation et de lecture des traces cartographiées doivent être élevées car la lecture et l'interprétation de la route se fait souvent avec un rythme de course élevé voire même avec une vitesse importante. Il ne faut pas oublier que les points de passage doivent être franchis sur des temps impartis. La lecture de la piste, des traces deviennent toujours plus complexes en avançant dans la journée car la fatigue et les ravitaillements sont de plus en plus importants. Dominique Durussel était assisté par sa compagne Laurence Aubort qui de déplaçait en bus avec l'outillage, les pièces de rechange, le ravitaillement et le matériel de bivouac. Laurence a aussi le mérite d'avoir été attentive à toutes les choses sensibles pour aider au maximum son pilote dont les seuls points de contacts sont les étapes. Le vainqueur de l'épreuve est le britannique Allan Alistair devant son compatriote Mark Kinnand et l'italien Marco Bettini. Puis donc au 6^{ème} rang Dominique Durussel et 8^{ème} un autre suisse David Zimmermann. A noter que Dominique Durussel a déjà terminé en 2017 dans un TOP 6:

Photos: Laurence Aubort III



Müde aber glücklich
Fatigué mais content



Dominique Durussel



Das Podium
Le podium



21. Rallye Suisse de la Madone des Centaures!

21^{ème} Rallye Suisse de la Madone des Centaures!

Riesiger Erfolg und ein prächtiger Motorradcorso nach Freiburg.



Jean-Bernard Egger: Alle vier Jahre hat der Auto-Moto-Club Le Mouret die Ehre, im Auftrag die Rallye de la Madone des Centaures zu organisieren. Die MC-MCIs aus Frankreich, Belgien, Spanien

und der Schweiz teilen sich die jährliche Organisation ausserhalb Italien's unter sich. Das Treffen in Mouret beginnt an Fronleichnam bis zum darauffolgenden Sonntag. Viele Teilnehmer kamen aus Italien, Frankreich, Belgien und Spanien und folgten der Einladung des dynamischen Club Le Mouret. Am Sonntag, ist die traditionelle Prozession von etwa 1500 Biker zu der Kathedrale St. Nikolaus von Freiburg, um den Segen und die Inthronisierung der ersten Zentauren zu erfahren, welche die verdienten Motorradfahrer belohnen.

Im hervorragenden Sportzentrum von Mouret haben sich die Teilnehmer getroffen, um schöne Momente der Freundschaft zu teilen. Der örtliche Club hatte die Sache gut gemacht es wurden Ausflüge, Musikabende und viele Unterhaltungen geboten. Die FMS ist mit einem Stand eingeladen, die Veranstaltung zählt auch zur jährlichen Tourismus Meisterschaft. Nebst den offiziellen Teilnehmern der Nationen, kamen auch andere Biker aus der Gegend zum Essen. Die Dorfbewohner und die Schulkinder haben schöne Dekorationen vorbereitet, und zur Fröhlichkeit beigetragen. Die Präsidentin des MC-MCI CH, Florence Derwey freute sich über das Lächeln aller Teilnehmer.

Die Prozession und die Zeremonie in der Kathedrale haben ein schönes Bild der Biker gezeigt. Der einzige Wunsch ist es, die gleiche Leidenschaft zu teilen. An der Spitze der Prozession sahen wir die zukünftigen ersten Zentauren mit ihren Patinnen, die dieses Ereignis noch freundlicher machten. Bravo, dieses Fest war ein voller Erfolg. Fotos: Roger Lohrer u. J-B. Egger III



Das OK wird mit einer gelungenen Feier belohnt

Un comité d'organisation récompensé par une belle réussite

Enorme succès et un magnifique cortège de motos se rendant à Fribourg.

Jean-Bernard Egger: Comme tous les quatre ans, l'Auto-Moto-Club Le Mouret a l'honneur d'organiser le Rallye de la Madone des Centaures au nom de la section suisse. Si l'association faitière se trouve à Alessandria qui organise ce Rallye chaque année, les motards se retrouvent dans l'un des quatre pays membre pays hôte de cette manifestation haute en couleurs. Les MC-MCI de France, de Belgique, d'Espagne et de Suisse se répartissent l'organisation annuelle en dehors de l'Italie. La rencontre du Mouret débute toujours à la Fête Dieu jusqu'au dimanche suivant et nombreux ont été les participants venu d'Italie, de France, de Belgique et d'Espagne qui ont répondu à l'invitation du dynamique club du Mouret. Le dimanche, c'est une tradition, un cortège d'environ 1500 motards prend le chemin de la Cathédrale St-Nicolas de Fribourg pour la bénédiction et l'intronisation des 1er Centaures qui récompensent des motards méritants.

