

MOTOnews

www.swissmoto.org

+ 02 | 2021 |||



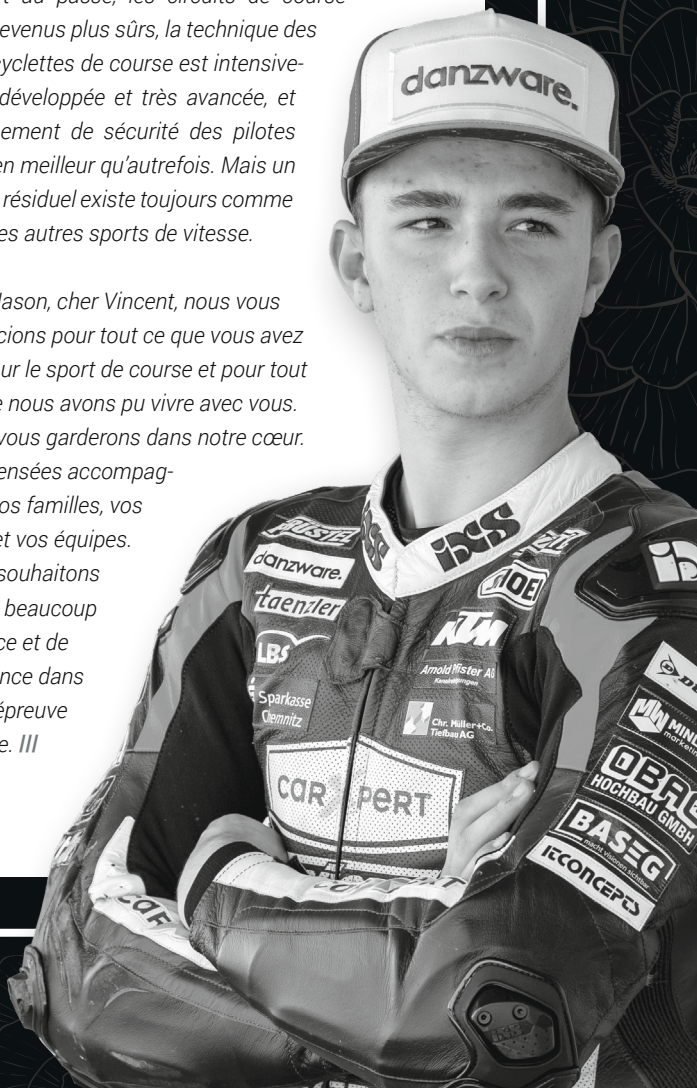
Walter Wobmann, Zentralpräsident FMS und Nationalrat: Unfassbar mussten wir von den Todesfällen von Jason Dupasquier und Vincent Seiler Kenntnis nehmen. Wir verlieren nicht nur hochtalentierte Rennfahrer, sondern auch intelligente und sehr sympathische Menschen. Andere Rennfahrer hatten dieses Jahr schon viele Stürze, Jason und Vincent sind bei einem einzigen Sturz ums Leben gekommen. Das Leben kann grausam sein. So spannend und faszinierend der Motorradsport auch ist, so machen auch uns allen diese Unfälle wieder die damit verbundene Gefahr bewusst. Im Vergleich zu früher sind die Rennstrecken zwar viel sicherer geworden, die technische Entwicklung bei den Racing-Bikes wird intensiv weiterentwickelt und ist weit fortgeschritten, dazu ist die Sicherheitsausrüstung der Fahrer im Vergleich zu früher viel besser. Aber ein Restrisiko besteht wie auch bei anderen Geschwindigkeitssportarten leider immer.

Lieber Jason, Lieber Vincent wir danken Euch für alles, was Ihr für den Rennsport getan habt, und was wir mit Euch erleben durften. Wir werden Euch in unseren Herzen behalten. Unsere Gedanken sind bei Euren Familien, Euren Freunden und Teams. Ihnen allen wünschen wir in dieser schweren Zeit viel Kraft und Zuversicht. |||

+

Walter Wobmann, Präsent central FMS et Conseiller national: Incompréhensiblement, nous avons dû prendre connaissance des accidents mortels de Jason Dupasquier et Vincent Seiler. Nous perdons non seulement des pilotes très talentueux, mais aussi des hommes intelligents et très sympathiques. D'autres pilotes de course ont déjà vécu plusieurs chutes cette année, Jason et Vincent ont perdu leur vie après une seule chute. La vie peut être cruelle. Aussi passionnant et fascinant que soit le sport motocycliste, ces accidents nous rendent tous conscients du danger que cela représente. Par rapport au passé, les circuits de course sont devenus plus sûrs, la technique des motocyclettes de course est intensivement développée et très avancée, et l'équipement de sécurité des pilotes est bien meilleur qu'autrefois. Mais un risque résiduel existe toujours comme dans les autres sports de vitesse.

Cher Jason, cher Vincent, nous vous remercions pour tout ce que vous avez fait pour le sport de course et pour tout ce que nous avons pu vivre avec vous. Nous vous garderons dans notre cœur. Nos pensées accompagnent vos familles, vos amis et vos équipes. Nous souhaitons à tous beaucoup de force et de confiance dans cette épreuve difficile. |||



Jason Dupasquier – Unfassbarer Tod eines perfekten Fahrers

Jason Dupasquier, décès incroyable d'un pilote parfait

Eine Tragödie erschüttert den Schweizer Sport. Jason Dupasquier ist am Sonntag, den 30. Mai kurz nach 12.00 Uhr den schweren Verletzungen erlegen, die er sich im Training zum GP von Italien zugezogen hatte. Er wäre am 9. Juli 20 Jahre alt geworden.



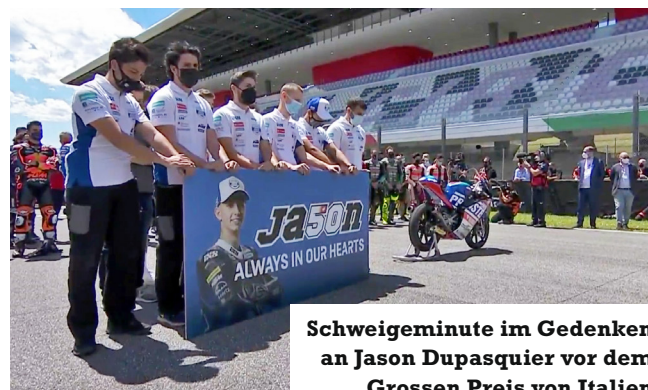
Klaus Zaugg: Er stürzte am frühen Samstagnachmittag im Moto3-Training (Qualifying 2) auf dem Rundkurs von Mugello in einer schnellen Kurve und wurde vom Japaner Ayumu Sasaki überfahren. Er ist das 104. Todesopfer in der GP-Geschichte (seit 1949). Jason Dupasquier ist nach Hans Stadelmann (1977 GP von Österreich/350 ccm), Ulrich Graf (1977 GP von Jugoslawien/50 ccm), Michel Frutschi (1983 GP von Frankreich/500 ccm), Rolf Rüttimann (1983 GP von Jugoslawien/125 ccm) und Peter Huber (1983 GP von England/500 ccm) der sechste Schweizer, der im GP-Zirkus sein Leben verliert. Die Gespannpiloten Florian Camathias (1965), Fritz Scheidegger (1967) und Ernst Trachsel (1978) sowie der Solopilot Werner Giger (1974) verunglückten bei nicht zur WM zählenden Rennen, Werner Pfirter (1973) auf der Rückfahrt vom GP von Spanien und Marco Gentile (1989) auf der Kart-Piste.

Nie waren Motorradrennen auf GP-Niveau so sicher wie heute. Aber es gab keine Möglichkeit, den tödlichen Unfall von Jason Dupasquier zu verhindern. Und es gibt keine Schuldigen. Heute wird alles Menschenmögliche für die Sicherheit unternommen. Die Sturzräume sind auf allen Strecken so ausgebaut, dass die Piloten nach einem Unfall nicht mehr in Hindernisse prallen und die Begrenzungen rund um die Strecken sind alle mit Luftkissen abgesichert. Die Maschinen sind technisch heute so weit entwickelt, dass Unfälle durch Pannen (wie blockierte Motoren) praktisch ausgeschlossen sind. Im Fahrerlager steht eine fahrbare Klinik mit den modernsten medizinischen Einrichtungen für eine optimale medizinische Versorgung nach Unfällen und im Notfall können Helikopter für den Weitertransport auf der Piste landen. Mehr kann nicht getan werden. Die Anzahl der tödlichen Unfälle ist stark zurückgegangen. Von 14 in den 1980er auf zwei in den 1990er Jahren und fünf seit 2000. Und doch bleibt ein Restrisiko. Der Albtraum: ein Fahrer bleibt nach einem Sturz auf der Strecke liegen und wird überfahren. So wie Jason Dupasquier. Es gibt keine Massnahmen mit der diese Tragödie hätte verhindert werden können oder solche Tragödien künftig verhindert werden könnten. Es gibt keine Schuldigen und auch keinerlei Versagen der Organisatoren.

Der Motorradrennsport bleibt der gefährlichste Sport der Welt. Das Problem: die Knautschzone ist der Körper der Piloten. Anders als im Autorennensport gibt es keine schützende Hülle. Autorenn-

sport ist heute durch die entsprechende Konstruktion der Fahrerzelle vergleichsweise sicher. Mit Jason Dupasquier verliert der internationale Motorradrennsport einen seiner talentiertesten, besonnensten, intelligentesten und beliebtesten jungen Piloten. Er stand in der Moto3-WM am Anfang einer grossen Karriere. Er hatte das Potenzial, um der nächste Tom Lüthi, der nächste Schweizer GP-Sieger und Weltmeister zu werden. Die behutsame Karriere-Planung und Betreuung war optimal und auch die Finanzierung gesichert: Daniel Epp, der väterliche Freund und Manager von Tom Lüthi hat sich auch um die Förderung von Jason Dupasquier gekümmert und ihn im deutschen Prüstel-Team untergebracht. In einem hochprofessionellen Rennstall.

Jason Dupasquier ist der Sohn der Motorradsport-Legende Philippe Dupasquier (46, mehrfacher nationaler Cross- und Supermotard-Champion), heute Leiter der Motorsportabteilung von KTM Schweiz. Er ist mit dem Rennsport aufgewachsen und von seiner Familie gefördert aber nie «gepusht» worden. Papa Philippe und Mutter Andrea hatten im Winter den Familiensitz vorübergehend nach Südspanien verlegt, wo Jason bei besserem Wetter fast täglich mit verschiedenen Motorrädern und auf dem Rennvelo und dem Mountainbike trainieren und sich optimal auf die Saison 2021 vorbereiten konnte. Der Freiburger ist über die Einstiegsklasse «Rookies Cup» im Frühjahr 2020 in den GP-Zirkus gekommen. Ein Jahr hatte er zuvor durch eine Sturzverletzung (Oberschenkelbruch) verloren. In seiner ersten Saison in der Moto3-WM blieb er 2020 noch ohne WM-Punkte (1. bis 15. Platz). Diese Saison hat er alle fünf Rennen unter den Top 15 beendet und lag auf dem 10. WM-Zwischenrang. Er war kein «Haudegen» und schon gar nicht ein «Bruchpilot». Er ist zu keinem Zeitpunkt unnötige Risiken eingegangen und diese Saison in Training und Rennen ein einziges Mal gestürzt. Und dieser einzige Sturz hat ihn das Leben gekostet. Es ist der unfassbare Tod eines perfekten Rennfahrers. Nie hat ein Schweizer so jung auf GP-Niveau sein Leben verloren. |||



Schweigeminute im Gedenken an Jason Dupasquier vor dem Grossen Preis von Italien

Une tragédie secoue le sport suisse. Dimanche 30 mai peu après 12.00 heures, Jason Dupasquier a succombé à de graves blessures survenues à l'entraînement du GP d'Italie. Il aurait fêté ses 20 ans le 9 juillet.



Klaus Zaugg: Il a chuté tôt dans la matinée de samedi lors de l'entraînement du Moto3 (qualification 2) sur le circuit du Mugello dans un virage rapide et a été écrasé par le Japonais Ayumu Sasaki. Il est la 104^{ème} victime mortelle dans l'histoire du GP (depuis 1949). Jason Dupasquier est le sixième Suisse à perdre sa vie sur un circuit GP, après Hans Stadlmann (1977 GP Autriche/350 ccm), Ulrich Graf (1977 GP Yougoslavie/50 ccm), Michel Frutschi (1983 GP France/500 ccm), Rolf Rüttimann (1983 GP Yougoslavie/125 ccm) et Peter Huber (1983 GP Angleterre/500 ccm). Les pilotes de sidecars Florian Camathias (1965), Fritz Scheidegger (1967) et Ernst Trachsel (1978) ainsi que le pilote solo Werner Giger (1974) sont morts durant des courses ne comptant pas pour le CM, Werner Pfirter (1973) sur le voyage de retour du GP Espagne et Marco Gentile (1989) sur un circuit karting. Les courses de moto au niveau GP n'ont jamais été aussi sûres qu'aujourd'hui. Mais il n'y avait aucun moyen d'empêcher l'accident mortel de Jason Dupasquier. Et il n'y a pas de coupables. Aujourd'hui, tout ce qui est humainement possible, est entrepris pour la sécurité. Les zones de chutes sont conçues sur tous les circuits de manière à ce que les pilotes ne heurtent plus d'obstacles après un accident et les balisages autour des circuits sont tous équipés par des coussins d'air. Aujourd'hui, la technique des machines est si avancée que les accidents dus à des pannes (par exemple moteurs bloqués) sont pratiquement impossibles. Le paddock dispose d'une clinique mobile équipée d'équipements médicaux les plus modernes pour des soins médicaux optimaux après des accidents et en cas d'urgence, des hélicoptères peuvent atterrir sur les pistes pour un transport vers un hôpital. Rien de plus ne peut être entrepris. Le nombre des accidents mortels a fortement diminué. De 14 dans les années 80 à deux dans les années 90 et cinq depuis 2000. Et pourtant, il reste un risque. Le cauchemar : un pilote reste allongé sur la piste après une chute et se fait écraser. Comme Jason Dupasquier. Aucune mesure n'aurait pu empêcher cette tragédie ou pourrait empêcher une telle tragédie à l'avenir. Il n'y a aucun coupable et aucune défaillance des organisateurs.

Le sport de course sur moto reste le sport le plus dangereux. Le problème : la zone déformable est le corps du pilote. Contrairement à la course automobile, il n'y a pas de zone protectrice. Le sport de course automobile est relativement plus sûr aujourd'hui grâce à une construction appropriée de la zone du pilote. Avec Jason Dupasquier, le sport international de course motocycliste perd l'un de ses jeunes



Jason Dupasquier

pilotes les plus talentueux, prudents, intelligents et aimés. Il était au début d'une carrière prometteuse dans le championnat du monde Moto3. Il avait le potentiel pour devenir le prochain Tom Lüthi, le prochain vainqueur Suisse de GP et champion du monde. La planification et l'accompagnement de carrière minutieux étaient optimaux et le financement était même assuré : Daniel Epp, l'ami paternel et manager de Tom Lüthi, avait également pris en charge la promotion de Jason Dupasquier et l'avait intégré à l'équipe de course allemande Prüstel, hautement professionnelle.

Jason Dupasquier est le fils de Philippe Dupasquier, légende du sport motocycliste (46, multiple champion national de motocross et supermoto), aujourd'hui directeur de course chez KTM Suisse. Il a grandi dans le sport de course et a été soutenu par sa famille mais jamais « poussé ». Son papa Philippe et sa maman Andrea s'étaient temporairement installés dans le sud de l'Espagne pendant l'hiver, pour permettre à Jason de s'entraîner par beau temps presque tous les jours avec différentes motos, sur le vélo de course et de VTT et lui permettre de se préparer de manière optimale pour la saison 2021. Le Fribourgeois a accédé dans le circuit GP au printemps 2020 par le biais de la classe débutante du « Rookies Cup ». Il avait d'abord perdu une année en raison d'une blessure par chute (fissure de la cuisse). Dans sa première saison disputée dans le CM Moto3, il était toujours sans point de CM en 2020 (1^{ère} à la 15^{ème} place). Par contre cette saison, il terminait toutes les 5 courses dans les 15 premiers et se positionnait au 10^{ème} rang du classement intermédiaire. Il n'était pas un « fonceur » et en tout cas pas un « pilote tapageur ». Il n'a jamais pris de risques inutiles et a chuté durant les entraînements et courses une seule fois cette saison. Et cette seule chute lui a coûté la vie. C'est le décès incroyable d'un pilote parfait. Jamais un Suisse n'a perdu la vie si jeune au niveau GP. III

Adieu Vincent Seiler

Adieu à Vincent Seiler



Vincent Seiler ist am 23. Mai an einem Rennen in Mâcon schwer gestürzt und tags darauf leider verstorben. Er war erst 29 Jahre alt. Dieses tragische Ereignis macht die Schweizer Motocross-Szene sehr traurig.



Manfred Bühler, Präsident Kommission FMS-MX: Wir denken vor allem an Kim, Ehefrau von Vincent, an seine Familie und Freunde. Vincent hinterlässt eine grosse Leere. Er war stets positiv

gestimmt und hilfsbereit, und somit in den Paddocks und ausserhalb sehr geschätzt.

Trotz Verletzungen kam er immer wieder zurück und konnte bei den vorderen Plätzen der Schweizer Motocrossmeisterschaft mithalten. Er war ein passionierter Motocrossfahrer und ein Vorbild für alle Generationen. Wir werden Vincent in bester Erinnerung behalten und trauern mit seinen Angehörigen. III

Victime d'une lourde chute le 23 mai en course à Mâcon en France, Vincent Seiler a perdu son combat pour la vie et nous a quittés le lendemain, à seulement 29 ans. Cet événement tragique laisse le monde du motocross suisse dans une grande tristesse.

Manfred Bühler, président commission FMS-MX: Nous pensons en premier lieu à son épouse Kim, à sa famille et à tous les ami(e)s de Vincent, qui laisse un énorme vide. D'un naturel jovial et toujours prêt à aider son prochain, Vincent était très apprécié dans les paddocks, mais aussi à l'extérieur.

Parfois blessé, il a toujours su revenir sur le devant de la scène pour jouer régulièrement les premiers rôles dans le championnat suisse de motocross. Sa passion pour ce sport forçait l'admiration des petits et des grands. Nous garderons un souvenir inoubliable de Vincent et présentons nos sincères condoléances à tous ses proches. III

Im Gedenken an Vincent Seiler #149 und Jason Dupasquier #50

En pensée avec Vincent Seiler #149 et Jason Dupasquier #50

Heute ist einer dieser Tage an denen uns das konzentrierte Arbeiten hier im FMS-Sekretariat schwerfällt, wir sind traurig und wie gelähmt. Innerhalb von nur einer Woche haben wir zwei junge Motorsportler verloren.



FMS Generalsekretariat: Obwohl wir alle wissen, dass es im Motorsport ein minimales Restrisiko gibt, trifft uns ein Todesfall doch immer unvorbereitet und lässt uns sprachlos zurück.

