

## Inhaltsverzeichnis Table des matières

Aufhebung des Rundstrecken-  
Rennverbots  
Annulation de l'interdiction des  
courses sur circuit  
Seite 3/Page 3

Motorradspport prominent im  
Fernsehen  
Seite 4

FIM-Rallye im belgischen  
Herentals  
Rallye FIM à Herentals en  
Belgique  
Seite 6/Page 8

Die Schweizer in Ettelbruck  
Les Suisses à Ettelbruck  
Seite 11/Page 12

19. Rallye «Madone des  
Centaures»  
19<sup>ème</sup> Rallye de la «Madone des  
Centaures»  
Seite 13/Page 15

Roger Lohrer  
Seite 20/Page 21

Michael Savary  
Seite 23/Page 24

TT Isle of Man 2010  
Seite 25/Page 26

Strassenmeisterschaft in Dijon  
Championnat suisse route à  
Dijon  
Seite 27/Page 27

Rechtsberatung  
Conseil juridique  
Seite 30/Page 30

## Aufhebung des Rundstrecken-Rennverbots

*In der Schweiz sind Rundstreckenrennen mit Autos und Motorrädern verboten. Dieses Verbot ist heute längstens überholt und muss nun endlich aufgehoben werden. Um das zu erreichen, starten ab September 2010 eine Unterschriftensammlung sowie viele weitere Aktivitäten auf politischer und medialer Ebene. Unterschreiben Sie jetzt die Petition. Der Unterschriftenbogen liegt dieser Ausgabe von MOTOnews bei.*

Seite 3

## Annulation de l'interdiction des courses sur circuit

*En Suisse les courses sur circuit pour voitures et motos sont interdites. Cette interdiction est dépassée depuis longtemps et doit être enfin annulée. Pour cette raison une pétition sera lancée dès septembre 2010 et différentes activités au niveau politique et médiatique seront organisées. Veuillez signer s'il vous plaît maintenant la pétition. Le formulaire de signatures est annexé à l'édition du MOTOnews.*

Page 3

aare24.ch

Die neue Internet-Zeitung  
für 100 000 Menschen in der  
Einkaufsregion Olten-Zofin-  
gen-Gäu!

Ideale Werbepattform. Günstige  
Inserate für Anbieter von  
Motorrädern, Bekleidung und  
Zubehör.

www.aare24.ch

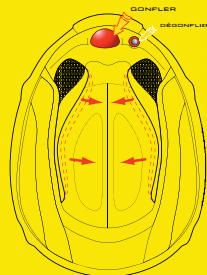


Michael Savary

[www.zz-racing.ch](http://www.zz-racing.ch)

Pressez, c'est **gonflé !**

\* GET STUNG.™ : LAISSEZ-VOUS PIQUER ! ©



**NOUVEAU SYSTEM AIRFIT CONCEPT® BY SCORPION.**

Essayez la technologie exclusive d'ajustement par coussins d'air gonflables.  
Découvrez ce que les mots Confort, Maintien et Ajustement veulent dire !

ZZ-Racing - Chemin des Maladières 20 - 2022 Bevaix / NE

Tél. : +41 32 861 42 32 - Fax : +41 32 861 42 45  
info@zz-racing.ch - [www.zz-racing.ch](http://www.zz-racing.ch)

Trouvez la gamme Scorpion Exo dans tous les bons motoshops de Suisse !



**Get stung.™**



**ZZ-RACING**  
motorbike accessories & equipment

Distributeur exclusif pour la Suisse



## Liebe Motorradfreunde

In der Schweiz sind Rundstreckenrennen mit Autos und Motorrädern aufgrund eines Ereignisses, welches im Jahre 1955 im Ausland stattfand, verboten. Dieses Verbot ist heute längstens überholt und muss nun endlich aufgehoben werden. Dazu habe ich als Präsident der Föderation der Motorradfahrer Schweiz (FMS) und als Nationalrat eine Erfolg versprechende Strategie entwickelt:

1. Im kommenden Herbst werde ich im Nationalrat einen entsprechenden Vorstoss einreichen.

2. Ab September 2010 startet die FMS eine Petition. Mit möglichst vielen Unterschriften kann meinem Vorstoss mehr Kraft gegeben werden, indem der Druck aus der Bevölkerung aufgebaut wird.