C'est au superbe centre sportif du Mouret que les invités pouvaient se retrouver pour partager de beaux moments d'amitié et de fraternité. Le club local avait bien fait les choses en organisant même des sorties roulantes, des soirées musicales ainsi que de nombreuses animations avec des groupes musicaux, Guggenmusik et fanfare. La FMS était comme toujours invitée avec un stand et la manifestation comptait également pour le championnat de tourisme annuel. En plus, des participants officiels représentant les nations, les motards de divers horizons pouvaient venir se restaurer. D'ailleurs de nombreux habitants du village sont venus dire bonjour aux organisateurs. De belles décorations ont été préparées par les enfants des écoles ce qui donne un peu de gaieté supplémentaire. Une bien belle fête pour ces nombreux bénévoles qui ne lâchaient rien afin de satisfaire à merveille les visiteurs. La présidente du MC-MCI CH Florence Derwey était toute émue de voir ces participants souriants. Tout s'est déroulé à merveille et Florence n'a pas manqué de faire des éloges envers de son staff qui a travaillé sans relâche depuis de nombreux mois. Comme dit plus haut, le cortège ainsi que la cérémonie qui s'est déroulée à la cathédrale ont laissé une belle image de ces motards que la seule envie est de partager la même passion. En tête du cortège, on pouvait voir nos futurs 1er Centaures avec leurs marraines qui égayaient toujours cette manifestation particulière. Bravo, cette fête aura été une réussite totale. Fotos: Roger Lohrer et J-B. Egger III



GRADO JACKEN & HOSEN



Eystrasse 34
3454 Sumiswald
034 431 55 15
info@freidigmotoactive.ch
www.freidigmotoactive.ch




**2 Lagen Oberstofflaminat
in einer neuen Dimension**

Ein Touren-Anzug, der neue Massstäbe setzt. Leicht, bequem, grossflächig belüftet und die Sicherheit kommt auch nicht zu kurz.



WELCOME
TO THE FAMILY!

www.swissmoto.org





FMS Generalsekretariat
8500 Frauenfeld
www.swissmoto.org

Impressum

Impression

Auflage (12. 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 Föderation 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)
redaktion.motonews@swissmoto.org III Tel. +41 52 730 02 30

Layout und Druck

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Redaktoren

Stefanie Läderach	Sekretariat
Sina Rüsi	Sekretariat Sport
Isabelle Glauser	Übersetzungen
Florence Pillet	Sport Romandie III MX CH III SM CH
Fränzi Göggel	Allgemeine Berichte
Walter Wobmann	Politik
Walter Wermuth	Trial SM III EM III WM
Sepp Betschart	MX CH III SM CH
Rolf Lüthi	Enduro III Vintage III SM Berg
Robert Sdovc	Fotos III Sport III Allgemein
Jean Bernard Egger	Tourismus
Hermann Ryter	Pässewettbewerb
Urs Schnyder	Organisation
Jürgen Kaltenbach	Layout
Willy Läderach	Moto GP III MX GP III SBK III SMR

Edition (12^{ème} année)

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

Editeur

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

Rédaction, PR et Annonces

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

Layout et Impression

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Rédacteurs

Stefanie Läderach	Secrétariat
Sina Rüsi	Secrétariat Sport
Isabelle Glauser	Traductions
Florence Pillet	Sport Romandie III MX CH III SM CH
Fränzi Göggel	Rapports généraux
Walter Wobmann	Politique
Walter Wermuth	Trial SM III EM III WM
Sepp Betschart	MX CH III SM CH
Rolf Lüthi	Enduro III Vintage III SM Montagne
Robert Sdovc	Photos III Sport III Divers
Jean Bernard Egger	Tourisme.
Hermann Ryter	Concours des cols
Urs Schnyder	Organisation
Jürgen Kaltenbach	Disposition
Willy Läderach	Moto GP III MX GP III SBK III SMR

**BIS ZU
CHF 2'150.-
RABATT**

**AUF DIE AFRICA
TWIN PALETTE**

**ADVENTURE
BONUS**

ADVENTURE BONUS

Profitieren Sie bis zum 31. August 2019 von zwei unschlagbaren Angeboten bei der Einlösung einer neuen Africa Twin: **Bis zu CHF 2'150.- Einlösebonus + 30% Kundenvorteil auf die ALU Touratech Packs** Zubehör. Erweitern Sie das Abenteuer in Ihrem täglichen Leben!
Mehr Informationen unter www.honda.ch



T + TISSOT

OFFICIAL TIMEKEEPER



SOT T + TISSOT T + TISSOT T + TISSOT

TISSOT T-RACE MotoGP™
LIMITED EDITION 2019.
CHRONOGRAPH WATCH
INSPIRED BY MOTORBIKES.

TISSOTWATCHES.COM
TISSOT. INNOVATORS BY TRADITION