Unsere Aufgabe ist es, weiterhin die bestmöglichen Bedingungen zu schaffen um die aktive und passive Sicherheit im Motorsport kontinuierlich zu erhöhen.

Den Trauerfamilien wünschen wir ganz viel Kraft, wir sind in Gedanken bei euch.

Im Namen des ganzen Teams
Andrea Läderach III

Aujourd'hui est l'un de ces jours où le secrétariat FMS a de la peine à se concentrer sur le travail quotidien ; nous sommes attristés et comme paralysés. Nous avons perdu deux jeunes pilotes motocyclistes en une semaine seulement.

Secrétariat général FMS: Bien que nous sachions tous qu'il existe un risque résiduel dans le sport motorisé, un décès nous frappe toujours au dépourvu et nous laisse sans mot.

Notre tâche est de continuer à créer les meilleures conditions possibles pour augmenter la sécurité active et passive dans le sport motorisé.

Nous souhaitons à la famille endeuillée beaucoup de force, nos pensées vous accompagnent.

Au nom du secrétariat FMS
Andrea Läderach III

MOTOnews

 02 | 2021 |||| Preis | Prix CHF 5.–

www.swissmoto.org

 **MEMBER**



Jason Dupasquier

#50 ||| GP Moto3 ||| WM Rang 10

**Dominique
Aegerter**

#77 ||| GP MotoE |||
WM Rang 2



Highlights

J. Dupasquier – T. Lüthi ||| Seiten 4/5
MX Academy ||| Seiten 10/11
CRPR Moudon ||| Seiten 16/17
125 Kadetten ||| Seiten 18 – 21
via 2021 Ladys ||| Seiten 28/29

Occasionen von Qualität

mh
motorradhandel.ch

Mehr ist mehr!
Mehr Spannung.

motorradhandel.ch

CH2021
en route. unterwegs. in viaggio.



Das Original
L'officielle
L'originale

Offizieller Partner von **ch2021via** ||| Seiten 28 – 29

Partenaire officiel du **ch2021via** ||| Pages 28 – 29



ROADS
OF LIFE

NEW
TRACER 9
GT



TRACER 9 GT: turn up your experience.

www.yamaha-motor.ch

 **YAMAHA MOTOR SERVICES**

MY GARAGE
BUILDING DREAMS TO BELIEVE IN

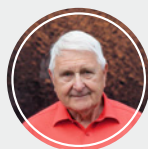
MOTUL

3 JAHRE
ANSCHAU
S W I S S I F F
GARANTIE

 **YAMAHA**
Revs your Heart

Die neue Yamaha TRACER 9 GT: Alles inklusive.

Semiaktives Fahrwerk, 6-Achsen IMU für schräglagentaugliches ABS, Traktions-, Slide- und Wheelie-Kontrolle, bidirektionaler Schaltassistent (Quickshifter), LED-Beleuchtung mit LED-Kurvenlicht, beheizbare Handgriffe, zwei 3,5 cm grosse Farb-TFT-Displays, zwei grosse Hartschalenkoffer, Zentralständer, bester Wind- und Wetterschutz – Die Standardausstattung der neuen TRACER 9 GT lässt keine Wünsche offen. Gleiches gilt für den klassenbesten 889-ccm-CP3-Motor und das exzellente Fahrwerk. Erlebe mit der neuen TRACER 9 GT Sporttouring in völlig neuen Dimensionen – jetzt bei deinem Yamaha Partner für CHF 14'490.– (unverbindliche Preisempfehlung).



Willy Läderach:
Leiter Redaktion
Responsable rédaction

Editorial

Editorial

Information: am 13. Juni stimmen wir über diverse Themen ab, die uns als Motorrad-Sportler interessieren. Mit Mobility Pricing, CO₂-Gesetz und Parkplatzgebühren sind wir direkt von den Auswirkungen betroffen und sollten unsere Meinung dazu mit dem Stimmzettel zum Ausdruck bringen. Die Artikel sind als Informationen gedacht – Abstimmungsempfehlungen geben wir keine. Wichtig ist nur, dass wir unsere Bürgerpflichten wahrnehmen und unsere klaren Meinungen vertreten.

III **Seiten 25 / 38 – 39 / 40 / 42**

125ccm ab 16 und Enduro Kadetten:

Das ist doch eine gute Entscheidung, dass nun die 16-jährigen Girls und Jungs mit schönen, sicheren, und leisen 125 ccm-Bikes die Welt erobern dürfen. Wenn sie das auch noch als verantwortungsbewusste und zuvorkommende Junglenker machen, wird das ein Erfolg.

Dass wir in der FMS für alle 16-jährigen Neueinsteiger im Endurosport die neue Kategorie «Kadetten 125» einführen, ist eine zusätzliche Möglichkeit für alle noch mehr Sicherheit auch auf Offroad-Strassen zu bekommen, um sich noch sicherer im Verkehr zu bewegen (Infos auf www.swissmoto.org). III **Seiten 18 – 21**

Motocross-Schulen für alle von 6 bis 60:

Der Motocross-Sport wird immer beliebter. Zu den ca. 5'000 Hobby-, Amateur-, CH-Meisterschafts- und Profi-Piloten in der Schweiz, kommen immer mehr Interessenten, die erfahren möchten, wie Motocross wirklich geht. Dafür mitverantwortlich sind sicher auch unsere MXGP-Piloten die beweisen, dass wir auch in dieser Sportart Weltspitze sind.

Die beiden professionell geführten Ausbildungs-Unternehmen CPRP von Olivier Monnier in Moudon VD und MX-Academy von Chris Möckli in Schlatt TG erfreuen sich grosser Beliebtheit. Viele hundert Teilnehmer*innen sind jedes Jahr beeindruckt und erleben, dass Motocross ein Hochleistungssport bei voller Konzentration ist. Für alle, die ihre Fitness testen möchten sind diese lehrreichen Kurse zu empfehlen. III **Seiten 10 – 11 / 16 – 17**

Information: Le 13 juin, nous voterons sur différents thèmes qui nous intéressent en tant que motocyclistes. Avec la tarification de la mobilité, la loi révisée sur le CO₂ et les taxes de stationnement, nous sommes directement affectés par les conséquences et devons exprimer notre opinion à leur sujet avec le scrutin. Les articles sont destinés à titre informatif, nous ne donnons aucune recommandation de vote, il est simplement important que nous remplissions nos devoirs civiques en exprimant clairement nos opinions. III **Pages 25 / 38 – 39 / 40 / 42**

125cm³ dès 16 ans et cadets Enduro:

C'est une bonne décision que les filles et garçons de 16 ans puissent désormais conquérir le monde avec de belles motocyclettes 125 cm³, sûres et silencieuses. Si vous prenez cette opportunité en tant que jeunes conducteurs et conductrices responsables, ce sera un succès.

Le fait que la FMS introduise la nouvelle catégorie «Cadets 125» dans le sport enduro pour tous les nouveaux jeunes de 16 ans est une opportunité supplémentaire pour chacun d'obtenir encore plus de sécurité sur les routes tout-terrain et se déplacer en toute sécurité dans la circulation (infos sur www.swissmoto.org). III **Pages 18 – 21**

Écoles de motocross pour tous, de 6 à 60 ans:

Le sport motocross devient de plus en plus populaire. En plus des quelque 5'000 pilotes séries amateurs, championnats suisses et pilotes professionnels en Suisse, il y a de plus en plus de personnes intéressées à découvrir le fonctionnement du sport motocross. Nos pilotes MXGP, qui nous prouvent que nous sommes également présents dans l'élite mondiale de cette discipline, en sont certainement en partie responsables.

Les deux associations professionnelles de formation, le CPRP d'Olivier Monnier à Moudon (VD) et le MX-Academy de Chris Möckli à Schlatt (TG) jouissent d'une grande popularité. Chaque année des centaines de participant(e)s sont impressionnés et constatent que le motocross est un sport de haut niveau exigeant une concentration totale. Ces cours instructifs sont recommandés à tous ceux qui souhaitent tester leur condition physique.

III **Pages 10 – 11 / 16 – 17**

Informazione: Il 13 giugno voteremo su vari argomenti che ci interessano come motociclisti. L'esito della votazione sul Mobility Pricing, sulla legge sul CO₂, e sulle tasse di parcheggio avranno delle conseguenze immediate per noi, ecco perché è così importante esprimere la nostra opinione con il voto. Gli articoli sono unicamente a titolo d'informazione, non diamo raccomandazioni di voto, l'unica cosa che importa è di svolgere i nostri doveri civici, e rappresentare le nostre opinioni informate. III **Pages 25 / 38 – 39 / 40 / 42**

125 cc e i cadetti enduro a partire da 16 anni:

Una decisione veramente magnifica, quella di permettere alle ragazze e ai ragazzi di 16 anni di conquistare il mondo con belle, sicure e silenziose moto 125cc. Se lo faranno anche come giovani conduttori responsabili e cortesi, sarà sicuramente un gran successo.

L'introduzione nella FMS della nuova categoria «cadetti 125» per tutti i neofiti di 16 anni per lo sport dell'enduro, è un'ulteriore opportunità per tutti i giovanissimi di acquisire più sicurezza sulle strade off-road, al fine di muoversi ancora più sicuri nel traffico. (Info su www.swissmoto.org). III **Pages 18 – 21**

Motocross – scuole per tutti dai 6 ai 60 anni:

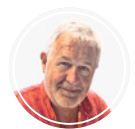
Il Motocross sta diventando sempre più popolare, oltre ai circa 5'000 piloti a tempo perso, amatoriali, agonisti e professionisti svizzeri: ci sono sempre più persone interessate a scoprire questo appassionante sport motoristico. Avendo dimostrato classe mondiale in questo sport, i nostri piloti MXGP hanno sicuramente contribuito al rinnovato interesse per il Motocross.

Le due società professionali di formazione CPRP di Olivier Monnier a Moudon, VD. e MX-Academy di Chris Möckli a Schlatt TG. godono di grande popolarità. Ogni anno, molte centinaia di partecipanti sono impressionati da questo sport motoristico e si rendono conto di persona che il motocross è uno sport ad alte prestazioni, che richiede piena concentrazione. Per tutti coloro che vogliono mettere alla prova la loro forma fisica, raccomandiamo questi corsi istruttivi.

III **Pages 10 – 11 / 16 – 17**

Kann Jason Dupasquier der nächste Tom Lüthi werden?

Jason Dupasquier (19) ist beim GP von Frankreich in Le Mans im Moto3-Rennen auf den 13. Platz gefahren. In allen fünf Rennen dieser Saison hat er Punkte geholt. Was neben ihm nur Pedro Acosta, Romano Fenati und Ryusel Yamanaka gelungen ist. Und so finden wir ihn im Zwischenklassement bereits auf dem 10. Rang von 28 klassierten Piloten. Haben wir also in Le Mans den nächsten Tom Lüthi (34) gesehen? Ja und nein.



Klaus Zaugg: Nein, weil es keinen nächsten Tom Lüthi geben wird. Die Art und Weise, wie er von einem Bauernhof im oberen Emmental den Weg hinaus in die Töffwelt gefunden, seinen Traum verwirklicht hat und Weltmeister (2005, 125 ccm) und 17-facher GP-Sieger geworden ist, bleibt so einzigartig wie seine Persönlichkeit.

Ja, weil Jason Dupasquier alle Voraussetzungen hat, um der nächste Schweizer Weltklassefahrer, der nächste «Posterboy» unseres Motorradrennsportes zu werden. Er wird im Juli 20 und ist der erste Schweizer, der im neuen System gross geworden ist: zuletzt die Einstiegsklasse Rookies Cup, jetzt in der zweiten Saison in der Moto3-WM. Es ist der Weg, den heute die Talente gehen.

Tom Lüthi's Eltern konnten und wollten die Rennfahrerkarriere ihres Sohnes nicht managen und haben diese Aufgabe klug Daniel Epp überlassen. Jason Dupasquiers Karriere wird hingegen von den Eltern eng begleitet. Sein Vater Philippe war eine Motocross-Legende und ist heute als Rennsportverantwortlicher von KTM Schweiz eng mit dem Motosport verbunden. Sein Sohn hat den Winter grösstenteils in Spanien verbracht um dort fahren, fahren, fahren und nochmals fahren zu können. Ein Merkmal der neuen Generation ist diese Rastlosigkeit: die Räder stehen nie mehr still. Tom Lüthi gehört noch zur Generation, die im Winter zwischen durch die Motoren ruhen und die Höllenmaschinen abkühlen liess. Eine Saisonvorbereitung in Spanien hätte er sich in diesem Stil zu Beginn der Karriere sowieso nicht leisten können.

Tom Lüthi's Manager Daniel Epp hilft auch der Familie von Philippe Dupasquier, sich im «Haifischbecken» des internationalen Motorradrennsportes zurechtzufinden und hat teilweise die Unterstützung der Sponsoren gesichert, die auch Tom Lüthi alimentieren. Darunter Olivier Metraux, der auch die Karriere von Dominique Aegerter ermöglicht hat. Epp hat die Kontakte zum deutschen Team von Ingo und Florian Prüstel geknüpft und dieses junge Team entwickelt sich zusammen mit Jason Dupasquier: keine WM-Punkte letzte Saison, jetzt in jedem Rennen WM-Punkte für ihn und seinen Teamkollegen Ryusel Yamanaka.

Folgt nun bereits nächste Saison der Aufstieg in die Moto2-WM? «Nein, daran denken wir nicht einmal» sagt Daniel Epp. «Auch wenn die Verträge noch nicht unterschrieben sind: wir planen auch die nächste Saison mit dem gleichen Team in der Moto3-

WM.» Jason Dupasquier soll behutsam an die Moto2-WM herangeführt werden. Was ihm noch fehlt ist ein Exploit, der ihn ins Bewusstsein der Sportfans ausserhalb der Motorsportkreise kapultiert. Ein Sieg wie damals jener von Tom Lüthi 2005 in Le Mans. Wenn nicht diese Saison, so wird ihm dieser Exploit nächste Saison gelingen.

Von der Persönlichkeit her ist der Unterschied zwischen den beiden gar nicht so gross. Der Freiburger ist freundlich, weiss, was er sagen muss, wenn er gefragt wird, und er pflegt mit bemerkenswertem Geschick den Ruf des hochprofessionellen Traumschwiegersohnes. So wie der eher scheue und introvertierte Tom Lüthi ist auch er kein «Haudegen» und Rock'n'Roller wie Dominique Aegerter (30), der erfolgreich das Image des wilden Abenteurers pflegt.

Es mag sein, dass Tom Lüthi's Karriere mit einem Sturz, mit inzwischen saisonübergreifend 9 Rennen und bloss einem WM-Punkt und dem Absturz auf den 27. WM-Rang in die Schlussphase eingetreten ist. Auch in Le Mans, auf der Rennstrecke, auf der sein Stern am 15. Mai 2005 mit seinem ersten GP-Sieg (125 ccm) aufgegangen ist, fand er keinen Weg aus der Krise (Sturz).

Es mag sein, dass Tom Lüthi's Karriere für alle ersichtlich soeben in Le Mans in die Schlussphase eingetreten und letztlich zu Ende gegangen ist. Aber die Hoffnung, dass Jason Dupasquier seine Rolle als «Posterboy» unseres Motorradrennsportes übernehmen kann, ist berechtigt.

Nicht als nächster Tom Lüthi. Aber als erster Jason Dupasquier. Bleibt die Frage: Warum tut sich Tom Lüthi diese nicht ungefährliche Hinterherfahreerei an? Ganz einfach: Weil dieser Sport seine Leidenschaft ist. Es ist diese Leidenschaft, die ihn zum Weltmeister, zum Champion und 17-fachen GP-Sieger gemacht hat, die ihn immer noch beseelt. Wer, wie Tom Lüthi, das Herz eines Champions hat, gibt nie auf. III



Jason Dupasquier

Jason Dupasquier peut-il devenir le prochain Tom Lüthi ?

Jason Dupasquier (19) a terminé 13^{ème} dans la course Moto3 au GP de France. Il a marqué des points dans les 5 courses de cette saison. À part lui, seuls Pedro Acosta, Romano Fenati et Ryusei Yamanaka ont réussi ce résultat. On le retrouve ainsi dans le classement intermédiaire déjà au 10^{ème} rang sur 28 pilotes classés. Alors, avons-nous vu le prochain Tom Lüthi (34 ans) au Mans ? Oui ou non.

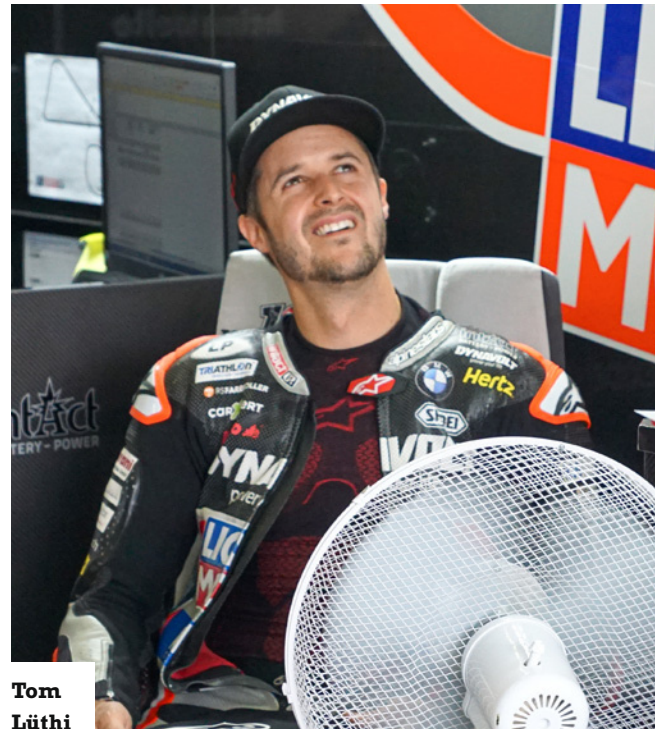


Klaus Zaugg: Non, car il n'y aura pas de prochain Tom Lüthi. La manière dont il a tracé son chemin d'une ferme du haut de l'Emmental dans le monde de la moto, réalisé son rêve, devenu champion du monde (2005, 125 ccm) et 17x vainqueur Moto2 GP, restera aussi unique que sa personnalité.

Oui, car Jason Dupasquier présente toutes les qualités requises pour devenir le prochain pilote suisse de niveau mondial, le prochain « posterboy » de notre sport de course motocycliste. Il fête ses 20 ans en juillet prochain et est le premier Suisse à avoir grandi dans le nouveau système : plus récemment dans la classe débutante du Rookies Cup. Maintenant pour la deuxième saison dans le Moto3 CM. C'est le chemin que les jeunes talents empruntent aujourd'hui.

Les parents de Tom Lüthi ne pouvaient ni ne voulaient diriger la carrière de pilote de course de leur fils et ont judicieusement laissé cette tâche à Daniel Epp. En revanche, la carrière de Jason Dupasquier est suivie de près par ses parents. Son père Philippe était une légende du motocross, il est aujourd'hui étroitement associé au sport moto en tant que directeur de course chez KTM Suisse. Son fils a passé la plus grande partie de l'hiver en Espagne pour rouler, rouler, rouler et encore pouvoir rouler. Une caractéristique de cette nouvelle génération est cette hyperactivité : les roues ne s'arrêtent jamais. Tom Lüthi appartient encore à cette génération qui laissait les moteurs reposer et laisser refroidir les bolides. D'autant plus, qu'il n'aurait pas pu se permettre une telle préparation de saison en Espagne au début de sa carrière.