3. Ich bin daran, eine Motorsportplattform aufzubauen, quasi ein Netzwerk bestehend aus namhaften Persönlichkeiten, Verbänden und Firmen aus der gesamten Auto- und Motorradszene. Diese wäre natürlich auch nach einer allfälligen Aufhebung des Rundstreckenrennverbotes für alle sehr nützlich.

Zusätzlich wird die FMS all diese Massnahmen mit einer eigentlichen Medienoffensive unterstützen. Gerade die vielen sehr interessanten Motorradisziplinen müssen vermehrt an die Öffentlichkeit. Dazu hat die FMS mit dem Privatfernseher Schweiz 5 eine Zusammenarbeitsvereinbarung abgeschlossen. Die erste Sendung wird zwei Stunden dauern und am 11./12. September 2010 ausgestrahlt.

Sie sehen also, wir geben Vollgas. Erfolg werden wir aber nur gemeinsam haben. Darum sind alle am Motorsport interessierten Kreise aufgefordert, mitzumachen. Vor allem braucht es nun möglichst viele Unterschriften für die Petition. Alle müssen dafür mobilisiert werden. Mit einer solchen Petition hatten wir schon vor zwei Jahren Erfolg, als zwei Kantone Motocross-Rennen verbieten wollten. Wir konnten das verhindern. Also, kämpfen wir nun für die Aufhebung des unsäglichen Rundstreckenrennverbotes!

Herzlichen Dank für Ihren Einsatz zu Gunsten unseres schönen Sportes.

Nationalrat Walter Wobmann  
Zentralpräsident der FMS



## Chers amis de la moto,

Les courses sur circuit avec des voitures et des motos sont interdites en Suisse sur la base d'un événement qui avait eu lieu, à l'étranger, en 1955. Cette interdiction est aujourd'hui depuis longtemps dépassée et il est temps maintenant de la lever enfin. A cette fin, j'ai développé, en tant que prési-



dent de la Fédération Motocycliste Suisse (FMS) et en tant que membre du Conseil national, une stratégie prometteuse de succès:

1. A l'automne prochain, je lancerai une offensive dans ce sens au Conseil national.

2. A partir de septembre 2010, la FMS fera circuler une pétition. Un nombre maximum de signatures pourra donner plus de force à mon offensive, en faisant monter la pression émanant de la population.

3. Je suis en train de créer une plateforme pour le motocyclisme, quasiment un réseau constitué de personnalités renommées, d'associations et de sociétés de tous les milieux de l'automobile et de la moto. Cette plateforme serait naturellement très utile pour tous même après une éventuelle levée de l'interdiction des courses sur circuit.

La FMS soutiendra en outre toutes ces mesures avec une véritable offensive dans les médias. Les nombreuses disciplines très intéressantes autour de la moto doivent justement être communiquées de manière accrue au public. Pour cela, la FMS a conclu un accord de collaboration avec la chaîne de télévision privée Schweiz 5. La première émission durera deux heures et sera diffusée les 11/12 septembre 2010.

Comme vous pouvez le voir, nous mettons toute la gomme. Mais ce n'est qu'ensemble que nous pourrons réussir. C'est pourquoi tous les cercles intéressés par le motocyclisme sont invités à participer. Avant tout, nous avons besoin maintenant du plus grand nombre possible de signatures pour la pétition. Tous doivent être mobilisés pour cela. Une telle pétition nous avait déjà permis de parvenir à nos fins il y a deux ans,

lorsque deux cantons avaient voulu interdire les courses de motocross. Nous avons pu à ce moment-là empêcher cette interdiction. Alors, luttons maintenant pour la levée de l'interdiction des courses sur circuit qui n'a plus de sens!