Le manager de Tom Lüthi, Daniel Epp, aide aussi la famille de Philippe Dupasquier à s'orienter dans le « bassin des requins » du sport motocycliste de courses internationales et a en partie assuré le soutien des sponsors, identiques à ceux de Tom Lüthi. Parmi eux, Olivier Me-traux, qui a également rendu possible la carrière de Dominique Aegerter. Epp a noué des contacts avec l'équipe allemande d'Ingo et Florian Prüstel et cette jeune équipe se développe avec Jason Dupasquier : aucun point de championnat la saison passée, maintenant des points CM à chaque course pour lui et son coéquipier Ryusei Yamanaka. S'ensuivra-t-il la promotion dans le Moto2 CM l'année prochaine ? « Non, nous n'y pensons même pas », répond Daniel Epp. Même si les contrats ne sont pas encore signés : nous prévoyons également la prochaine saison avec la même équipe dans le Moto3 CM. » Jason Dupasquier doit être soigneusement dirigé dans le Moto2 CM. Ce qui



Tom Lüthi

lui manque encore, c'est un exploit qui le catapulte consciemment au-delà des fans du cercle de sport motocycliste. Une victoire semblable à celle de Tom Lüthi en 2005 au Mans. Si ce n'est pas cette saison, l'exploit lui réussira la saison prochaine.

En ce qui concerne la personnalité, la différence entre les deux n'est pas si grande. Le Fribourgeois est amical, sait quoi dire lorsqu'on le questionne, et cultive avec une habileté remarquable la réputation professionnelle du gendre de rêve. Tout comme un Tom Lüthi plutôt timide et introverti, il n'est pas un « fonceur » et rock'n'roller comme Dominique Aegerter (30), qui cultive avec succès l'image de l'aventurier sauvage.

Il se peut que la carrière de Tom Lüthi soit entrée dans la phase finale avec une chute, avec entretemps 9 courses et seulement 1 point CM et un recul au 27^{ème} rang CM. Même au Mans, sur le circuit où son étoile a brillé le 15 mai 2005 avec sa première victoire en 125 ccm GP, il n'a pas trouvé la sortie de la crise (chute).

Il se peut que la carrière de Tom Lüthi soit entrée dans la phase finale au Mans et soit finalement terminée. Mais l'espoir que Jason Dupasquier puisse reprendre son rôle de « posterboy » dans notre sport de course motocycliste est justifié.

Pas ensuite Tom Lüthi. Mais d'abord Jason Dupasquier. La question demeure : Pourquoi Tom Lüthi continue cette poursuite pas inoffensive ? Tout simplement : parce que ce sport est sa passion. C'est cette passion qui a fait de lui un champion du monde, un champion et 17x vainqueur Moto2 GP, qui l'inspire encore. Celui qui, comme Tom Lüthi a le cœur d'un champion, n'abandonne jamais. III

Startbereit für Saison 2021

Team Bolliger prêt au départ de la saison 2021

Alle Probleme die sich durch die «Spezialgrippe Corona» aufgetürmt haben, konnten dank der grossen Zahl von treuen Sponsoren, allen voran Kawasaki, Motorex, Michelin, iXS sowie viele regionale KMU-Betriebe gelöst werden.

W.L. Die mehreren hundert Mitglieder des «Hunderterclubs» unterstützen das Schweizer FIM Endurance World Championship Team Bolliger ebenfalls mit «herz und money».

Wir alle können das Team Bolliger ebenfalls unterstützen, indem wir im Online-Shop Team-Bekleidung, Racing-Parts und viele andere Angebote bestellen.

Ab der Saison 2021 hat nun Kevin Bolliger definitiv die Leitung des Teams übernommen. Hämpu ist ins zweite Glied getreten und betreut mit seinem grossen Wissen das Mechaniker-Team. III

Die Piloten für die hoffentlich erfolgreiche Saison 2021 sind:

- » Nigel Walraven (Holland), SBK Meister HO
- » Jan Bahn (Deutschland), IDM SS Meister
- » Jesper Pellijeff (Schweden), SBK Meister SW
- » Marcel Brenner (Schweiz), Test- und Ersatzpilot

Die Endurance WM 2021 wird wie im Moment geplant gefahren in:

- » 12. – 13. Juni 2021: 24h Le Mans (Frankreich)
- » 17. Juli 2021: 12h Estoril (Portugal)
- » 18. – 19. Sept. 2021: Bol d'Or Le Castellet (Frankreich)
- » 7. Nov. 2021: 8h Suzuka (Japan)

Tous les problèmes qui se sont accumulés à cause de la «grippe spéciale – corona» ont pu être résolus grâce au grand nombre de sponsors restés fidèles, en particulier: Kawasaki, Motorex, Michelin, iXS ainsi que de nombreuses PME régionales.

Les plusieurs centaines de membres du «Hunderterclub» soutiennent financièrement et de cœur également le team suisse Bolliger du Championnat du monde FIM d'Endurance.

Le shop online du Team Bolliger permet aussi de les soutenir en commandant des vêtements d'équipe, des accessoires et pièces de course en profitant de beaucoup d'autres offres.

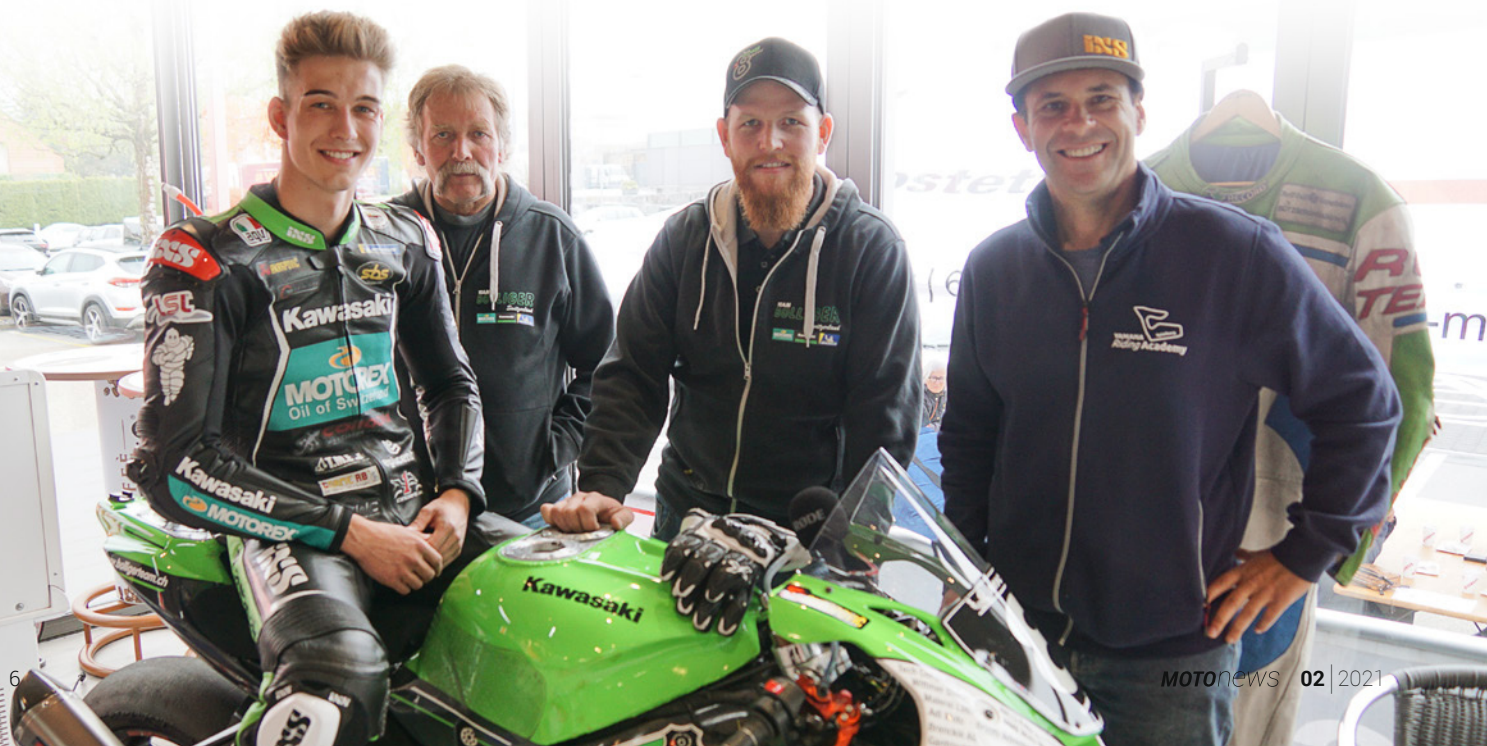
Dès la saison 2021, Kevin Bolliger a définitivement repris la direction de l'équipe, Hämpu, son bras droit, peut aussi soutenir l'équipe des mécaniciens grâce à son know-how. III

Les pilotes de cette saison 2021, espérons-la réussite, sont les suivants :

- » Nigel Walraven (Hollande), SBK champion HO
- » Jan Bahn (Allemagne), IDM SS Champion
- » Jesper Pellijeff (Suède), SBK Champion SW
- » Marcel Brenner (Suisse), Pilote de test et remplaçant

Le CM Endurance 2021 prévoit actuellement les courses suivantes :

- » 12 – 13 juin 2021 : 24heures Le Mans / France
- » 17 juillet 2021 : 12heurs Estoril / Portugal
- » 18 – 19 sept. 2021 : Bol d'Or Le Castellet / France
- » 7 nov. 2021 : 8heures Suzuka / Japon



Die KTM EXC-Modelle des Modelljahres 2022

Mit den EXC-Modellen des Modelljahres 2022 unterstreicht KTM seine Stellung als Marktführer im Offroad-Segment. Egal, ob man nach einem Motorrad sucht, das in jedem Terrain glänzt, oder auf der Strecke ein paar Sekunden gutmachen will: Es gibt keinen guten Grund, dabei nicht auf KTM zu setzen. Der Schlüssel zur alles beherrschenden Vielseitigkeit der neuen KTM EXC-Baureihe 2022 liegt in ihren hohen Fertigungsstandards und ihrer unerreichten Qualität.



KTM: Vor allem aber bieten alle Modelle zwei wichtige, performancesteigernde Upgrades. Zum einen eine neue, straffer abgestimmte WP-Federung, die selbst im anspruchsvollsten Terrain ein noch besseres Fahrverhalten bietet. Ausserdem sind alle Modelle mit neuen MAXXIS MaxxEnduro-Reifen ausgestattet. Nach einer ausgiebigen Testphase zeigte diese Reifenkombination eine längere Haltbarkeit und Resistenz gegen Materialermüdung bei gleichzeitig hohem Komfort für viele Stunden Fahrspass auf unterschiedlichen Untergründen.

Joachim Sauer – KTM Product Manager:

«Es erfüllt uns mit Stolz, zu wissen, dass unsere neuen KTM EXC-Modelle jeden Offroad-Fahrer wieder mit jeder Menge Nervenkitzel und Performance versorgen. In dieser überarbeiteten Form sind diese Bikes technische Meisterleistungen und bieten eine

Option für jeden Fahrer auf der Welt. Dank der für 2022 neu abgestimmten WP-Federung bieten die Bikes nun eine straffere und konstantere Rückmeldung. Zusammen mit den neuen MAXXIS-Reifen verbessern diese beiden wichtigen Upgrades insgesamt ihre Offroad-Performance. Unser Designteam hat sich dieses Jahr wieder selbst übertroffen und so sehen die Bikes genau danach aus, was sie sind: Gewinner in jedem Gelände.» III

2022 KTM EXC – Technische Highlights

- » Überarbeitete WP-Federung mit strafferer, besser ansprechender Abstimmung
- » Verbesserter Ölfluss in der Federung für konstanteres Feedback
- » Neue MAXXIS MaxxEnduro-Reifen für unerreichten Grip auf allen Untergründen
- » Neue Endübersetzung von 13:52 bei der KTM 250 EXC TPI
- » Auffällige Farbgebung, von den Werksbikes inspiriert
- » Aufregendes Design & Retro-Farben für die KTM EXC SIX DAYS-Modelle



Motocross

Swiss Championship 2021

Aktuell per 1. Juni 2021

12.–13.06. MX Cossonay (VD)

13.06. Inter Swiss MX Open // Swiss MX2 // Junioren // YZ Cup

03.–04.07. Frauenfeld (TG)

03.07. Lites 250 // Junioren // Mini // Kid // Women

04.07. Inter Swiss MX Open // Swiss MX2 // SW // YZ Cup

10.–11.07. MX Sézegnin (GE)

10.07. Junioren // Mini // Kid // Women

17.–18.07. MX Broc (FR)

17.07. Lites 250 // Junioren

18.07. Inter Swiss MX Open // Swiss MX2 // Mini // YZ Cup

21.–22.08. MX Linden (BE)

21.08. Lites 250 // Mini // Women

22.08. Inter Swiss MX Open // Swiss MX2 // YZ Cup

28.–29.08. MX Roggenburg (BL)

28.08. SW WM // Women

29.08. SW WM // Kid // YZ Cup

28.–29.08. MX Grandcour (VD)

28.08. Lites 250 // Junioren

29.08. Mini

04.–05.09. MX Grosswangen (LU)

04.09. Lites 250 // Junioren

05.09. Inter Swiss MX Open // Swiss MX2 // Mini // YZ Cup

11.–12.09. MX Passwang-Mümliswil (SO)

11.09. Mini // Kid

12.09. Lites 250 // Junioren // YZ Cup // Women

18.–19.09. MX Posieux (FR)

18.09. Kid // Women

19.09. Lites 250 // Junioren // Mini

25.–26.09. MX Payerne (VD)

26.09. Inter Swiss MX Open // Swiss MX2 // Junioren // Mini

02.–03.10. MX Arcey (F)

02.10. Lites 250 // Junioren // Kid // Mini

03.10. Lites 250 // Junioren // Mini // YZ Cup



#ixsfamily



ROBIN
MULHAUSER



JONAS
FOLGER



DOMINIQUE
AEGERTER



MAT
REBEAUD



HORST
SAIGER



TOM
LÜTHI



CHRIS
BÖHM



ARNAUD
TONUS



ixs_official



ixs.motorcycle.fashion

Weitere Infos und Händler in
Deiner Nähe unter:

ixs.com



Chris Möckli hat schon immer alles hundertprozentig gemacht



Der heute 44-jährige Familienvater (2 Kinder, 3 und 1 Jahre alt) ist Unternehmer (CEO Möckli Beton AG, Honda Offroad Center – Deutschschweiz, MX Schule Dubai, CEO MX-Academy) und erfolgreicher MX-Sportler (aktiv von 1985 bis 2015 (30 Jahre), 2 facher IMBA Europameister, Podium FMS MX Open, MX Champion Arab. Emirate). Er hat schon immer alles perfekt organisiert, durchgeführt und abgeschlossen.

W.L. Chris hat das «Offroad-Gen» in die Wiege gelegt bekommen: «Schon bei Grossvater Max haben wir in den 50 und 60 er Jahren auf der Piste Schlattingen Motocross trainiert». Vater Max (77), 15 Jahre aktiv in der FMS Inter-Meisterschaft, hat es dann möglich gemacht, dass im Januar 1972 das erste Internationale «Winter Motocross» in Schlattingen durchgeführt werden konnte. So hat Chris vor 15 Jahren die Firma «MX-Aacademy.ch» gestartet mit dem Ziel, allen die an Offroad interessiert sind, diesen anspruchsvollen Leistungssport beizubringen.

Inzwischen ist MX-Academy.ch die grösste Motocross- und Enduro-Schule in Europa. Von Januar bis Dezember (wenn es das Wetter erlaubt) finden Kurse und Events auf der grossen Anlage in Schlatt TG statt. Wer Freude am Sport bekommt, kann Mitglied im MX- und Enduro-Verein MX-Academy werden und damit die Anlage immer mittwochs und samstags benutzen.

Die Kursteilnehmer sind von 6-jährigen Girls und Boys, über junge Ladys und Gentleman bis hin zu erfahrenen Damen und Herren. Die meisten sind Einsteiger und wollen testen und erfahren, ob Motocross einfach oder anspruchsvoll ist. Nach ausgiebiger fachlich und technischer Instruktion von Chris, wagen sie die ersten «Fahrversuche» im Offroad-Gelände und sind beeindruckt, welche physische und körperliche Herausforderung dieser so leicht aussehende Sport ist.

Versuche es doch selbst auch einmal unter:

mx-academy.ch ///



Trainings-System



Technische Instruktion



Gespannte Vorfreude

mx-academy.ch

*** by chris moeckli ***



MX-Grundlagen



Erste Erfahrungen



Aller Anfang ist schwer



Nicht so einfach



Naturschutz im MX-Gelände

MXGP – Starke Unterstützung

Der MXGP soll 2022 in der Region Weinfelden stattfinden. Ständerat Jakob Stark übernimmt die Kommunikation.

Thurgauer
Zeitung

Sabrina Bächli: Die Weltmeisterschaft der Motocross- Töfffahrer soll nach Weinfelden kommen. Genauer: auf das Panzertestgebiet der Mowag zwischen Weinfelden und Bürglen. Willy Läderach ist ambitioniert und guter Dinge, dass dieses Projekt in der Region Weinfelden klappen kann (unsere Zeitung berichtete). In Frauenfeld scheiterte er zuletzt auch aufgrund einer fehlenden Baubewilligung.

Doch das Gebiet, welches Läderach nun favorisiert, liegt an einem Amphibienschutzgebiet nationaler Bedeutung. Was die Umweltschutzverbände von diesem Vorhaben halten, lässt sich jedoch nur erahnen. Auskunft geben sie nämlich keine, da sich alle Involvierten geeinigt haben, die Kommunikation künftig über Ständerat Jakob Stark laufen zu lassen. Denn, ob tatsächlich ein MXGP in Weinfelden stattfindet, ist laut Stark zwar möglich, aber noch längst nicht sicher.