Un grand merci pour votre engagement au profit de notre beau sport.

Walter Wobmann, Conseiller national  
Président central de la FMS



## Cari amici motociclisti

In Svizzera è vietato fare corse in circuito con auto e moto a causa di un incidente verificatosi all'estero nel 1955. Questo divieto è oggi superato da tempo ed è ora di eliminarlo. Nella mia funzione di presidente della Federazione Motociclistica Svizzera (FMS) e consigliere nazionale ho ideato una strategia promettente:

1. Il prossimo autunno presenterò la relativa mozione al consiglio nazionale.

2. A partire dal settembre 2010 la FMS avvierà una petizione. Se il numero di firme sarà alto, potrò appoggiare la mia mozione con la pressione esercitata dalla popolazione.

3. Sto costituendo una piattaforma dedicata allo sport motociclistico, praticamente una rete composta da personalità note, associazioni e aziende facenti parte di tutto il settore automobilistico e motociclistico che sarebbe naturalmente molto utile per tutti anche dopo l'eventuale soppressione del divieto di corse in circuito.

La FMS supporterà tutti questi provvedimenti con una vera e propria offensiva dei mezzi di comunicazione. È necessario che vengano presentate maggiormente al pubblico proprio queste discipline motociclistiche, che sono estremamente interessanti. A questo fine, la FMS ha stipulato un accordo di collaborazione con l'emittente privata Schweiz 5. La prima trasmissione durerà due ore e andrà in onda l'11/12 settembre 2010. Come potete vedere stiamo dando tutto gas. Solo insieme potremo avere successo. Per questo motivo, invitiamo alla partecipazione tutti i settori interessati allo sport motociclistico. Soprattutto, sono necessarie molte firme per la petizione. Tutti dovranno essere mobilitati. Con una petizione di questo tipo abbiamo avuto successo già due anni fa, quando due cantoni volevano vietare le corse di motocross. Siamo riusciti a impedirlo, quindi combattiamo insieme adesso per l'eliminazione di questo incredibile divieto delle corse in circuito!

Grazie per il vostro impegno a favore del nostro bello sport.

Consigliere nazionale Walter Wobmann

Am 11. und 12. September 2010

## Motorradspport prominent im Fernsehen

Ab September 2010 stellt sich die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS) auf



dem Deutschschweizer TV-Sender «Schweiz 5» ([www.schweiz5.ch](http://www.schweiz5.ch)) mit verschiedenen Themen vor. Vorgesehen sind sechs Sendungen mit verschiedenen Themen und Überraschungsgästen vor.

Die erste Sendung wird am **Samstag, 11. September, von 21.00 bis 23.00 Uhr** in zwei Teilen ausgestrahlt (Wiederholung Sonntag, 12. September, von

14.00 bis 16.00 Uhr). Im ersten Teil geht es rund eine Stunde lang nur um die FMS und das Verbandsgeschehen. Thema in der zweiten Stunde wird die Unterschriftensammlung und die Petition zur «Aufhebung des Rundstreckenverbots» sein. Einer der Studiogäste ist SVP-Nationalrat Walter Wobmann, Zentralpräsident FMS. Moderator der Sendung ist Robert Blaser.



Die sechs Sendungen werden präsentiert von MotoScout24 ([www.motoscout24.ch](http://www.motoscout24.ch)).

Mit dem Engagement auf Schweiz5 baut die FMS ihre öffentlichen Aktivitäten für den Motorradsport in der Schweiz aus.

*Sekretariat FMS*

## Slow down – Take it easy

Es ist nicht klar zu übersetzen «Langsam – nimm's leicht». Was auch immer, diese wörtliche, literarische Übersetzung kann die genaue Bedeutung dieses Slogans nicht widerspiegeln. Ich denke, es handelt sich um einen Anglizismus, der nicht nötig ist für unsere Gesellschaft.

Sie werden es verstehen, ich spiele natürlich die Kampagne an, die von der bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) durchgeführt wird. Diese Kampagne wurde organisiert unter der Schirmherrschaft mehrerer Organisationen, so der bfu, dem SSV (Schweizerischer Versicherungsverband), dem FVS (Fonds für Verkehrssicherheit), der Vereinigung Schweizer Motorrad- und Rollerimporteure, dem TCS usw. Ihrerseits wurde die Kommission für Strassensicherheit eingeladen, an verschiedenen Aktionen teilzunehmen, die auf schweizerischem Territorium durchgeführt wurden.

Verstehen Sie mich nicht falsch, es handelt sich hier nicht um eine getarnte Initiative, von neuem die Mobilität der Strassenbenutzer einzuschränken, insbesondere die der Motorradfahrer, was uns betrifft. Nein, das gewählte Thema ist klar: Anpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse.

Übrigens, Artikel 31/1 des SVG (Strassenverkehrsgesetz) ist sehr klar: «Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann». Es handelt sich um einen Gesetzesartikel, ohne Zweifel auch um einen Strafartikel, also mit Sanktionen für die, die diese Vorschrift nicht respektieren.

Im Gegenteil, diese Kampagne der bfu will vorbeugen und die Strassenbenutzer warnen. Sie ist keineswegs einschränkend, regt aber zur Vorsicht in besonderen Fällen an.

Vor einigen Wochen diskutierte ich mit einem Journalisten der Fachpresse, der mir erklärte: «Man will wieder Stöcke in die Räder der Motorradfahrer stecken, man will sie am Fahren hindern», und dies im Hinblick auf die Kampagne der bfu. Nein, diese Kampagne ist klar: Sie will die Motorradfahrer dazu veranlassen, ihre Geschwindigkeit den Strassen- und Sichtverhältnissen anzupassen. Jeder Motorradfahrer kann dazu beitragen, dass nicht das Risiko, sondern die Freude beim Fahren mit seiner Maschine dominiert. Er kann seine Fahrfähigkeit üben, aber auch die Geschwindigkeit anpassen, sei es an die Streckenführung, an

den Strassenzustand oder an seine fahrerischen Fähigkeiten. Das Fahren mit der erlaubten, maximalen Geschwindigkeit ist vielleicht schon zu schnell, zum Beispiel in einer sehr engen Kurve, wenn die Räumungen schlecht sind, im Falle einer eingeschränkten Sicht, bei nasser, verschmutzter Strasse, bei dichtem Verkehr oder wenn die nötige Fahrpraxis noch fehlt.

Es ist nicht lange her, da waren die Route Blanche, der Col de la Givrine und der Col du Molendruz wieder mal im Gespräch wegen zwei Unfällen mit tödlichen Folgen. In beiden Fällen haben die unangepasste Geschwindigkeit und das Fehlen an Erfahrung mehrere Familien in Kummer und Schmerz gestürzt.

Ein verletzter Motorradfahrer am Boden ist einer zu viel. Nullrisiko gibt es nicht und wird auch nie existieren. Wir können jedoch, wenn wir unsern Lieblingssport mit Logik und Respekt ausüben, die Zahl der Unfälle vermeiden.

Eine den Normen entsprechende Infrastruktur ist sicherlich notwendig und erlaubt eine deutliche Verminderung der Unfallhäufigkeit, ist aber nie genügend für die Sicherheit des Motorradverkehrs. Die ange-

passten Schutzkleidungen vermögen selten die schlimmen Verletzungen zu verhüten. Sie dienen oft nur bei leichten oder mittleren Verletzungen als Schutz. Eine Verbesserung der Fahrzeugtechnik – insbesondere die Verpflichtung, die Motorräder mit dem Antiblockiersystem (ABS) auszurüsten – könnte einen realen Sicherheitsgewinn darstellen.

Es ist offensichtlich, dass die Sicherheit der Motorradfahrer nicht am Bürotisch geplant werden kann. Massgebend ist doch, was sich auf der Strasse abspielt. Hier ist es möglich, die Berechtigung der Kampagne der bfu hervorzuheben, im Sinne von: «Slow down – Take it easy.»