Eine Win-win-Situation für beide Seiten

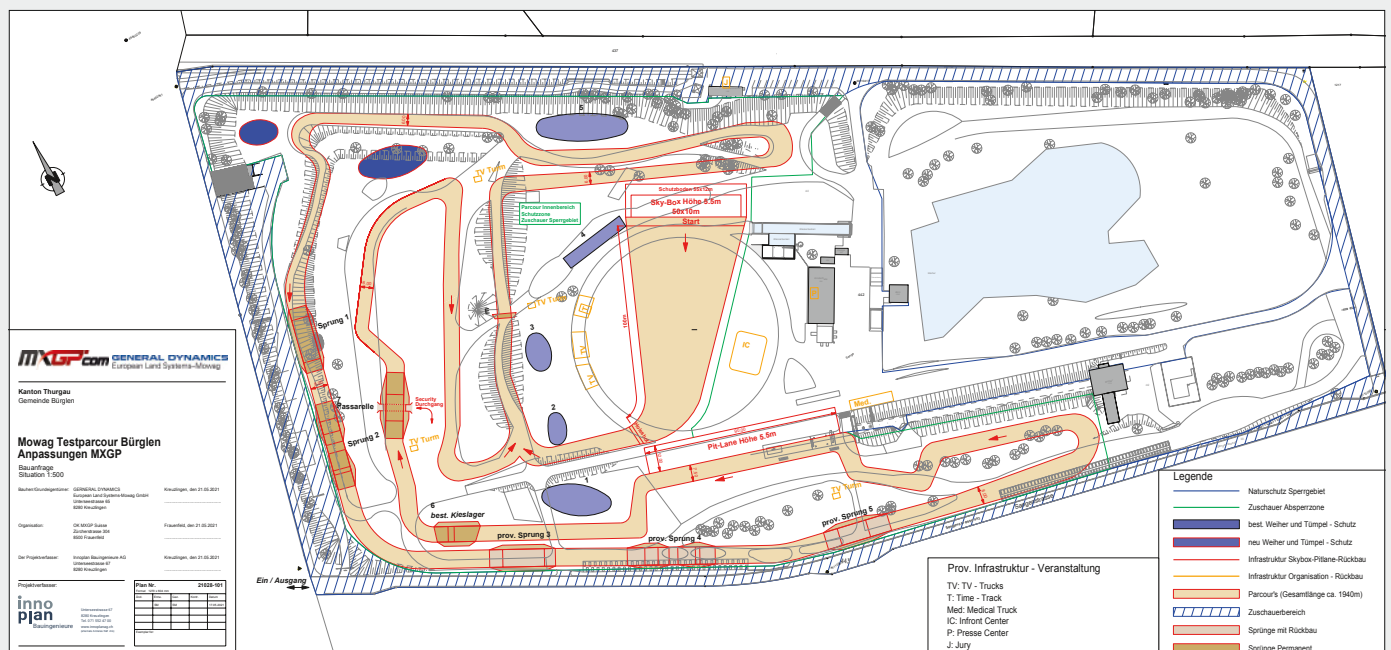
Er sei in dieses Projekt gerutscht, weil er als Ständerat mit seiner Thurgauer Ratskollegin Brigitte Häberli beim Bundesamt für Umwelt (Bafu) anfragte, was die Bedingungen sind, um im Amphibienlaichgebiet nationaler Bedeutung einen Motocross- Event

durchzuführen. «Nicht zuletzt interessiere ich mich auch persönlich für den Motocross-Sport», sagt Stark und erzählt, wie er als junger Mann mit dem Töffli durch die halbe Schweiz geknattert sei, um ein Motocross-Rennen zu besuchen.

«Auf der anderen Seite ist mir der Naturschutz auch sehr wichtig, und die Schutzvorgaben müssen unbedingt respektiert werden.» Deshalb habe er sich auf Anfrage entschieden, die Abklärungen bis zu einem allfälligen Projektstart zu begleiten. «Es ist mir ein grosses Anliegen, dass beide Seiten einverstanden sind und es für alle eine Winwin- Situation ergibt», sagt er. «Es geht um die Zusammenarbeit, nicht ums Polarisieren.»

Vergangene Woche haben sich alle Beteiligten, also die Motocross-Veranstalter um Willy Läderach, die Umweltschutzverbände, aber auch Vertreter vom Kanton vor Ort getroffen und die Lage sondiert. «Es war ein gutes Treffen, erste Gespräche haben stattgefunden. Nun geht es darum, verschiedene Dinge abzuklären», sagt Stark. Etwa, wo die Tribünen hinkommen, da die Vorgaben vom Bafu klar sind: Es dürfen keine Personen das Laichgebiet betreten.

Das habe eine Auslegeordnung ergeben und man habe geschaut, wo noch Spielraum vorhanden sei. Es wurden Aufträge verteilt, um vertiefte Abklärungen in einzelnen Bereichen vorzunehmen. «Erst danach wird der definitive Entscheid gefällt, ob ein Baugesuch für einen MXGP in diesem Gelände eingereicht wird. Das steht derzeit noch überhaupt nicht fest», betont der Ständerat.



Article en france dans MOTOnews 03/2021



Dr. Jakob Stark, Ständerat Thurgau:
«Es geht um die Zusammenarbeit,
nicht ums Polarisieren.»



Ein Umweltgutachten soll erstellt werden

Hauptpunkt der Abklärungen sei ein Umweltgutachten. Dieses wird von einer vom Kanton anerkannten Fachperson erstellt und anschliessend den kantonalen Fachstellen und den Umweltverbänden zur Stellungnahme unterbreitet. Aus diesem Prozess entwickeln sich im positiven Fall die Rahmenbedingungen für die Veranstaltung, im negativen Fall ergibt sich ein Projektabbruch. Bis Ende der Sommerferien rechnet Stark mit einem Resultat, dann werde man weitersehen.

«Ich bin der Meinung, dass es möglich sein könnte. Aber: Es will gut überlegt sein.» Er habe ein gutes Gefühl, ein Durchbruch sei es aber noch nicht. Sollten sich alle Beteiligten für eine Austragung zwischen Bürglen und Weinfeldern entscheiden, so müsse auch noch das Baugesuch beantragt und dieses dann auch durch die Behörden genehmigt werden.

Alles in allem bleibt Stark in seinen Ausführungen sorgfältig und will noch nicht zu viel verraten. Es stehe noch alles am Anfang und er wolle nicht, dass sich die Fronten verhärteten, sagt er. Am Ende sei es aber auch so, dass nicht nur die Umwelt-

schutzverbände, sondern auch die Veranstalter ein Interesse am Wohl der Amphibien hätten und der Event wirklich nur dann auf dem Testgelände durchgeführt werde, wenn alles stimmt.

«Es ist auch so, dass den Amphibien das unregelmässige Befahren des Bodens nützen kann», sagt Stark. So entstünden neue Tümpel und neuer Lebensraum für die Tiere. Er jedenfalls findet es sehr spannend und schön, so ein Projekt zu fördern, in dem er dank des Vertrauens beider Seiten vermittelnd wirken könne. III

Backyard Racing hat ein Herz für den Sport



Nachwuchs

Backyard Racing: Die schnellsten Töff-Onliner der Schweiz unterstützen den Sport seit vielen Jahren. Dass Backyard Racing beinahe jedes erhältliche Motorrad-Teil in Rekordzeit liefert, ist mittlerweile bekannt. Was aber noch nicht alle wissen: Backyard Racing liegt der Sport am Herzen und was könnte da wichtiger sein als der Nachwuchs?

Die Crew wirbelt zwar auch auf der Strasse mehr und mehr Staub auf, die Leidenschaft liegt aber auf den Motocrosspisten. Daher erstaunt es nicht, dass Backyard Racing den Backyard Racing U16 Cup durchführt - eine der begehrtesten Nachwuchsserien im Land. Zu gewinnen gibt es attraktive Sachpreise für Rang 4-8 und als Krönung ein Preisgeld im Gesamtwert von CHF 3500 für die Podest-Ränge.

Zudem werden während der Rennsaison auch zahlreiche Rennen von der FMS, SAM, Angora und MXRS durch Sponsoring unterstützt. Dies geschieht als Selbstverständlichkeit bei der Crew von Backyard Racing. Der Mitgründer von Backyard Racing Oliver Pavioni sagt dazu immer: »So können wir dem Sport etwas zurückgeben!«

Sponsoring

Backyard Racing hat bisher über 500 Motocrossfahrer gesponsert – darunter MXGP-Fahrer Jeremy Seewer, den letztjährigen Vize-Weltmeister, den MXGP-Fahrer Valentin Guillod und aktuell MX2 WM-Fahrer Kevin Brumann. Zudem tritt Backyard Racing als Sponsor des MXoN (MX of Nations) Team Switzerland auf und ist offizieller Dealer des MXoN Team Switzerland Merchandise.

Trainingsstrecke

Motocrossler wissen: es ist nicht einfach in der Schweiz eine Trainingsstrecke zu finden - oft muss sogar ins Ausland ausgewichen werden. In Beggingen liegt seit neuester Zeit der Backyard Racing MX Track wo zukünftig Testweekends durchgeführt werden und die Teilnehmer neue Produkte direkt am Bike testen können.

Aktuell

Backyard Racing unterstützt den Sport – Offroad und zukünftig auch vermehrt auf der Strasse - die Crew beherrscht ihr Metier aber auch abseits der Schotterpiste - eindrücklich unter Beweis gestellt von über 100'000 Produkten und mehr als 100 Brands im Online-Shop. ride on! |||



**Unterschrift
Kevin Brumann**



Kontakt

Backyard Racing ||| Ried 2 ||| 5420 Ehrendingen (AG)
Phone/WhatsApp: +41 56 210 96 08 ||| Instagram: @backyardracingshop / @backyardracing_strasse
support@backyard-racing.ch ||| www.Backyard-Racing.ch



COMBO 2021 FLEXAIR PYRE LE

Das FOX Combo Flexair PYRE LE ist buchstäblich wie eine zweite Haut für den menschlichen Körper. Es ist aus leichtgewichtigen und flexiblen Materialien gearbeitet, die jede deiner Bewegungen mitmachen, und wurde von internationalen Top-Motocross-Piloten unter extremsten Bedingungen erfolgreich getestet.

- leichtes Gewebe für ungeingeschränkte Bewegungsfreiheit
- Doppellagiges Knieschutzsystem
- Allwege-Stretchpanels aus Cordura TruMotion
- Luftöffnungen für verbesserte Luftzirkulation
- True-Dri-Gewebe leitet Feuchtigkeit ab, trocknet schnell und kühlt

Le FOX Combo Flexair PYRE LE est littéralement comme une seconde peau pour le corps humain. Il est fabriqué à partir de matériaux légers et flexibles qui suivent chacun de vos mouvements et a été testé avec succès par les meilleurs pilotes internationaux de motocross dans les conditions les plus extrêmes.

- tissu léger pour une liberté de mouvement sans restriction
- système de protection des genoux à double couche
- panneaux extensibles dans toutes les directions en Cordura TruMotion.
- aérations pour une meilleure circulation de l'air
- le tissurue-Dri évacue l'humidité, sèche rapidement et est rafraîchissant



VERFÜGBAR

Jersey & Hose

ab **CHF 399.80**

inkl. 7.70% MwSt.

1 Stk. **BESTELLEN**



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

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

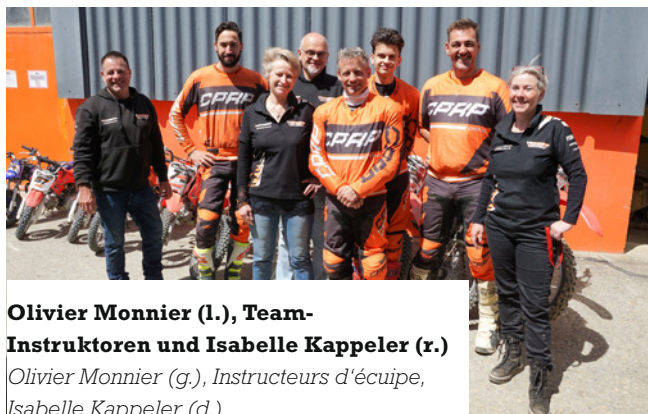


CPRP Offroad Ausbildungszentrum von Olivier Monnier, Moudon

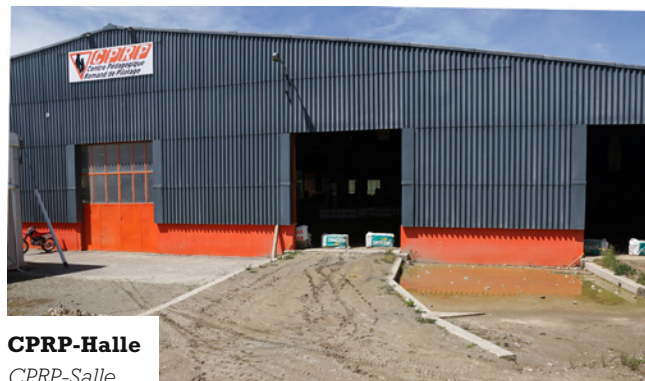
CPRP, Centre de formation tout-terrain par Olivier Monnier Moudon

Olivier Monnier, seit Jahrzehnten ein Kämpfer für den Offroad-Motorradsport in der Westschweiz, kennen alle die sich mit dem Metier befassen.

W.L. Monnier – Honda Supermoto- und Enduro-Bikes waren in der Szene und im Endurosport erfolgreich und ein Begriff, dazu war und ist es Olivier ein Anliegen, von den Kids bis hin zu den Amateuren, den Offroadsport näher zu bringen. Dieser Durchhaltewille trägt nun Früchte. Zusammen mit seiner Lebenspartnerin Isabelle Kappeler haben sie 2013 das Projekt CPRP Moudon gestartet. Anlagen und Hallen wurden gesucht und gefunden. Die Behörden haben diese Idee mitgetragen und die Bewilligungen erteilt. Die ersten Sommercamps für Kids und Jugendliche konnten 2015 durchgeführt und im September 2017 «CPRP Centre Pédagogique Romand de Pilotage» Moudon, nach 2 Jahren Kampf bis vor das Bundesgericht, eröffnet werden.



Olivier Monnier (l.), Team-Instruktoren und Isabelle Kappeler (r.)
Olivier Monnier (g.), Instructeurs d'équipe, Isabelle Kappeler (d.)



CPRP-Halle
CPRP-Salle



Indoor-Parcours

Das Angebot erfreut sich immer grösserer Beliebtheit. Pro Jahr nehmen 1'500 bis 2'000 Kids, Jugendliche und Erwachsene jeweils in 10er Gruppen an den Kursen teil.

Firmenevents, Teambuildings sowie exklusive Kurse für Erwachsene (Adults Only) und Frauen (Ladies Only) finden ebenfalls grossen Anklang.

Die jahrelange Erfahrung und Organisation ermöglicht es, dass Kinder ab 5 Jahren und Erwachsene (Anfänger sowie erfahrene Motorradfahrer) zusammen an den Kursen teilnehmen.

Dank des überdachten aufblasbaren Tracks, der Indoor- und Outdoorpiste können die Kurse das ganze Jahr durchgeführt werden. Diese finden jeweils am Mittwochnachmittag sowie Samstag statt. Sommercamps und Tageskurse während den Ferien werden für Kinder und Jugendliche zusätzlich während den Ferien angeboten. Die Gesamtkosten für Kurse welche Instruktor, Bekleidung und Bikes beinhalten gehen von CHF 85.– bis CHF 190.–. Ein Fahr- ausweis wird nicht benötigt.

Tageskurs und 5 Tage Sommercamp mit Instruktor, Bekleidung, Bikes, Verpflegung und Logie können Interessenten von CHF 220.– bis CHF 1'100.– buchen. Detailinfos: www.cprp.ch III



Olivier Monnier, combattant de la moto tout-terrain en Suisse romande depuis des décennies, est connu de tous les acteurs de la profession.

W.L.

Monnier – Les motos Honda Supermotard et Enduro ont été couronnées de succès et sont et bien connues dans la scène et dans le sport d'enduro. Olivier voulait faire connaître sa passion aux enfants et amateurs.

Cette persévérance porte désormais ses fruits : avec sa compagne Isabelle Kappeler, ils ont démarré le projet CPRP Moudon en 2013. Des locaux et des halles ont été recherchés et trouvés, les autorités ont soutenu cette idée et ont accordé les permis. Les premiers camps d'été pour enfants et adolescents ont eu lieu en 2015 et puis après 2 ans de combat jusqu'au Tribunal Fédéral, le «CPRP Centre Pédagogique Romand de Pilotage» Moudon a pu démarrer ses cours en septembre 2017.

L'offre est de plus en plus populaire. 1 500 à 2 000 enfants, adolescents et adultes participent aux cours par groupes de 10.



Instruktionen

Instruction



Start

Depart



Lehrer mit Schüler

Enseignant avec apprenti



Support

Les sorties d'entreprise, team building et des cours exclusifs pour adultes (Adults Only) et pour femmes (Ladies Only) sont également très appréciés.

Les années d'expérience et l'organisation des cours, permettent de faire participer les enfants à partir de 5 ans et les adultes (motards débutants comme confirmés) ensemble au même cours.

Ces cours ont lieu toute l'année, grâce au circuit gonflable couvert, à la piste intérieure et extérieure. Ceci tous les mercredis après-midi et les samedis. 5 jours de camps d'été et des stages d'un jour complet sont également proposés aux enfants et aux jeunes durant les vacances.

Le tarif des cours qui inclue instructeurs, équipement complet et moto, varie de CHF 85.- à CHF 190.-. Le permis de conduire n'est pas requis.

Les stages d'un jour et les camps d'été de 5 jours avec instructeur, équipement, motos, nourriture et hébergement peuvent être réservés de CHF 220.- à CHF 1100.-.

Informations détaillées: www.cprp.ch III

Neue Enduro-Kategorie für Nachwuchsfahrer

Seit 01.01.2021 dürfen Jugendliche ab 16 Jahren Motorräder bis 125 ccm mit 11 kW/15 PS fahren. Das ermöglicht es der FMS, im Endurosport eine neue Kategorie auszuschreiben. In der Kategorie «Kadetten 125 ccm Viertakt» können Fahrer von 16 bis 18 Jahren mit Motorrädern der Kategorie A1 erste Erfahrungen im Endurosport sammeln.



Rolf Lüthi: Bewusst sind in dieser Nachwuchskategorie unter der Schirmherrschaft der FMS keine Wettbewerbsmaschinen mit leistungsstarken Zweitaktmotoren zugelassen. Die jungen Fahrer, im Jahr 2021 die Jahrgänge 2003, 2004 und 2005, sollen mit dem gleichen Motorrad der Kategorie A1, mit dem sie zum Lehrbetrieb oder in die Schule fahren, Enduro-Rennen bestreiten. Die Strecken werden so gestaltet sein, dass sie mit einer solchen Enduro fahrbar sind.

Mittlerweile bieten sieben Marken solche Viertakt-Enduros mit den geländetauglichen Radgrößen 21 und 18 Zoll an. Nicht mitgezählt sind dabei Supermoto-Maschinen, die mit einem Räderersatz zur Enduro umgerüstet werden können. Bis auf die Enduros des portugiesischen Herstellers AJP schöpfen alle angebotenen Enduros das Leistungslimit von 15 PS voll aus. Teilweise sind diese Motorräder noch nicht nach der aktuellen Abgasnorm Euro 5 homologiert, was jedoch nicht abschrecken soll. Alle Motorräder, die vor dem 01.01.2021 in die Schweiz importiert waren oder in Kleinserien hergestellte, einplätzigige Geländemotorräder dürfen nach Euro 4 homologiert in Verkehr gesetzt werden.

Den einfachsten Motor verbaut die portugiesische Marke AJP: Ein luftgekühlter Einzylinder mit Vergaser, der sich mit fünf Gängen begnügt. Mit 12,6 PS bei 9000/min und 8,5 Nm bei 8000/min ist man nicht ganz auf dem Leistungsniveau der anderen. Dafür sind die Federwege von 280 und 300 mm für echten Geländeeinsatz geeignet, beim Spitzenmodell PR4 125 sind diese sogar einstellbar. Mit einem Verbundrahmen aus Alu- und Stahlteilen und dem Tank unter dem Sattel ist AJP eine technisch eigenständige Konstruktion.

Drei Marken verbauen den flüssigkeitsgekühlten Motor des italienischen Herstellers Minarelli. Von 2002 bis 2020 gehörte Minarelli zu Yamaha, weshalb Minarelli in seinen 125er Motoren die einfache, aber wirkungsvolle Konstruktion verbaut, die bei niedrigen Drehzahlen zwei der vier Ventile deaktiviert. Das ermöglicht ein gutes Drehmoment bei niedriger Drehzahl bei gleichzeitig hoher Spitzenleistung und hilft auch bei der Erfüllung der aktuellen Abgasnorm Euro 5. Minarelli wurde 2020 an Fantic weiterverkauft. Naheliegender deshalb, dass Fantic in seiner Enduro XEF 125 den Motor von Minarelli verbaut. Diesen Motor verwenden auch Beta und Vent, letzteres die Nachfolgemarke von HM.

Jeweils eigene Motoren, flüssigkeitsgekühlt und mit zwei oberliegenden Nockenwellen, bauen SWM und Aprilia. Der Aprilia-Motor wird in Lizenz in China hergestellt, diesen Motor bauen Mondial und Malaguti in ihre 125er ein. Das aufwändigste Fahrwerk bekommt man in der Vent Baja 125 RR: Brückenrahmen und Schwinge aus Aluminium, vorne eine USD-Gabel, hinten ein einstellbares Federbein mit Umlenkhebeln. Die Werksangabe verspricht federleichte 102,5 kg, was mit CHF 5990.– auch bezahlt werden muss. **Fortsetzung auf S. 20**



Article en france
dans MOTOnews 03/2021



AJP PR4 125: Verbundrahmen aus Stahl und Alu, Tank unter der Sitzbank



Einfacher, luftgekühlter Motor mit Vergaser an der portugiesischen Marke AJP



Die technisch aufwändigsten Motorräder haben wassergekühlte Einspritzmotoren und einstellbare Federelemente



Die grosse Freiheit ab 16 Jahren: Preisgünstig Enduro-Rennen fahren mit dem gleichen Töff, mit dem man jeden Tag auf der Strasse fährt

Neue Enduro-Kategorie für Nachwuchsfahrer

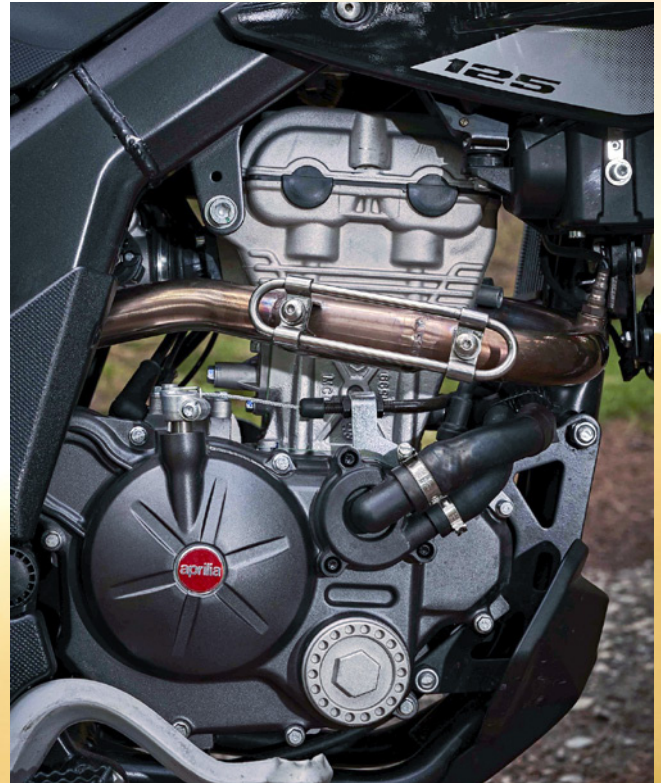
Fortsetzung S. 18 Eines haben alle angebotenen Motorräder gemeinsam: Aufwändige Umbauten sind für den Einsatz in der Kadetten-Kategorie der Schweizer Enduro-Meisterschaft nicht nötig und auch nicht erwünscht. Es braucht einen Satz Enduro-Stollenreifen und allenfalls eine Motorschutzplatte und Handschützer. Für den Sparteinsatz müssen Rückspiegel, Blinker und Gepäckträger entfernt werden, und schon ist das Motorrad bereit für den ersten Enduro-Wettbewerb in der Kategorie Kadetten 125. Weil im Enduro-Sport gegen die Uhr und nicht direkt gegen die Konkurrenten gefahren wird, ist das Verletzungsrisiko geringer als beispielsweise im Motocross.

Der Trainingsveranstalter Dany Wirz Offroad wird als Vorbereitung ein Training speziell für die Kadetten veranstalten und sie während der Rennsaison betreuen. Geplant ist eine Serie von rund fünf Rennen in der Schweiz und im nahen Ausland mit Punktevergabe und Jahreswertung.

Wer bei den Kadetten Freude am Endurosport bekommen hat, kann nahtlos in die nächsthöhere Kategorie wechseln. Ab dem 18. Lebensjahr kann man mit dem Führerschein A beschränkt mit Motorrädern bis 35 kW/48 PS (ohne Hubraumbeschränkung) in der Kategorie Junioren an der Schweizer Enduro-Meisterschaft teilnehmen. Das Maximalalter in dieser Kategorie ist 23 Jahre.

Ansprechpersonen für weitere Infos zur Kategorie Kadetten 125 ccm Viertakt:

- » Hubert Zeller, FMS-Sportkommission Enduro, 079 241 77 57
- » Dany Wirz, Initiant und Betreuer, 079 230 71 25 III



Motor der Aprilia RX125: Zwei obenliegende Nockenwellen, elektronische Benzineinspritzung, als Lizenzproduktion aus China auch in der Malaguti und der Mondial verbaut



Die wichtigsten Daten:**AJP PR3/PR4 125**

» Motor	AJP/China
» Federwege mm	280/300
» Sitzhöhe mm	840
» Preis CHF	4460.– / 4780.–
» Info	smot.ch

Aprilia RX 125

» Motor	Aprilia/Italien
» Federwege mm	240/210
» Sitzhöhe mm	925
» Preis CHF	4895.–
» Info	aprilias.com/ch_DE

Beta RR 125 4T

» Motor	Minarelli/Italien
» Federwege mm	260/270
» Sitzhöhe mm	925
» Preis CHF	5990.–
» Info	beta-schweiz.ch

Fantic XEF 125

» Motor	Minarelli/Italien
» Federwege mm	k.A.
» Sitzhöhe mm	915
» Preis CHF	ab 5980.–
» Info	fantic-schweiz.ch

Malaguti XTM 125

» Motor	Made in China
» Federwege mm	240/210
» Sitzhöhe mm	910
» Preis CHF	3790.–
» Info	toeffhandel.ch

Mondial SMX 125

» Motor	Made in China
» Federwege mm	k.A.
» Sitzhöhe mm	k.A.
» Preis CHF	4390.–
» Info	mosportgroup.ch

SWM RS 125 R

» Motor	SWM/China
» Federwege mm	250/250
» Sitzhöhe mm	950
» Preis CHF	4700.–
» Info	mosportgroup.ch

Vent Baja 125 RR

» Motor	Minarelli/Italien
» Federwege mm	260/k.A.
» Sitzhöhe mm	875
» Preis CHF	5050.– / 5990.–
» Info	passionparts.ch

Trial-News

Trial-Testtag mit Blick auf die Alpen

Présentation trial avec vue sur les alpes

Schöne Initiative von Trial Art, der 2017 in Oberdiessbach zwischen Bern und Thun gegründeten Werkstatt von Simon Walthert.



Walter Wermuth: Simon vertritt oder vertreibt in der Schweiz die Marken TRS, Vertigo, JGAS, EM und Oset. Er ist auch einer der aktivsten Händler der Disziplin in unserem Land, er selbst ist Schweizer Meister in der Kategorie Expert.

Und trotz der heiklen Situation, in der wir uns befinden, haben Simon Walthert und seine Freunde einen Präsentations- und Testtag der neuesten Trialmodelle, einschliesslich einiger konkurrierender Marken, organisiert.

Mit allen üblichen Vorsichtsmassnahmen im Steinbruch Jaberg, fanden sich über den Tag verteilt viele Besucher unter dem wachsamem und kompetenten Auge der Trainer ein. |||

Belle initiative de Trial Art, l'atelier de Simon Walthert créé en 2017 à Oberdiessbach situé entre Berne et Thoune.

Walter Wermuth: Simon représente ou vend en Suisse les marques TRS, Vertigo, JGAS, EM et Oset.

C'est aussi l'un des marchands le plus actif de la discipline dans notre pays, il est lui-même le champion Suisse en titre de la catégorie Expert.

Et malgré la situation délicate que nous vivons, Simon Walthert et ses amis ont mis sur pied une journée de présentation et de test des derniers modèles de trial y compris de certaines marques concurrentes. Avec toutes les précautions d'usage, c'est la très belle carrière de Jaberg qui a accueilli de nombreux visiteurs répartis tout au long de la journée sous l'œil avisé et compétent des moniteurs. |||

Trial

Swiss Championship 2021

13.06. Trial Fully (VS)

20.06. Trial Susten (VS)

25.07. Trial Leukerbad (VS)

15.08. Trial Roches (BE)

04.–05.09. Trial Illgau (SZ) SAM

11.–12.09. Trial Grimmelalp (BE)

26.09. Trial Tramelan (BE)

03.10. Trial Bassecourt (JU)

10.10. Trial Grandval (BE)

Ausser Meisterschaft / hors championnat

28.–29.08. Trial Moudon-Vestiges (VD)

17.–19.09. Trial des Nations Gouveia (PRT)



Famille Möri (v.l.n.r.):
Lars (26), Hans-Rudolf (73),
Patrick (51), Jarno (48),
Marco (22), Seva (6)

Simon Walthert

Der Trial Adventure Day (neu dieses Jahr, bisher Testtag) war ein ganzer Erfolg. 12 Personen waren im OK für diesen Anlass, im Vorfeld wurde ein Corona Konzept erarbeitet und 2 Helfer waren Sicherheitsverantwortliche.

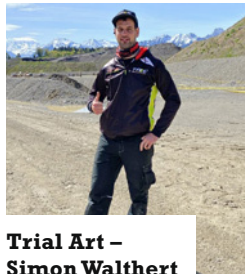


Walter Wermuth: Ca. 250 Personen haben diesen Anlass besucht. Besonders viele Familien, welche den Kids Park «Fahre das erste Mal ein Trialmotorrad» sehr zahlreich besuchten. Von St. Gallen, Thurgau, Neuenburg, Solothurn und Wallis waren Besucher vertreten.

Mit TRS, Vertigo, Montesa & Electric Motion hatten wir ein breites Band an den aktuellsten Trial Motorräder zum Testen bereit. Die Nachfrage war besonders beim Vertigo und Electric Motion sehr gross. Erstaunt waren jedoch alle über die Fortschritte des roten Dauerbrenners TRS.

Möri Sport hat sehr professionell die Besucher am Imbisstand gepflegt, so dass auch für den Magen auf einem hohen Level gesorgt war.

Für uns im OK war es ein unglaublich gelungener Anlass, wir danken allen Helfern, Besucher, Kunden und allen die es bald werden. III



**Trial Art –
Simon Walthert**

Le Trial Adventure Day, la nouvelle version de la journée de test a été un succès. Le comité de 12 personnes a conçu un concept Corona avec le maximum de sécurité.

Walter Wermuth: Près de 250 personnes venues de Saint-Gall, Thurgovie, Neuchâtel, Soleure et Valais se sont déplacées. Et en particulier, beaucoup de familles qui ont visité le «Parc pour enfants» pour une première tentative. Un parc de machines actuelles était composé de TRS, Vertigo, Montesa & Electric Motion. La demande était particulièrement importante pour la Vertigo et l'Electric Motion. Cependant, tout le monde

s'est étonné des performances du nouveau moteur TRS. Möri Sport c'est occupé du stand de restauration de sorte que l'estomac était également pris en charge à un niveau élevé. Pour nous, le comité d'organisation ce fut une réussite et nous remercions tous les assistants, les visiteurs, les clients et tous ceux qui le seront bientôt. III



Security

Aufeinander abgestimmt

Une famille au diapason



Patrick Möri kam als Freund vorbei, um ein wenig Hilfe zu leisten, aber er war nicht allein, denn drei Generationen dieser angesehenen Familie nahmen an der Fotosession teil.



Walter Wermuth: Vater Hans-Rudolf (1948) eröffnete 1970 seine erste Motorradwerkstatt in Lobsigen und machte sich mit der berühmten italienischen Marke Laverda (von 1976 bis 1998) einen Namen. 1983 zog er nach Kallnach und wurde Yamaha-Vertreter, im Jahr 2000 liess er sich in Aarberg nieder. 2016 übergab er das Unternehmen an Patrick.

Einmal ein Champion, immer ein Champion

Die Familie Möri hat es in den Genen: Hans-Ruedi war in den 70er Jahren Trial-Meister und nahm 1981 an der Paris-Dakar (20.) teil; Patrick fährt Trial und Jarno ist mehrfacher Schweizer Meister im Supermotard und im Eisrennen. Und die nachfolgenden Generationen kennen alle schon den Geruch von Benzin ... III

Venu en ami pour donner un petit coup de main, Patrick Möri n'était pas seul puisque trois générations de cette prestigieuse famille se sont prêtés au jeu de la séance photo.

Walter Wermuth: Hans-Rudolf, le père (1948) a ouvert son premier atelier moto en 1970 à Lobsigen et va se faire un nom avec la célèbre marque italienne Laverda (de 1976 à 1998). En 1983 il déménage à Kallnach et devient agent Yamaha puis s'établit en 2000 à Aarberg. En 2016, il remet l'entreprise à Patrick.

Champion un jour, champion toujours

Ils ont cela dans les gènes, les Möri : Hans-Ruedi à été champion de trial dans les années 70 puis participant au Paris-Dakar (20^e) en 1981 ; Patrick fait du trial et Jarno est multiple champion Suisse de Supermotard et de courses sur glace. Et les générations suivantes connaissent toutes déjà l'odeur de l'essence ... III

Jörg Bucher ist neuer motosuisse Präsident

Jörg Bucher est le nouveau président de motosuisse



Jörg Bucher hat langjährige Branchen und Verbandserfahrung, seit 1994 in verschiedenen Funktionen z.B. Leiter Motorrad BMW Schweiz, usw.



FMS Sekretariat: 2010 gründete Bucher zusammen mit seiner Frau Renate die B+B Sport AG (Zubehör und Bekleidung en gros) deren Geschäftsführer und Verwaltungsrats-Präsident er ist.

Ebenfalls seit 2010 ist er Mitglied des Branchenverbandes motosuisse, dem er nun vorsteht. Er kennt die Herausforderungen und Aufgaben, die ihn in seiner neuen Funktion erwarten. Er wird mit Elan die gute Arbeit seines Vorgängers Roland Müntener fortsetzen.

Die gesellschaftlich relevanten Motorradthemen werden an Bedeutung zunehmen. Dazu gehören die Bereiche Lärm, Umwelt, Mobilität und das allgemeine Freizeitverhalten. Die Herausforderungen der Branche werden immer grösser, das sind Gründe genug um mit einem starken Verband am Puls der Zeit zu bleiben.

Wir wünschen Jörg Bucher viel Freude und Erfolg im neuen Amt. FMS-Zentralvorstand und Mitglieder. III

Jörg Bucher a de nombreuses années d'expérience dans la branche et l'association; depuis 1994 il occupe diverses fonctions par exemple comme directeur de Motorcycle BMW Suisse, etc.

Secrétariat FMS: En 2010, Bucher fonde avec son épouse Renate la firme B+B Sport AG (accessoires et vêtements en gros), dont il est directeur général et président du conseil d'administration.

Également depuis 2010, il est membre de l'association des importateurs suisses de motos et scooters motosuisse, dont il en a maintenant la présidence. Il connaît les défis et tâches qui l'attendent dans sa nouvelle fonction. Il poursuivra avec élan le bon travail fourni par son prédécesseur Roland Müntener.

Les thèmes motocyclistes touchant spécialement la société gagneront en importance. Cela comprend les domaines du bruit, de l'environnement, de la mobilité et des loisirs en général. Les défis de cette branche sont de plus en plus grands, ce sont des raisons suffisantes pour rester au goût du jour avec une association forte.

Nous souhaitons à Jörg Bucher beaucoup de satisfaction et plein succès dans son nouveau mandat. Comité central FMS et les membres. III

WELCOME TO THE FAMILY!

FMS
FEDERATION MOTOCYCLISTE SUISSE
SCHWEIZ SUISSE SVIZZERA

Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS
Fédération Motocycliste Suisse FMS
Federazione Motociclistica Svizzera FMS

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS ist die grösste nationale Motorradfahrer-Vereinigung in unserem Land. Über 150 Motorrad-Clubs mit 4'000 Mitgliedern und 3'000 Einzelmitglieder sind im Verband zusammengeschlossen.

Der stärkste Verband für die Schweizer Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer!

La Fédération Motocycliste Suisse FMS est la plus grande association de motocyclistes de notre pays. Elle englobe plus de 150 clubs motocyclistes représentant 4'000 membres, auxquels s'ajoutent 3'000 membres individuels.

La plus importante association de motocyclistes suisses!

La Federazione Motociclista Svizzera FMS è la maggiore associazione di motociclisti del nostro paese. Ad essa aderiscono più di 150 motoclub con i loro 4000 soci ai quali si aggiungono 3000 soci individuali.

La federazione più importante per motocicliste e motociclisti della Svizzera!

FMS Generalsekretariat Zürcherstrasse 376 | 8500 Frauenfeld
Tel. +41 52 723 05 56 | Fax +41 052 723 05 55
sport@swissmoto.org | fms@swissmoto.org | www.swissmoto.org



FMS Mund- und Nasenschutzmaske

Masques de protection faciaux

Zum Schutz unserer Mitglieder und Funktionäre gibt es neu Mund- und Nasenschutzmasken mit FMS-Logo.



FMS Sekretariat: Die Stoffmasken entsprechen den Empfehlungen der Swiss National COVID-19 Science Task Force und sind getestet durch SQTS – ausserdem besteht die Möglichkeit einen zusätzlichen Filter einzulegen. FMS-Mitglieder und FMS-Clubs haben die Möglichkeit diese FMS Mund- und Nasenschutzmasken für CHF 5.– pro Stück zu bestellen (Mindest-Bestellmenge 5 Stück). Bitte senden Sie Ihre Bestellung per E-Mail an: fms@swissmoto.org III

Pour la protection de nos membres et fonctionnaires, nous avons nouvellement des masques de protection faciaux avec le logo FMS.