Denken Sie daran beim Besteigen Ihrer Maschine, überschätzen Sie nicht Ihr Können, passen Sie Ihre Geschwindigkeit der Gefährlichkeit des Geländes und der Sicht an, rüsten Sie sich so aus, dass Sie Ihren Körper sehr gut schützen können. So werden Ihre nächsten Ausfahrten zur Quelle von Freude und Glück.

*Philipp Hauri*

*Übersetzung: Werner Schnyder*



## Slow down – Take it easy

Pas évident à traduire «Ralentir – prends le facilement». Quoique cette traduction littéraire ne veut pas refléter l'expression exacte de ce slogan. Je le conçois, il s'agit encore d'un anglicisme, mal nécessaire de notre société.

Vous l'aurez compris, je fais bien évidemment allusion à la campagne menée par le BPA (bureau pour la prévention des accidents). Cette campagne a été orchestrée sous l'égide de plusieurs organismes, dont le BPA, l'ASA (Association Suisse d'Assurances) le FSR (Fonds de Sécurité Routière) Moto Suisse, le TCS, etc. Pour sa part, la Commission de Sécurité Routière a été invitée à participer aux diverses actions menées sur le territoire suisse.

Oh, ne vous y méprenez pas, il ne s'agit pas d'une initiative camouflée visant à nouveau à réduire la mobilité des usagers de la route, plus particulièrement des motards en ce qui nous concerne. Non, le thème choisi est clair, adaptez sa vitesse aux conditions de la route. D'ailleurs, l'art. 31/1 de la LCR est très clair à ce sujet, il dit que «Le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence». Il s'agit d'un article de loi auquel s'applique indubitablement un article pénal, donc des sanctions pour qui ne respecte pas cet article.

A contrario, la campagne du BPA se veut préventive et met les usagers de la route en garde. Elle n'est nullement restrictive, mais incite à la prudence dans des cas bien particuliers.

Il y a quelques semaines déjà, je discutais avec un journaliste, de la presse spécialisée, qui me disait. «On veut remettre les bâtons dans les roues des motards. On veut les empêcher de rouler», ceci en regard de la campagne menée par le BPA. Eh bien non, la campagne du BPA est claire. Elle veut sensibiliser les motards en les incitant à adapter leur vitesse aux conditions de la route et de la visibilité. Chaque motard peut contribuer à ce que ce ne soit pas le



risque mais le plaisir qui prédomine quand il pilote sa machine. D'une part en exerçant son aptitude à la conduite, mais aussi en adaptant sa vitesse aux conditions, que ce soit le tracé, l'état de la route ou ses aptitudes. Rouler à la vitesse maximale autorisée, c'est peut-être déjà rouler trop vite, par exemple dans un virage serré, si les dégagements sont mauvais, en cas de visibilité réduite, sur une chaussée mouillée, si le trafic est dense ou tout simplement s'il manque encore d'expérience.

Il y a peu, la route Blanche, col de la Givrine, celui du Mollendruz, ont été le théâtre, une nouvelle fois, de deux accidents avec suites mortelles. Tant pour l'un que pour l'autre, la vitesse inadaptée, le manque d'expérience ont plongé des familles dans la peine et la douleur.

Un motard à terre et un motard blessé de trop. Le risque zéro n'existe pas et n'existera jamais. Toutefois, nous pouvons, en pratiquant notre sport favori avec logique et respect, diminuer fortement le nombre d'accident.

Une infrastructure conforme aux normes est une condition certes nécessaire mais nullement suffisante pour assurer la sécurité du trafic motocycliste et permettre une nette réduction de l'accidentalité. Les vêtements de protection adaptés permettent rarement d'éviter des blessures fatales, ils préviennent souvent des blessures légères ou de gravité moyenne. Au plan de la technique des véhicules, l'obligation d'équiper les motocycles d'un système antiblocage (ABS), en particuliers,

pourrait se traduire par un réel gain de sécurité.