Secrétariat FMS: Les masques de protection en textile sont conformes aux recommandations du Swiss National COVID-19 Science Task Force et sont testés par le SQTS – d'autre part il est possible d'y insérer un filtre supplémentaire. Les membres de la FMS et des clubs FMS ont la possibilité de commander ce masque de protection FMS pour un montant de CHF 5.00 par pièce (commande minimale de 5 pièces). Veuillez s'il vous plaît envoyer votre commande par mail à fms@swissmoto.org III

Parkgebühren für Motorräder

Taxes de stationnement pour les motocyclettes

Der Bundesrat hat via Verordnung beschlossen, den Städten die Möglichkeit zu geben, Parkplatzgebühren für Motorräder versuchsweise einzuführen.



Walter Wobmann: Dies werden die mehrheitlich rot/grün regierten Städte bestimmt auch genüsslich machen. In Luzern ist schon eine entsprechende Gesetzesvorlage zur Beratung im Sommer fürs Parlament bereit. Bestimmt werden weitere Städte in Kürze folgen. Da dies nun in der Kompetenz der Städte liegt, kann auf Bundesebene zur Zeit leider nichts dagegen unternommen werden. Die FMS hat sich seinerzeit bei der Vernehmlassungsantwort vehement dagegen ausgesprochen. Ich empfehle nun den Motorradclubs, den Mitgliedern und allen Töfffahrern, sich vor Ort in den entsprechenden Städten gegen solche Motorrad Parkgebühren zu wehren und zu versuchen, dies zu verhindern. Bei einer allfälligen versuchsweisen Einführung solcher Parkplätze sollte man unbedingt verhindern, diese zu benutzen. So könnte die Versuchsphase zeigen, wie sinnlos solche Gebühren überhaupt sind. III

Le Conseil fédéral a décidé par ordonnance de donner aux villes la possibilité d'introduire des taxes de stationnement pour motocyclettes, ceci à titre d'essai.

Walter Wobmann: Les villes, pour la plupart gouvernées par les partis rouge/vert, apprécieront certainement aussi cette décision. À Lucerne, un projet de loi correspondant est déjà prêt pour un débat parlementaire cet été. D'autres villes suivront certainement à court terme. Puisque cette opportunité est désormais dans la compétence des villes, il est malheureusement impossible en ce moment de réagir au niveau fédéral. À l'époque, la FMS s'est prononcée avec véhémence contre la consultation.

Je recommande maintenant aux clubs motocyclistes, aux membres et à tous les motocyclistes de se défendre contre de telles taxations de stationnement dans les villes concernées et d'essayer de les éviter. Si de telles places de parc devaient être introduites, il est impératif d'éviter leur utilisation. Ainsi, la phase d'essai pourrait montrer que de tels frais sont insensés. III

Tissot T-Touch Connect Solar – Die Verbündete in allen Lebenslagen

Die Tissot T-Touch Connect Solar, eine direkte Nachfolgerin der Kollektion T-Touch und die erste taktile Multifunktionsuhr, wird nachhaltig, respektvoll gegenüber der Privatsphäre, interaktiv, autonom und modern. Dank ihrer zahlreichen Funktionen wird die verbundene Swiss-Made-Uhr zum Alliierten aller und in allen Lebenslagen.



Tissot: Ob es sich um eine Nutzung für den Sport oder den Alltag handelt, die Tissot T-Touch Connect Solar bietet ihrem Träger zahlreiche Möglichkeiten.

Das Navigationssystem besteht aus: Drückern, elektronischer Krone und taktilem, kratzfestem Saphirglas. Es wurde so entwickelt, dass seine Verwendung mit dem Ausüben jeder Art von Sport auf dem Land kompatibel ist: Wandern, Klettern, Radsport, Basketball etc. Die Tissot T-Touch Connect Solar besitzt die grundlegenden Funktionen einer T-Touch Expert Solar: ewiger Kalender, Countdown, verschiedene Zeitmessungen und Alarmer sowie Funktionen wie der Wetterbericht und der Höhenmesser ermöglichen es Sportlern daher zum Beispiel, ihre Leistung zu messen, aber auch Wettervorhersagen zu machen, wenn man einen Ausflug in die Berge macht.

Das nüchterne und minimalistische Design der Uhr ermöglicht auch eine urbanere Nutzung im Alltag wie bei der Arbeit oder beim Ausgehen mit Freunden. Funktionen wie der Aktivitätstracker, Anrufe, Benachrichtigungen (SMS, E-Mails und ähnliches) von anderen Apps des Smartphones werden über das taktile Saphirglas gesteuert. Dies ist dank des eigenen Betriebssystems SwAlps möglich, das vollständig intern und in der Schweiz entwickelt wurde und mit den mobilen Betriebssystemen iOS, Android und Harmony kompatibel ist. Diese Funktionen ermöglichen es modernen Geschäftsleuten, jederzeit auf dem Laufenden zu bleiben. Eine der Besonderheiten der Uhr ist also, dass sie sich in nur einem Klick von einer verbundenen Uhr in einen «klassischen» Zeitmesser verwandelt. |||

Das Pluszeichen auf der Schweizer Flagge im Tissot-Logo steht für die Schweizer Qualität und Zuverlässigkeit, für die Tissot seit 1853 bekannt ist. Die weltweit verkauften Uhren machen Tissot zum Branchenführer der traditionellen Schweizer Uhrenindustrie, mit jährlich mehr als 4 Millionen exportierten Uhren. Tissot bleibt seinem Leitspruch «Innovators by Tradition» treu. Die hohe Qualität der Marke bei allen Komponenten ist weltweit anerkannt.

Tissot wurde zum offiziellen Zeitnehmer und Partner vieler internationaler Events ernannt, etwa beim Basketball mit der NBA und FIBA, im Radsport mit der Tour de France und den UCI Cycling World Championships, im Motorsport mit der MotoGP™ und dem FIM Superbike World Championship und bei vielen mehr in den Bereichen Eishockey, Fechten und Rugby.

Zu den wichtigsten führenden Produkten gehören: Tissot T-Touch (die erste taktile Uhr aus dem Jahr 1999). Tissot Le Locle, eine zeitlose, klassische, automatische Uhr mit 80 Stunden Gangreserve. Tissot T-Race, «das sportliche Design».

Merkmale

- » Swiss Made
- » Betriebssystem SwAlps mit geringem Verbrauch
- » Gehäuse aus Titan, PVD-Beschichtung in Schwarz und Roségold
- » 47 mm Durchmesser; 15,3 mm Dicke
- » Elektronische Krone
- » Keramikkrone
- » Markierungen aus lumineszierender Windrose
- » Kratzfestes, taktiles Saphirglas
- » Wasserdichtigkeit 100 m (10 ATM)
- » Quarzuhrwerk, Aufladen durch Sonnenenergie
- » Zifferblatt mit Solarzellen
- » Digitales MIP-Zifferblatt mit niedrigem Verbrauch (Memory in Pixel)





AVALON

Jetzt bei Ihrem
Fachhändler erhältlich

** Modell Giga und Hawk VP CHF 229.00 **

powered by
Freidig
MOTO-ACTIVE
freidigmotoactive.ch



2
DOUBLE
shell size



**DOUBLE
VISOR TECH**

JUST SPEAK
WIRELESS COMMUNICATION

Bluetooth

EVO
READY

Prepared for
FOGCITY GO

Eine historische Motorrad-Tour zum 50-jährigen Jubiläum des Frauenstimmrechts in der Schweiz

Un tour à moto historique pour célébrer les 50 ans du suffrage féminin en Suisse

26. Juni – 05. Juli 2021

Gemeinsam mit interessierten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern werden wir auf dieser 10-tägigen, traumhaften Etappentour durch die ganze Schweiz Orte besuchen, die Bedeutung hatten für den langjährigen Kampf um das Frauenstimm- und Wahlrecht.



ch2021via: Wir werden uns an Pionierinnen erinnern, Zeitzeuginnen und inspirierende Frauen live kennenlernen, die bis heute Männerdomänen erobern und die jede und jeder einfach kennen muss.

Mehr zu diesen Frauen unter: www.ch2021via.ch.

Das Projekt ist in seiner Art einzigartig im Gedenkjahr für das Frauenstimmrecht. Es nimmt Raum ein. Durch und mit unserer Passion Motorradfahren vereinen wir rund um diese Jubiläumstour alle Landesteile und Landessprachen der Schweiz, Frauen und Männer, Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer.

Und wir setzen mit dieser Tour ein Zeichen an die Motorradindustrie zur Gleichberechtigung der Frau als Kundin und Bikerin. Einer Industrie, in der Frauen immer noch häufig übersehen und nicht wirklich wahr genommen werden. Dagegen möchten wir 50 Jahre nach dem Frauenstimmrecht ein Zeichen setzen.

Wir zeigen der Motorradindustrie, dass Frauen selber Enduro-, Strassen-, Adventure- und Rennmaschinen fahren. Und dass Frauen praktische und passende Kleider und Zubehör brauchen, damit sie ihre Passion genau so ausleben und geniessen können wie ihre männlichen Bikerkollegen.

Wer fährt alles mit:

Motorradfahrerinnen UND Motorradfahrer, egal wie alt, egal wie jung; egal mit was für einem Motorrad.

DU interessierst dich für unser Projekt; DU fährst gerne in der Gruppe; DU hast Spass, die Schweiz einmal anders kennen zu lernen; DU hast den Motorradführerschein A oder A1 oder fährst ein Trike. III



26 juin – 05 juillet 2021

Avec des motardes et motards intéressé(e)s, un périple de 13 jours à travers la Suisse, nous entraînera à la découverte de lieux qui ont joué un rôle important dans la longue lutte pour le droit de vote et d'éligibilité des femmes.

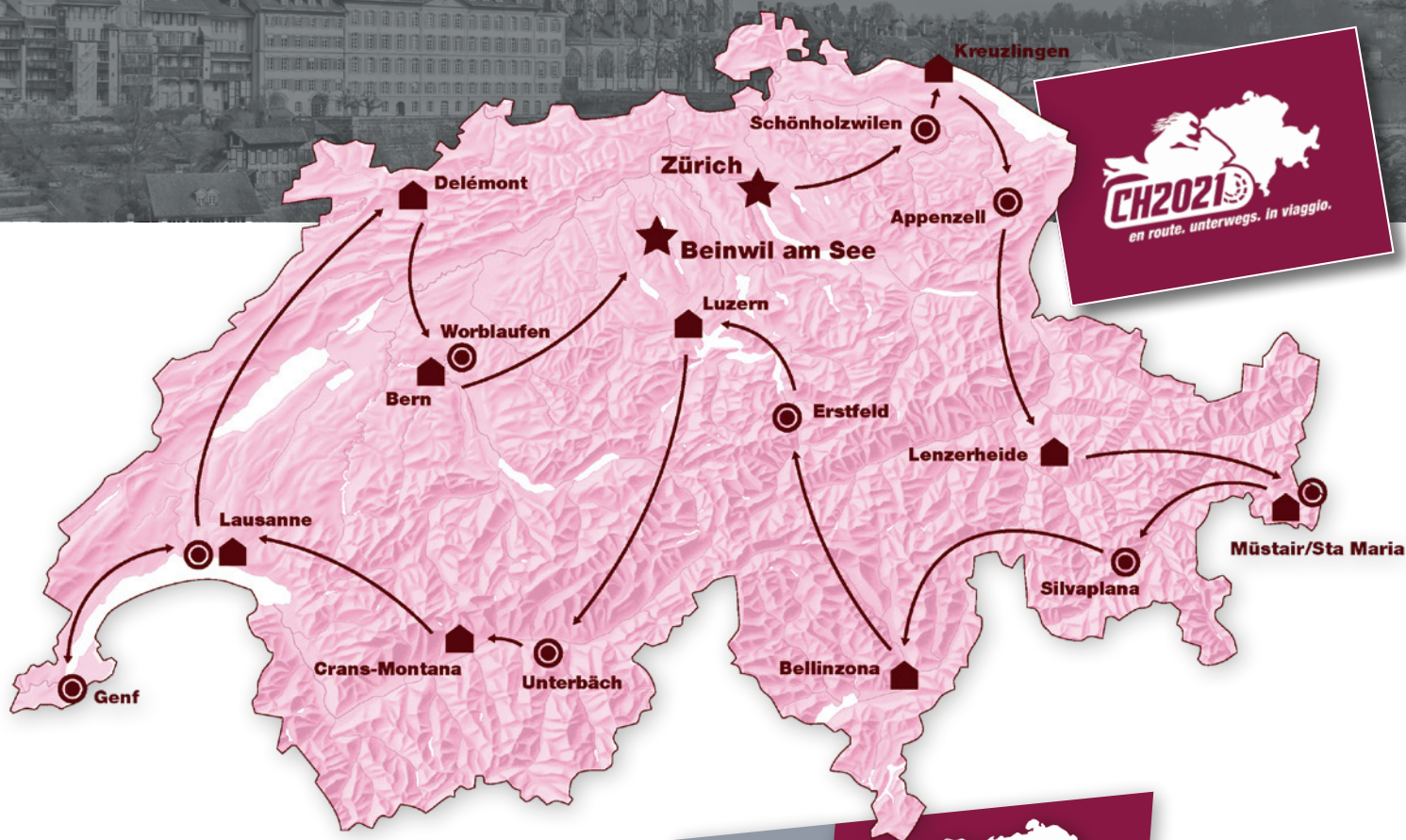
ch2021via: Nous rendrons hommage aux pionnières, parlerons avec des témoins de cette époque et rencontrerons des femmes inspirantes qui, aujourd'hui encore, conquièrent des domaines demeurés presque exclusivement masculins. Des femmes qu'il faut connaître! Pour en savoir davantage sur ces femmes : www.ch2021via.ch

En cette année de commémoration du droit de vote des femmes, ce projet est unique en son genre. Il se déploie dans l'espace public. Grâce à notre passion pour la moto, nous réunirons toutes les régions de Suisse et toutes ses langues, des motardes et des motards durant ce tour anniversaire.

En même temps, nous voulons envoyer un signal fort à l'industrie de la moto. Dans cette branche qui considère encore trop souvent les femmes comme quantité négligeable, nous plaçons pour le respect en tant que clientes et motardes. Nous voulons montrer à l'industrie que les femmes conduisent elle-mêmes des motos d'enduro, des roadster, des trails ou des sportives. Et qu'elles ont besoin de vêtements mêmes des motos d'enduro, des roadsters, des trails ou des sportives. Et qu'elles ont besoin de vêtements et d'accessoires pratiques et adaptés afin qu'elles puissent vivre leur passion comme leurs collègues motards.

Qui participe:

Des motocyclistes de tout âge et avec tous types de moto. TU t'intéresses à notre projet ; TU aimes rouler en groupe ; TU as envie de connaître la Suisse d'une autre manière ; TU as un permis de conduire moto A ou A1 ou tu roules en trike. III



Grosses Finale:

Montag, 05. Juli 2021

ab 13.00 Uhr Bundesplatz, Bern

Grande finale:

Lundi, 5 juillet 2021

À partir de 13.00 heures,

Place fédérale à Berne



Dabei sein im Seitenwagen. Reservation: ch2021via

Soyez là dans le side-car. Réservation: ch2021via

hostettler moto ag eröffnet «Superstore» Zürich Süd

Dani Arrigoni (langjähriger BMW Motorradvertreter) in Adliswil hat nach über 40 Jahren in der Branche, sein Geschäft an die «hostettler moto ag» Gruppe verkauft.

W.L. Die hostettler Gruppe macht keine halben Sachen und hat erneut gezeigt, wie nach kurzer intensiver Umbauzeit ein neuer «Superstore» entstehen kann. Auf 3'000 m² Verkaufsfläche können die Besucher die gesamten

Programme der Marken YAMAHA, DUCATI, Indian, Piaggio und Vespa bestaunen. Dazu sind in einem der grössten Bekleidungsshops der Schweiz alle Produkte des iXS Programms zu besichtigen, probieren und zu kaufen. Dies sind z.B. 1'000 Helme, 500 Combis, 500 Fahreranzüge uvm.

28 Mitarbeiter geben alles dafür, im jüngsten Store der Gruppe die Kunden optimal in den Bereichen Beratung, Verkauf, Kundendienst und Service mit guten Leistungen zu überzeugen. |||



v.l.n.r.: Pat Sieber (Geschäftsleiter), Cedric Kiener (Stv. Geschäftsleiter), Andres Fuhrmann (Fahrzeug Verkauf) und Danny Baumann (Fahrzeugverkauf)



Bekleidung ESE

hostettler **group**



Roller: Yamaha, Piaggio und Vespa



Werkstatt



Indian



Ducati



Piaggio speciale



Yamaha



Für Frauen, die gerne fest im Sattel sitzen

Sport LD Damen Kombi RS-800 1.0, 2-tlg.

Die Sport LD Damen Kombi RS-800 1.0 2-teilig von iXS bietet alles, was die sportliche Frau von einer wirklich guten Lederkombi erwartet!



iXS: Die ergonomische, sportliche Passform (Race-Cut-System RCS) wurde perfekt an die weibliche Anatomie angepasst, sodass die Kombi überaus komfortabel sitzt. Überarbeitetes Stretch-Akkordeon Leder und diverse Stretcheinsätze gewähren maximale Bewegungsfreiheit. Hochwertiges, vollnarbiges Rindleder, Lederaufdoppelungen und eine erstklassige Protektoren-Ausstattung sorgen für höchste Sicherheit. |||

Technische Details

UVP:	Schweiz: CHF 899.-
Farbe:	schwarz-grau-weiss (391)
Größen:	Damen D34 – D44
Artikel Nr.:	X70001
Futter:	100% Polyester
Futter Stretch:	78% Polyester, 22% Elasthan



Klappe zu – und Action!

Mit dem iXS460 FG 2.0 lanciert iXS einen hochwertigen Klapphelm aus Fiberglas mit einer perfekt abgestimmten ästhetischen Anmutung.



iXS: Seine sportliche Formgebung wurde durch eine dezente Abrisskante am Hinterkopf vollendet. Die schlichte, feine Grafik verleiht dem Helm eine zusätzliche Prise Dynamik. Damit sieht der iXS460 FG 2.0 nicht nur wunderschön aus, sondern überzeugt auch aufgrund seiner fortschrittlichen Aerodynamik und angenehmen Fahreigenschaften. Die Windgeräusche konnten auf ein Minimum reduziert werden. |||

Technische Details

UVP:	Schweiz: CHF 289.-
Farben:	neon gelb-schwarz (053), schwarz-grau matt (M39)
Größen:	XS – 2XL
Artikel-Nr.:	X15901



WILLKOMMEN IM REICH DER DUKES.



Lass dich von Ihrer Hoheit zum Ritter schlagen.
Schließe dich der Revolution an und erlebe
die KTM 125 DUKE. #GETDUKED

ERFAHRE MEHR AUF KTM.COM

KTM

Die Gold Wing «Tour» ist der Goldstandard der Touring-Klasse

2018 verlor das Bike radikal an Gewicht. Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung, brandneuer, Sechszylinder-Boxermotor und optionales 7-Gang-DCT-Getriebe kamen als Neuentwicklung dazu. Sie startet mit mehr Gepäckkapazität, komfortableren Sitzposition für den Sozius, neuen Sitzmaterialien und verbesserter Audioqualität ins Jahr 2021.