Il est évident que la sécurité des motards n'est pas planifiable dans un bureau, autour d'une table, mais c'est bien sur la route que presque tout se joue. C'est là aussi que qu'il est possible de mettre en évidence le bienfondé de la campagne du BPA, «Slow down – Take it easy». Pensez-y en enfourchant votre machine. Ne surestimez pas vos capacités, adaptez votre vitesse à l'accidentologie du terrain, de la visibilité, soyez équipé de façon à protéger au mieux votre corps. Ainsi vos prochaines virées seront source de joie et bonheur.

Philipp Hauri



Gelungene FIM-Rallye im belgischen Herentals

## Schweiz auf dem 13. Platz

**Die alljährlichen FIM-Rallyes sind schon allein durch die gute Arbeit der Veranstalter immer wieder ein voller Erfolg; unseren belgischen Freunden ging es bei dieser Veranstaltung weniger um die Einnahmen. Vielmehr haben sie alles unternommen, um ein freundschaftliches und entspanntes Miteinander von höchster Qualität auf die Beine zu stellen. Die 31 Schweizer Teilnehmer freuten sich vor allem über die Ehrung von Louise und Ernst Greutert für ihre 40. Rallye-Teilnahme, was auch so viel heisst wie: 40 Jahre zelten. Eine grossartige Leistung! Glückwunsch an die immer noch junggebliebenen Biker mit ihrer grossen Leidenschaft für die schönen Dinge des Lebens.**

Nach dem Ende des gelungenen Meritum-Treffens machten sich alle Teilnehmer nach Herentals auf, einem Örtchen im nordbelgischen Flandern. Die Organisatoren des Clubs sowie der belgische, wallonische und flämische Verband, alle drei unter einem einzigen Banner vereint, haben ihre Sache fantastisch gemacht. Die Wahl des Ortes war jedenfalls für die 1100 Teilnehmer ideal.

Ausserdem hatten die Organisatoren die tolle Idee, hier ein echtes Rallye-Dorf auf die Beine zu stellen: im Zentrum natürlich die Dorfkantine für die Mahlzeiten und Auftritte, drum herum dann kleine Fest- und Bierzelte, um den Durst der Teilnehmer zu stillen. Der nur ein paar Schritte entfernte, auf einem sehr hübschen Gelände gelegene Campingplatz war mehr als gepflegt und verfügte über einwandfreie sanitäre Anlagen. Zuspruch fand auch das nahe gelegene Schwimmbad.

Sicher wirkt auf den einen oder



Die starke Schweizer Equipe – L'équipe suisse a fière allure.

anderen der Norden Belgiens mit seinen bräunlichen Häusern und roten Ziegeln bisweilen etwas traurig. Allerdings war

der Empfang, den die Einwohner uns bereitet haben, mehr als herzlich. Jeder, der ankam, wurde am Eingang von den zahlreichen Zuschauern beklatscht. Wer in das kleine Städtchen Herentals kommt, muss wie zu uralten Zeiten erst das Tor der Stadt passieren. Im Zentrum des Ortes liegt ein hübscher Platz, auf dem Märkte abgehalten werden, und die Häuser drum herum sind hübsch renoviert und strahlen in allen Farben.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Rallye kamen auch Teilnehmer mit ihren aufpolierten Harley Davidsons aus dem saudi-arabischen Riad. Ganze 31 Nationen kamen diesmal zusammen, da auch Teilnehmer aus den USA, Tunesien und Kanada den Weg nicht gescheut haben. So wurde, vor allem auch durch die Biker aus dem Mittleren Osten, aus der Veranstaltung ein ungewohnt buntes Treffen.

Der zweite Tag stand ganz im Zeichen eines Ausflugs. Dieses eine Mal haben uns die Veranstalter nicht stundenlang durch die Gegend gelotst. Ziel war das nur 20 km entfernt gelegene historische Örtchen Lier, wahrlich ein kleines Schmuckkästchen. Für die Teilnehmer wurde eine kleine Bootstour durch die Kanäle organisiert, dann eine Rundfahrt mit Pferdekutschen. Anschliessend konnte jeder ganz nach Belieben den Ort und seine historischen, interessanten Sehenswürdigkeiten erkunden.

Ein gemütlicher Ausflug ohne Stress und bei strahlendem Sonnenschein.

Am Abend standen ab 21 Uhr die Club-Ergebnisse auf dem Programm. Nicht so für Herrn Dieter Sass, dem Präsidenten der Jury. Für ihn gab es wichtige Gründe, den Plan der Organisatoren mal eben eine Dreiviertelstunde nach hinten zu verschie-



Sympathische Zürcher – Le stamm de Züri est toujours sympathique.



ben. Man muss allerdings wissen, dass der Herr Präsident Deutscher ist und seine Nationalmannschaft gerade ein Weltmeisterschaftsspiel bestreiten musste. Kann nicht mal jemand den blöden Fernseher ausschalten!...! Der Preis ging dann an den FMV und die am besten platzierte Schweizer Mannschaft.

mer waren sogar verkleidet, was den Zuschauern besonders gefiel. So wurden die einzelnen Nationen von den zahlreichen Besuchern vor allem aus dem Städtchen Herentals erneut beklatscht. Zum Abschluss des Abends wurden wie üblich die Pokale überreicht; neuer Sieger diesmal: Italien mit seinen 250 Teilnehmern.

Am nächsten Tag gab es einen festlichen Umzug der Nationen. Alle hatten ihr Gefährte auf Hochglanz poliert, manche schmückten sie mit Fahnen oder anderer Deko. Einige Teilneh-

Mit stehenden Ovationen wurden dann Louise und Ernst Greutert auf dem Podium für ihre 40. Teilnahme an einer Rallye gefeiert. Ich habe das Wort an Ernst Gamper weitergege-

ben, um die beiden mit einer Festrede zu ehren. Bei der anschliessenden Mahlzeit wurden dann rege in aller Freundschaft Trikots ausgetauscht, allerdings auch jede Menge Umarmungen, Fotos, Gläser und Adressen. Für die Teilnehmer ist es jedes Mal ein schöner und ergreifender Moment, einfach mit dabei zu sein. Allerdings auch immer ein Moment des Abschieds. Natürlich zogen dann alle Bilanz und waren einstimmig der Meinung, dass diese Rallye spitzenmässig war, wir uns alle an diesen Ort gerne erinnern werden und dass es

überhaupt einfach toll war. Es sind bekanntlich die kleinen Abenteuer des Lebens, an die sich später alle gerne zurück-erinnern.

Tatsächlich können wir den Organisatoren nur herzlich zu dem gelungenen Treffen gratulieren. Das Essen war exzellent, der Ort toll ausgewählt und obendrein von der Sonne verwöhnt. Was will man mehr? Dann also bis zum nächsten Jahr, ganz in der Nähe von Wien.

Jean-Bernard Egger



Impressionen von der Rallye – Image du Rallye.



Louise undlet Ernst Greutert.

do it outdoor!

timba-expedition.ch

enduro touren kurse events



Un Rallye FIM à Herentals en Belgique réussi!

## La Suisse termine au 13<sup>ème</sup> rang

*Les Rallyes FIM qui se déroulent chaque année sont à chaque fois réussis en fonction de la détermination des organisateurs; nos amis belges n'avaient pas axé cette manifestation sur l'argent mais plutôt sur l'accueil et la qualité. Dans leur entreprise, les organisateurs avaient tout fait pour rendre cette rencontre conviviale et relaxante. Les Suisses au nombre de trente et un participants peuvent être fiers d'avoir pu honorer Louise et Ernst Greutert pour leur 40<sup>ème</sup> participation et à chaque fois sous tente. Un sacré bail, félicitations à ces toujours jeunes motards passionnés des belles choses de la vie.*

Après que le rendez-vous des Meritum a clôturé sa belle manifestation, tous les participants se sont rendus à Herentals qui se trouve en Flandre dans le Nord de la Belgique. Le club organisateur ainsi que les fédérations belges, wallonnes et flamandes toutes réunies sous une seule bannière avaient bien fait les choses car si le site était idéal pour recevoir plus de 1100 participants. Ils ont eu la superbe idée de réaliser un village du Rallye qui était au centre des

installations avec la cantine pour les repas et spectacles, des petits chapiteaux et buvettes pour servir les participants à souhait.