Der technische Vorreiter brilliert z.B. mit 7-Zoll-TFT-Display, Gyrokompass-Navigation, Apple CarPlay™, Android Auto™, elektrischem Screen, Smart-Key-Bedienung, 4 Fahrmodi, HSTC und Hill Start Assist.



Honda: 1975 von Honda als 1000-ccm-Naked-Bike eingeführt und seitdem das Zwei-Rad-Nonplus-ultra für die Langstrecke: Die Gold Wing ist sich immer treu geblieben und gewann im Laufe der Jahrzehnte stets an Grösse und Hubraum. Ausserdem hob sie fortwährend Luxus, Qualität und Komfort auf das nächste Level – und sich damit immer von der Konkurrenz ab.

2018 wurde die GL1800 Gold Wing und die Gold Wing «Tour*» grundlegend auf den Wandel der Kundenbedürfnisse und des Motorradmarktes weiterentwickelt und neugestaltet.

So wurden die Modelle schlanker, leichter und agiler. Viele neue Features festigten ihren Ruf als Technologie-Flaggschiffe. Dazu zählt ebenfalls das optional erhältliche 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT).

Die 2021er GL1800 Gold Wing «Tour» ist in folgenden Farboptionen erhältlich: Gunmetal Black Metallic / Candy Ardent Red (nur in Verbindung mit DCT). |||



Styling & Ausstattung

- » Modernes Design dank straffer Linienführung
- » Grosses Gepäckvolumen für Wochenendtouren und Top Case 61 l Fassungsvermögen
- » Neuer Materialmix für die Sitzbezüge in Wild- und Kunstleder sowie mehr Komfort für den Sozius durch veränderte Neigung der Rückenlehne
- » Verbesserte Audioqualität
- » Elektrisches Windschild, verstellbar in Höhe und Winkel
- » Überzeugende Tempomat-Funktion via Throttle By Wire
- » 7 Zoll TFT-Bildschirm für Fahrzeugdaten, Navigation und Audio-System
- » Apple CarPlay™ und Android Auto™ für komfortable Smartphone-Kopplung
- » Komplette LED-Beleuchtung mit selbstrückstellenden Blinkern
- » Smart Key-Funktion für Zündung und Stauraum-Schliesssysteme

Chassis

- » Druckguss-Aluminium-Doppelträggerahmen
- » Doppelquerlenkeraufhängung vorne und Pro-Link hinten
- » Vordere und hintere Dämpfungsstufe passt sich dem gewählten Fahrmodus an
- » Federvorspannung hinten elektrisch einstellbar
- » ABS und Dual-Combined Braking System (D-CBS)

Motor

- » Sechszylinder-SOHC-Boxermotor mit 24 Ventilen
- » Throttle By Wire (TBW) mit 4 Fahrermodi zur Anpassung der Leistungsentfaltung
- » Honda Selectable Torque Control (HSTC)
- » Fahrmodi steuern auch das HSTC, Dämpfung und Bremskraft
- » DCT-Version mit Start-/Stopp-Automatik und integrierter Startergenerator (ISG)
- » Hill Start Assist (HSA)
- » 6-Gang-Schaltgetriebe mit Anti-Hopping-Kupplung und elektronischem Rückwärtsgang bzw. 7-Gang-DCT-Getriebe

Doppelkupplungsgetriebe (DCT)

- » 7-Gang-DCT der dritten Generation
- » Sanft und leise, mit ultraschnellen Schaltvorgängen
- » Walking Mode zum vorwärts- und rückwärtsrangieren

Mitglieder Enduro-Kommission

Membres Commission Enduro



Daniel Abbé

- » Jahrgang III Année: 1959
- » Beruf III Profession: Administrateur
- » Eintritt Enduro-Komm. III Entrée Enduro Comm: 1999



André Brunner

- » Jahrgang III Année: 1968
- » Beruf III Profession: Plattenleger (Selbstständig) III Pavé indépendant
- » Eintritt Enduro-Komm. III Entrée Enduro Comm: 2018



Cédric Evard

- » Jahrgang III Année: 1988
- » Beruf III Profession: Fahrervertreter III Représentant des pilotes
- » Eintritt Enduro-Komm. III Entrée Enduro Comm: 2018



Marcello Grigorov

- » Jahrgang III Année: 1957
- » Beruf III Profession: Experte und Berater für Oldtimer-Motorräder und Autor von Büchern zum Thema III *Expert et consultant en motos anciennes et auteur de livres sur le sujet*
- » Eintritt Enduro-Komm. III Entrée Enduro Comm: 2019



Björn Von Burg

- » Jahrgang III Année: 1971
- » Beruf III Profession: CEO
- » Eintritt Enduro-Komm. III Entrée Enduro Comm: 2021

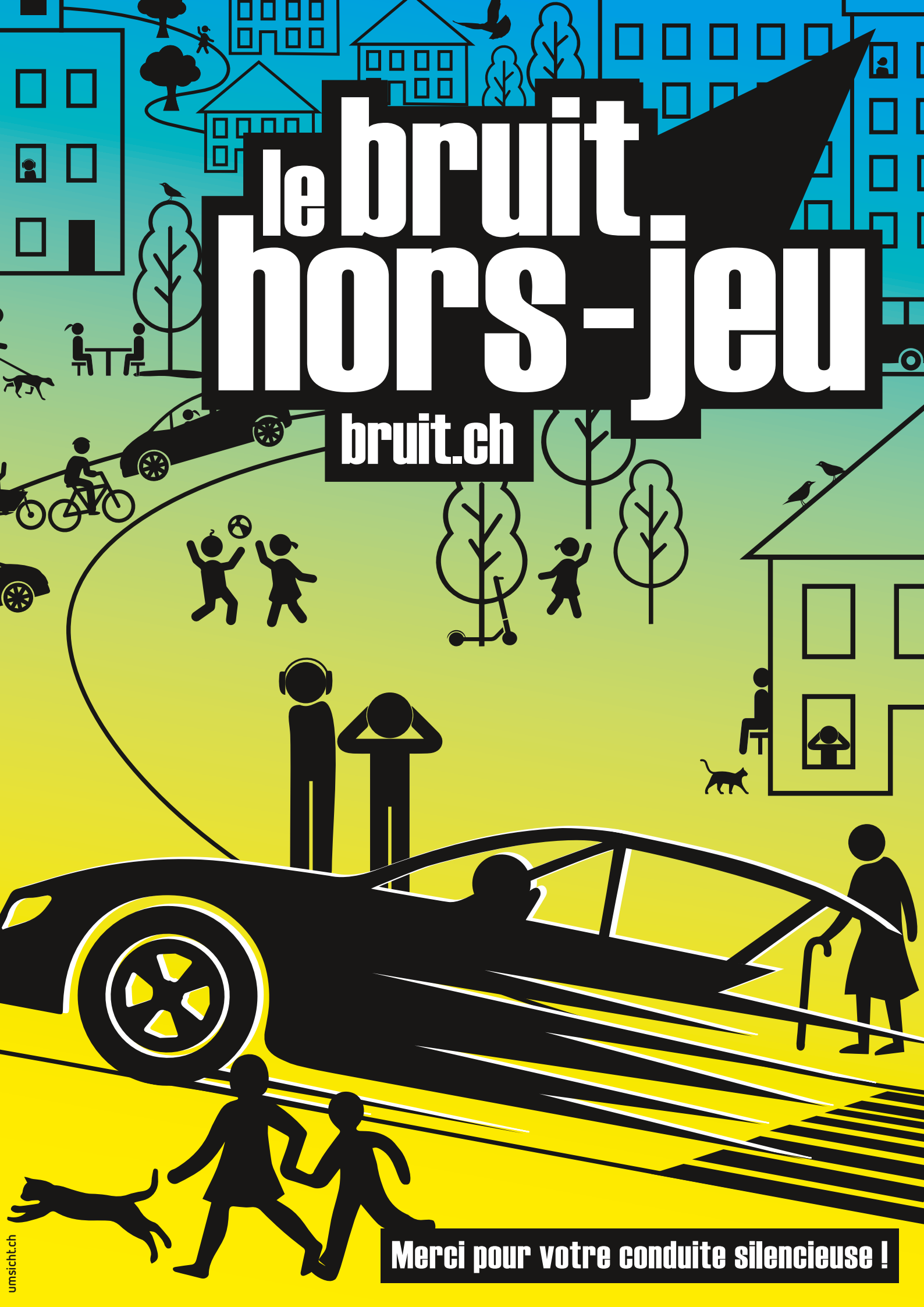


Hubert Zeller

- » Jahrgang III Année: 1972
- » Beruf III Profession: Bäcker III Banquier
- » Eintritt Enduro-Komm. III Entrée Enduro Comm: 2018

le bruit hors-jeu

bruit.ch



Merci pour votre conduite silencieuse !

**VORSICHT
IST BESSER ALS
BLAULICHT.**



**DIE SAFETY-TIPPS AUF
STAYIN-ALIVE.CH**



Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Positionspapier von strasseschweiz -
Schweizerischer Strassenverband (FRS)



Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:



Zusammenfassung

Erich Kammer: strasseschweiz lehnt diese Vorlage kategorisch ab. Wir sind sowohl von der Art und Weise als auch von den ideologisch orientierten

Inhalten zur Bekämpfung der Mobilität, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, schockiert. Dieses Projekt weicht erheblich von den Entwicklungen ab, die seit mehr als 10 Jahren auf diesem Gebiet durchgeführt werden, und in Bezug auf den Zugang zu öffentlichen Strassen führt es zu einer Rückkehr ins Mittelalter, dies ohne Erklärung oder objektive Grundlage. Wenn dieser Gesetzesentwurf in der vorgeschlagenen Richtung weiterverfolgt wird, werden wir alle verfügbaren demokratischen und rechtlichen Mittel nutzen, um diesen zu bekämpfen.

strasseschweiz ist bereit, über Mobility Pricing für den Strassenverkehr im Rahmen der Entwicklung des Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zu diskutieren, sofern:

- » die demokratische Legitimation gewährleistet und respektiert wird;
- » vom Bund bundesweit ein einheitliches und klares System etabliert wird;
- » die Steuerneutralität gewährleistet ist und respektiert wird;
- » alle Verkehrsträger in das Gebührensystem einbezogen werden;
- » die Strasseneinnahmen verfassungsgemäss dem NAF zugunsten der Finanzierung der Strasseninfrastruktur zugewiesen werden;
- » das Gebührensystem das Kausalitätsprinzip respektiert und den Kostendeckungsgrad berücksichtigt;
- » der Datenschutz gewährleistet ist und sich die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränkt;
- » ein ev. Pilotversuch auf das in Bezug auf Dauer und Umfang unbedingt erforderliche Mass beschränkt ist und die oben genannten Grundsätze beachtet;
- » Alternativen in Betracht gezogen und untersucht werden (z.B. Besteuerung neuer Energieformen, um den Rückgang der Einnahmen aus Mineralölsteuer zu kompensieren).

Die FMS ist Mitglied bei strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS und wird an den Sitzungen durch Erich Kammer Mitglied Zentralvorstand vertreten. III



Das Original!

www.swissmoto.org



Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Prise de position de routesuisse –
Fédération routière suisse (FRS)

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions pour l'invitation à nous prononcer sur le projet mentionné en titre. Veuillez trouver ci-après notre prise de position détaillée.



Résumé

Erich Kammer : routesuisse rejette catégoriquement ce projet de loi. Nous sommes choqués tant par la manière que par le contenu orienté idéologiquement afin de combattre la mobilité, en particulier le transport individuel motorisé. Ce projet s'éloigne fortement des développements effectués de puis plus de 10 ans dans ce domaine et aboutit à retourner au Moyen-âge en matière d'accès aux routes publiques, ceci sans explication ni fondement objectif. Par conséquent, nous utilisons tous les moyens démocratiques et juridiques à disposition pour combattre ce projet s'il est poursuivi dans la direction proposée.

routesuisse est disposée à discuter de tarification de la mobilité concernant la mobilité routière dans le cadre du développement du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomérations (FORTA), à condition que :

- » la légitimité démocratique soit garantie et respectée ;
- » un système uniforme et claire soit mis en place par la Confédération à l'échelle nationale ;
- » la neutralité fiscale soit garantie et respectée ;
- » tous les modes de transports soient inclus dans le système de tarification ;
- » les recettes routières soient affectées par la Constitution au FORTA en faveur du financement des infrastructures routières ;
- » la tarification respecte le principe de causalité et tienne compte de la couverture des coûts ;
- » la protection des données soit garantie et l'usage des données restreint au seul but fiscal ;
- » un éventuel essai-pilote se limite au strict nécessaire en termes de durée, de périmètre et respecte les principes évoqués ci-dessus ;
- » des alternatives soient envisagées et étudiées (notamment une taxation des nouvelles formes d'énergie pour compenser le recul des recettes tirées des huiles minérales).

Le FMS est membre de routesuisse – Fédération routière suisse et est représentée aux réunions par Erich Kammer membre du Bureau central. III



l'officielle !

www.swissmoto.org



Neues CO₂-Gesetz



**Walter Wobmann,
Nationalrat und Präsident FMS:
Das neue CO₂-Gesetz ist teuer,
nutzlos und ungerecht.
Es betrifft auch die Töfffahrer.**

Warum teuer?

- » Weil das CO₂-Gesetz Benzin und Diesel um 12 Rappen pro Liter verteuert. Das können sich nur obere Einkommen problemlos leisten.
- » Weil das Gesetz die Abgabe auf Heizöl und Gas mehr als verdoppelt. Das trifft vor allem Mieter mit kleinem oder mittlerem Einkommen sowie das kleine und mittlere Gewerbe.
- » Weil mit diesem Gesetz Öl- und Gasheizungen praktisch verboten werden. Dies belastet Hauseigentümer mit schmalen Budget massiv, denn eine erneuerbare Heizung ist deutlich teurer und oft unnötig.
- » Weil es eine neue Steuer von bis zu 120 Franken auf Flugtickets einführt. Das belastet vor allem junge, reisefreudige Menschen oder Familien mit Kindern.
- » Weil damit für eine vierköpfige Familie bis zu 1'000 Franken Mehrkosten pro Jahr entstehen können. Das reissst jeder normalverdienenden Schweizer Familie ein Loch ins Familienbudget.

Warum nutzlos?

- » Weil all diese grossen Belastungen für die Bevölkerung, die Wirtschaft und das Gewerbe keinen spürbaren Einfluss auf das Klima haben, denn die Schweiz ist für das weltweite Klima nicht von grosser Bedeutung.

- » Weil die Schweiz auch ohne CO₂-Gesetz heute bereits klimapolitisch vorbildlich unterwegs ist. Deshalb brauchen wir kein weiteres CO₂-Bürokratiemonster.
- » Weil das CO₂-Gesetz zu mehr Bürokratie, mehr Verboten, mehr Vorschriften und neuen Steuern und Abgaben führt.
- » Weil der Staat den Bürgern mit dem CO₂-Gesetz vorschreiben will, wie sie zu leben haben. Das hat noch nie funktioniert.

Warum ungerecht?

- » Weil mit dem CO₂-Gesetz vor allem Pendler, Menschen in Randregionen, landwirtschaftliche Familien, Mieter mit geringem Einkommen, junge Menschen mit kleinem Budget und das einfache Gewerbe massiv belastet werden. Das ist unsozial.
- » Weil durch die künstliche Verteuerung der Heiz-, Mobilitäts- und Flugkosten die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft geschwächt wird. Das schadet uns allen.
- » Weil ein Grossteil des Gewerbes wie Gastronomie, Hotellerie, die Reise- und Eventbranche aber auch viele Angestellte, Arbeiter und Selbstständige in ihrer Existenz bedroht sind, mit dem Konkurs kämpfen oder wegen der Corona-Krise in Kurzarbeit oder Arbeitslosigkeit gelandet sind. Und nun sollen wir auch noch Hunderte Franken mehr für Benzin und Heizkosten zahlen? Das können sich jetzt nur die wenigsten leisten.

Nehmen Sie an den Abstimmungen vom 13. Juni 2021 teil.
Mit Ihrer Stimme können Sie mitentscheiden. III

**Teuer.
Nutzlos.
Ungerecht.**



**Missratenes
CO₂-Gesetz
Nein**

www.teuer-nutzlos-ungerecht.ch



**BMW
MOTORRAD**



SITZT DU NOCH AUF DEM SOFA ODER SCHON AUF DEM BIKE?

**TESTE SPONTAN DIE NEUEN MODELLE
BEIM BMW ROADTEST IN DEINER REGION**

→ bmw-motorrad.ch/roadtest

MAKE LIFE A RIDE

Nouvelle loi sur le CO₂



Walter Wobmann, président de la FMS:
La nouvelle loi sur le CO₂ est coûteuse, inutile et injuste. Elle concerne aussi les motocyclistes.

Pourquoi coûteuse? Parce que ...

- » la nouvelle loi sur le CO₂ augmente de 12 centimes par litre les taxes sur la benzine et le diesel. Seuls les revenus supérieurs peuvent se le permettre sans problème.
- » la nouvelle loi engendre la taxation plus que doublée sur le mazout et le gaz. Elle touche en particulier tous les locataires à petits ou moyens revenus ainsi que les petites et moyennes entreprises.
- » les chauffages au mazout et au gaz sont pratiquement interdits par cette loi. C'est un fardeau énorme pour les propriétaires disposant d'un budget restreint, car un chauffage renouvelable est beaucoup plus cher et souvent inutile.
- » une nouvelle taxe sur les billets d'avion renchérit jusqu'à 120 francs. Ceci touche spécialement les jeunes qui aiment voyager ou les familles avec des enfants.
- » cette loi peut entraîner des frais supplémentaires allant jusqu'à 1'000 francs par an pour une famille de quatre personnes. Ceci creuse un trou budgétaire pour chaque famille suisse à revenu normal.

Pourquoi inutile? Parce que ...

- » toutes ces grosses charges pour la population, l'économie et le commerce n'ont pas d'impact notable sur le climat, car la Suisse n'a pas une grande importance pour le climat mondial.

- » la Suisse, sans loi révisée sur le CO₂, est déjà aujourd'hui exemplaire en matière de politique climatique. Donc, nous n'avons pas besoin d'un fardeau bureaucratique supplémentaire pour le CO₂.
- » la nouvelle loi sur le CO₂ va entraîner l'accroissement de la bureaucratie, des interdictions et réglementations, la hausse de redevances et de nouveaux impôts.
- » par le biais de cette nouvelle loi sur le CO₂, l'État dicte une manière de vivre à la population. Ceci n'a encore jamais fonctionné.

Pourquoi injuste? Parce que ...

- » cette loi sur le CO₂ accable massivement en particulier les frontaliers pendulaires, la population des régions périphériques et campagnardes, les locataires à faibles revenus, les jeunes à petit budget et les simples entreprises. Celle-ci est antisociale.
- » la compétitivité de l'économie suisse est affaiblie par l'augmentation artificielle des coûts de chauffage, de mobilité et de vol. Tous en sont endommagés.
- » une grande partie de l'industrie gastronomique, hôtelière, du domaine des voyages et événements mais aussi beaucoup de collaborateurs, employés et indépendants sont menacés dans leur existence et sont confrontés à la faillite ou au chômage partiel en raison de la crise du Corona. Et maintenant, on devrait payer aussi des centaines de francs pour le carburant et le chauffage? Seule une minorité peut actuellement se le permettre.

Prenez part aux votations fédérales du 13 juin 2021.

Votre voix est un moyen d'exprimer votre dernier mot. III

**Coûteuse.
Inefficace.
Antisociale.**

Non
à la loi ratée
sur le CO₂

www.loico2-ratee.ch

40 Jahre Tourenheft Wettbewerb

40 ans de carnet et concours de tourisme

Eine lange Motorradgeschichte für Austausch und Freundschaft.



Jean-Bernard Egger: Tourismus gibt es in der FMS seit ihrer Gründung 1914. Mit guten Ideen von Paul-Henri Darioli hat der Tourismus seit 1981 Fahrt aufgenommen. Die FMS nahm an den verschiedenen FIM Rallye, FIM Motocamp, FIM Rendez-vous Meritum sowie kürzlich an der Mototour der Nationen teil, die auch für unseren Freund Paul-Henri ein Traum war.

Es geschah vieles in den 40 Jahren. Das Tourismus Heft hat sich in all diesen Jahren gut entwickelt. Über 200 Teilnehmer haben in den letzten Jahren teilgenommen. Dazu kommen durchschnittlich 250 Teilnehmer für den Pässe Wettbewerb, dies beweist das rege Interesse. An den FMS Tourismus Club-Wettbewerben nehmen ca. 20 FMS-Clubs teil.

Einige Höhepunkte der Tourismus-Geschichte seit 1981

- » Fünf Präsidenten haben die Kommission geführt: Paul-Henri Darioli, Thierry Quinche, Claude Mathey, Bernard Bitschnau und aktuell hält Jean-Bernard Egger das Ruder.
- » Der Tourismus kann sich freuen, gewählte «Ehrenmitglieder der FMS» zu haben wie Paul-Henri Darioli, Ernst Gamper, Bernard Bitschnau und Hermann Ryter.
- » Die fünf älteren oder involvierten Teilnehmer an den Tourismus Wettbewerb sind Paul-Henri Darioli (1981), François Stauffer (1984), Claude Mathey (1989) Jean-François Peter und Roger Derungs (1990).
- » Drei Teilnehmer haben mehr als 300'000 Punkte während ihrer Teilnahme gesammelt: François Stauffer 343'325 Punkte, Peter Frei 334'614 Punkte und Jean-Bernard Egger 304'888 Punkte.
- » Bei den erfolgreichsten Motorradfahrern und Clubs haben wir bei den Damen Nadine Reymond (7 Titel), bei den Männern Peter Frei (6 Titel) und bei den Clubs, den Club Motorisé Martigny (mit 15 Interclubs Titel).

Die Tourismus Kommission ermutigt die FMS-Clubs und FMS-Mitglieder sich für die verschiedenen touristischen Aktivitäten zu interessieren. Besuchen Sie bitte die Website www.swissmoto.org unter Tourismus sowie www.motofun.ch

Gute Fahrt an alle mit Vorsicht und viel Spass! III



P.-H. Darioli, Ehrenmitglied
P.-H. Darioli
Membre
d'honneur



H. Ryter, Ehrenmitglied und seine Frau
H. Ryter, Membre
d'honneur et son
épouse



B. Bitschnau und E. Gamper, Ehrenmitglieder
B. Bitschnau et
E. Gamper,
Membres d'honneur

Une longue histoire de partage et d'amitiés à moto.

Jean-Bernard Egger: Si le tourisme de la Fédération Motocycliste Suisse existe depuis pratiquement sa fondation en 1914, c'est en 1981 qu'il prit un nouvel envol avec des idées différentes orchestrées par Paul-Henri Darioli. La FMS a participé aux différents Rallye FIM, Motocamp FIM, Rendez-vous Meritum FIM ainsi que tout récemment le Mototour des Nations qui était également un rêve pour notre ami Paul-Henri.

Ils se sont passés beaucoup de choses en 40 ans, le carnet a progressé durant toutes ces années puisqu'actuellement le nombre des 200 participants a été dépassé ces dernières années. A cela on ajoute en moyenne plus de 250 participants au concours des cols, ceci montre bien que la demande est là. Au niveau des clubs, durant dans les années 80 la participation était élevée, l'évolution des concentrations a par contre diminué suite aux changements de mentalité. Malgré cela le concours de tourisme des clubs montre qu'il y a de nouveau une vingtaine de clubs classés.

Quelques points forts de l'histoire du tourisme depuis 1981

- » Cinq présidents de la commission se sont succédés avec Paul-Henri Darioli, Thierry Quinche, Claude Mathey, Bernard Bitschnau et actuellement c'est Jean-Bernard Egger qui tient la barre.
- » Le tourisme peut se réjouir d'avoir des membres élus comme «Membres d'honneur de la FMS» avec Paul-Henri Darioli, Ernst Gamper, Bernard Bitschnau et Hermann Ryter.
- » Les cinq plus anciens impliqués ou participants au concours de tourisme sont Paul-Henri Darioli (1981), François Stauffer (1984), Claude Mathey (1989) Jean-François Peter et Roger Derungs (1990).
- » Trois participants ont accumulés plus de 300'000 points durant leur participation avec François Stauffer 343'325 pts, Peter Frei 334'614 pts et Jean-Bernard Egger 304'888 pts.
- » Dans les motards et clubs les plus titrés nous avons chez les dames Nadine Reymond (7 titres) Peter Frei (6 titres) et le Club Motorisé de Martigny (avec 15 titres interclubs)

La commission du tourisme encourage les clubs affiliés, les motards du tourisme à s'intéresser aux activités diverses du tourisme, veuillez consulter le site internet www.swissmoto.org sous tourisme ainsi que le www.motofun.ch

Bonne route à tous avec prudence et faites vous plaisir. III

40 Jahre Lizenz mit dem Tourismus Heft!

40 ans de licence avec le carnet de tourisme !

1981 führte Paul-Henri Darioli den individuellen Wettbewerb ein.

Am 30. April kündigte die Zeitung «La Suisse» in der Kolumne «Der Mann aus Leder» von Charles-Ferdinand Péroud die Einführung eines individuellen Tourismus Wettbewerbes bei der FMS an. Paul-Henri Darioli war der Initiator.



Jean-Bernard Egger: Mit «Endlich eine Tourismuslizenz» kündigte die Zeitung die Einführung einer individuellen FMS Tourismus Meisterschaft an. Paul-Henri Darioli, damals Präsident der Tourismus

Kommission, hatte die Idee, etwas Neues auf die Beine zu stellen, wie es der belgische und italienische Verband tat. Unser Freund, als der langjährige Leiter der Kommission, wollte Neuigkeiten für die Motorradfahrer, welche in der Schweiz und anderswo unterwegs waren. Übrigens arbeitete er sowohl in der Schweiz als auch viele Jahre in der Tourismus Kommission des Internationalen Motorradverbandes (FIM). Der Gewinner des Tourismus Wettbewerbs wurde «Schweizermeister individuell aller Kategorien». Die erste Meisterin wurde in der Tat eine Frau namens Marianne Schoch, damals gab es nur eine gemeinsame Kategorie für Damen und Herren. Seit 2007 wurde eine offizielle Damen-Kategorie eingeführt. Heute werden drei Schweizermeister Titel vergeben, ab 2017 wird auch eine Challenge National Meisterschaft organisiert. Gleichzeitig wird die Joe Genoud Challenge für die Junioren und Vintage Motorräder organisiert, unter der Führung des ehemaligen Grand-Prix Fahrers Joe Genoud. Diese Neuigkeit hat einen grossen Erfolg. Andere Disziplinen wie der Pässewettbewerb, von Hermann Ryter aufgebaut, die Challenges ISA und Surprise von Pascal Gander ergänzen die Tourismus Aktivitäten unseres Verbandes. Die Mitglieder der Tourismus Kommission mit derzeit 7 Mitgliedern setzten sich aktiv für den Erfolg der Tourismusdisziplin ein.



Peter Frei



Nadine Reymond

Die Mitglieder der Tourismus Kommission sind: Catherine Dubois, Monique Egger, François Vuille, Fabien Radet, Hermann Ryter, Pascal Gander und Jean-Bernard Egger.

Die 40 Schweizermeister Titel alle Kategorien sind wie folgt verteilt:

- » Peter Frei (6x)
- » Thierry Quinche (4x)
- » Lilianne Gaillard, Lionel Mosimann et Olivier Bertholet (3x)
- » Antje Künze, François Stauffer, Jean-Bernard Egger, Patrick Cano und René Paccolat (2x)
- » je 1(x) Claudine Riond, Marianne Schoch, Yvan Mosimann, Claude Mathey, Francis Riond, Daniel Robert, Daniel Mertenat, Dominique Durussel, Hansruedi Egger, Jean-François Peter, Jean-Marc Folly, Joe Kunzle, Michel Duret und Willy Basler

Schweizer Meisterinnen:

- » Nadine Reymond (7x)
- » Catherine Dubois-dit-du-Terreux (4x)
- » (1x) Florence Kolly, Laurence Aubort und Patricia Avanthey

Challenge International Meister:

- » Thierry Quinche et François Stauffer (je 1x)

Challenge National Meister:

- » Daniel Robert (2x)
- » Marc Germiquet und François Stauffer (je 1x)

Meisterschaft Interclub:

- » AMC Bümpliz (8x)

Schweizermeister Interclub:

- » CM Martigny (15x)
- » MC Les Bayards und MSC Züri/Zürich (3x)
- » MC d'Anges-Heureux und MC Lion's (2x)
- » MC Sihltal Adliswil (1x)

Mehrere Clubs haben zahlreiche Challenge Interclub gewonnen:

- » MSC Züri/Zürich, CM Martigny, MC Les Bayards, MC d'Anges-Heureux Grône, LC Lion's Dompierre, MC Sihltal-Adliswil, MC Chur, MC Gambler, MC Rolling-Bikers Meyrin, AC Payerne, MC Tramelan, MC Muhen, Spiezer MSC, MC Santana, MC Râcle Bitume dann MC Les Viking Vich und vielleicht noch andere. III



C'est en 1981 que Paul-Henri Darioli mettait en œuvre le concours individuel.

C'est le 30 avril dans la rubrique «l'Homme de cuir» sous la plume de Charles-Ferdinand Pécoud que le journal *La Suisse* annonçait la mise sur pied d'un concours de tourisme individuel à la FMS. Paul-Henri Darioli en sera l'instigateur.



Jean-Bernard Egger: C'est par « Enfin une licence de tourisme » que le journal annonçait la mise sur pied d'un championnat individuel de tourisme FMS. Jusque-là seul un concours interclubs existait et les individuels étaient un peu oubliés. Paul-Henri Darioli alors président de la commission de tourisme avait une idée de lancer quelque chose de nouveau comme le faisaient les fédérations belges et italiennes. Notre ami qui a dirigé la commission durant de nombreuses années voulait innover pour les motards qui se déplaçaient en Suisse et ailleurs. D'ailleurs il a œuvré aussi bien en Suisse que durant de nombreuses années à la commission du tourisme de la Fédération internationale de motocyclisme (FIM). Le vainqueur du concours de tourisme devenait « Champion Suisse individuel toutes catégories », il n'y avait qu'une seule catégorie pour les messieurs et les dames, par la suite il a existé d'autres catégories accessoires. Le premier champion était en fait une dame en la personne de Maryanne Schoch. Depuis 2007, une catégorie dame devient officielle puis depuis 2021 le championnat toutes catégories devient celui des messieurs uniquement puisque la catégorie dame est déjà existante. Si la catégorie de Champion interclubs de tourisme devient celle de Champion Suisse Interclubs dès l'an 2000. Aujourd'hui si il y a trois titres de champion suisse, d'autres catégories de concours existent pour les passagers. C'est en 2017 qu'un championnat Challenge National est organisé. En même temps le Joe Genoud Challenge est mis sur pied pour les juniors et motos vintage sous l'impulsion de l'ancien pilote de Grand-Prix Joe Genoud. Ces nouveautés remportent déjà un joli succès. Des autres disciplines comme le concours des cols mis sur pied par Hermann Ryter puis depuis l'an dernier les challenges ISA et surprise de Pascal Gander complètent largement les activités touristiques de notre fédération. Les membres de la commission de tourisme au nombre actuel de 7 membres travaillent activement pour la réussite de la discipline de tourisme.

Les membres de la commission de tourisme ont pour nom : Catherine Dubois, Monique Egger, François Vuille, Fabien Radet, Hermann Ryter, Pascal Gander et Jean-Bernard Egger.

Les 40 titres de Champion Suisse toutes catégories sont répartis comme suit :

- » Peter Frei (6x)
- » Thierry Quinche (4x)
- » Lilianne Gaillard, Lionel Mosimann et Olivier Bertholet (3x)
- » Antje Künze, François Stauffer, Jean-Bernard Egger, Patrick Cano et René Paccolat (2x)
- » puis chacun 1(x) Claudine Riond, Marianne Schoch, Yvan Mosimann, Claude Mathey, Francis Riond, Daniel Robert, Daniel Mertenat, Dominique Durussel, Hansruedi Egger, Jean-François Peter, Jean-Marc Folly, Joe Kunzle, Michel Duret et Willy Basler.

Championne Suisse dames :

- » Nadine Reymond (7x)
- » Catherine Dubois-dit-du-Terreux (4x)
- » puis (1x) Florence Kolly, Laurence Aubort, Patricia Avanthey

Champion Challenge International :

- » Thierry Quinche et François Stauffer (chacun 1x)

Champion Challenge National :

- » Daniel Robert (2x)
- » Marc Germiquet et François Stauffer (chacun 1x)

Championnat Interclub :

- » AMC Bümpliz (8x)

Champion Suisse Interclubs :

- » CM Martigny (15x)
- » MC Les Bayards et MSC Züri/Zürich (3x)
- » MC d'Ange-Heureux et MC Lion's (2x)
- » puis MC Sihltal Adliswil (1x)

Plusieurs clubs ont remportés de nombreux challenges interclubs :

- » MSC Züri/Zürich, CM Martigny, MC Les Bayards, MC d'Ange-Heureux Grône, LC Lion's Domperrière, MC Sihltal-Adliswil, MC Chur, MC Gambler, MC Rolling-Bikers Meyrin, AC Payerne, MC Tramelan, MC Muhen, Spiezer MSC, MC Santana, MC Râcle Bitume puis MC Les Viking Vich et peut-être encore d'autres. III



Restaurant BEO
Der neue Partner
mit top Angebote!

Mo - Fr
12 - 13.30Uhr
vom Buffet
«All you can eat & drink»
Essen und trinken bis genug
für nur Fr. 20.00
(Salat, warme Speise, Süssgetränk & Kaffee)
Kinder ab Fr. 5.00

Sa - So
12 - 17Uhr
Spaghetti-Plausch
für nur
Fr. 10.00

Bau dir dein eigener Medium-Burger!
Beef, Chicken oder Gemüse und Falafel
mit BBQ, hot chilli oder BEO Dressing
mit oder ohne Käse und Speck

Gelateria
Große Auswahl
an leckeren
Gelati
ab 3.00

Grande Spieleschote Durchgehend warme Küche!

Knusprige Pizza

Neu!!! Outdoor-Spielbereich gratis!!!

Große Terrasse mit Blick auf Schloss Laupen

7 Tage die Woche! **Auriedstrasse 28 • 3178 Bödingen • Tel. 031 747 92 92**
Mo - Do 11 - 22Uhr • Fr 10 - 23Uhr • Sa 10 - 23Uhr • So 11 - 19Uhr

365 Tage im Jahr!
(ohne Lockdown)

Teuer. Nutzlos. Ungerecht.
Missratenes CO₂-Gesetz
Nein
www.teuer-nutzlos-ungerecht.ch

Coûteuse. Inefficace. Antisociale.
Non
à la loi ratée sur le CO₂
www.leico2-ratee.ch

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



Specialiste de l'équipement moto en Valais depuis l'exposition



Impressum / Impression

Auflage (14. Jahrgang)

5 Ausgaben pro Jahr III je 10 000 Ex.

FMS Mitglieder III FMS Clubs III

FMS Gastro-Partner III FMS Veranstalter III

Motorradhandel III CH-Politik

Herausgeber

FMS Fédération der Motorradfahrer Schweiz

Generalsekretariat:

Zürcherstrasse 376 III 8500 Frauenfeld

Tel. 052 723 05 56 III fms@swissmoto.org III

www.swissmoto.org

Redaktion, PR und Werbung

Leitung: Willy Läderach (WL) III

redaktion.motonews@swissmoto.org III

Tel. +41 52 730 02 30

Layout und Druck

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Edition (14^{ème} année)

5 éditions par an III 10 000 ex. par édition

Membres FMS III Clubs FMS III Partenaires

gastronomiques FMS III Organismes FMS III

Commerces spécialisés de motos III CH Politique

Éditeur

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) III

redaktion.motonews@swissmoto.org III

Tél. +41 52 730 02 30

Layout et Impression

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Redakteure / Impression

Stefanie Läderach Sekretariat

Sina Rüsi Sekretariat Sport

Isabelle Glauser ZAZA Traduction
(Übersetzungen)

Fränzi Göggel Allgemeine Berichte

Walter Wobmann Politik

Rolf Lüthi Politik III Enduro III Vintage

Walter Wermuth Trial SM III WM

Sepp Betschart MX CH III SM CH

Klaus Zaugg Moto GP

Jean Bernard Egger Tourismus

Robert Sdovc Fotos

Urs Schnyder Organisation

Jürgen Kaltenbach Layout

Willy Läderach Moto GP III MXGP III SBK

**INGENIEURSKUNST
MIT SEELE.**

CB / **BLACK**
1000R / **EDITION**



NEUE CB1000R BLACK EDITION. SETZE DEIN STATEMENT.

Fühlen Sie, wie Ihr Puls zu rasen beginnt: Die neue CB1000R ist jetzt noch schlanker und giftiger. Ihr schlankes Design fließt vom neuen Teardrop-Scheinwerfer bis zum gewundenen hinteren Heckrahmen. Die exklusive **CB1000R Black EDITION** führt das **Neo Sports Cafe** Konzept mit speziellen, komplett schwarzen Teilen und gefrästen Details noch weiter. Ihr aufregender Auftritt basiert auf präziser Technik. Der kraftvolle **107-kW-Motor** verfügt über vier aktualisierte Fahrmodi und der **5-Zoll-TFT-Bildschirm** mit Honda Smartphone Voice Control System hält Sie in Verbindung und Kontrolle. Die CB1000R ist mehr als ein Motorrad, sie ist eine Emotion.

NEO SPORTS CAFÉ

MOTOREX
Oil of Switzerland

T + TISSOT

POWERED BY NATURE
CRAFTED FOR YOU



 **TOUCH**[™]
CONNECT SOLAR