Le camping à quelques pas disposait d'un superbe terrain avec des installations sanitaires dignes et très bien entretenues, en plus il y avait la piscine tout près.

Si la Belgique du Nord peut paraître triste à nos yeux avec

ces maisons brunâtres ou de briques rouges, il faut reconnaître que l'accueil des gens en ville était très chaleureux et un monde impressionnant nous applaudissait au contrôle d'arrivée. Herentals est une petite ville dont l'accès se fait par une porte comme jadis, le centre ville a une très belle place qui doit servir de marché alors que les bâtisses sont superbes et plus colorées qu'ailleurs. Pour la première fois dans l'histoire du Rallye, l'Arabie Saoudite était pré-

sente avec de rutilantes Harley Davidson venues de Ryad. 31 nations étaient présentes ce qui est important car les USA, la Tunisie et le Canada étaient représentés; en plus des motards du Moyen-Orient, cela a donné des couleurs inhabituelles.

Le second jour était réservé à l'excursion. Pour une fois les organisateurs ne nous ont pas baladés de nombreuses heures, juste un déplacement de 20 km



Machine à café à 4 roues – Kaffeemaschine auf vier Rädern.



pour visiter la ville historique de Lier qui est ma foi bien coquette. Les participants ont eu droit à une balade en barque dans les canaux de la ville, ensuite un tour en char à chevaux. Puis à la guise de chacun les gens se sont promenés à pied pour visiter les hauts lieux historiques qui étaient intéressants. Une journée passée en flânant et prenant du bon temps, pas de stress et tout cela sous un soleil ravissant. La soirée était réservée aux résultats des clubs programmés à 21h00. Hélas, Sieur Dieter Sass, président du jury en personne, a eu un manque de respect envers les organisateurs et des participants en repoussant le tout de trois quarts d'heure! Il faut savoir que Monsieur est Allemand et que la Mannschaft jouait un match au mondial. Coupez-moi cette télé... Dommage! C'est la FMV qui remporte le prix pour le club représentant la Suisse le mieux classé.

Le lendemain était réservé à la parade des nations, chacun va nettoyer sa brêle pour qu'elle ait belle allure, certaines sont surmontées de drapeaux ou autres décorations. Plusieurs se déguisent à souhait ce qui fait que, lors du défilé, les badauds sont enchantés. A nouveau, les nations ont eu droit aux applaudissements d'un très nombreux public tout spécialement dans la ville de Herentals. La soirée de clôture s'est déroulée par les traditionnelles remises de coupes avec une nouvelle victoire de l'Italie représentée par 250



Legende: Le camping des Suisses – Das Schweizer Camp.

transalpins. Louise et Ernst Greutert sont montés sur le podium sous les applaudissements nourris, voire même une ovation pour recevoir leur récompense pour leur 40<sup>ème</sup> participation aux Rallyes. Je laisse le soin à Ernst Gamper de faire un mot à leur honneur en plus de ce compte rendu. Lors du repas, les échanges de maillots vont bon train, embrassades, photos, un verre, des adresses

échangées font que tout cela se déroule dans l'amitié. C'est toujours un moment sympathique et émouvant que d'y participer. C'est aussi le moment des adieux, on fait le point et, en résumé, ce Rallye était si parfait que nous ne nous souviendrons que du lieu et nous nous dirons que c'était bien. Les souvenirs qui restent gravés dans les mémoires sont souvent ceux où il y a des aventures.

Au fait, nous ne pouvons que féliciter ces organisateurs qui ont mis sur pied une rencontre à la perfection car les repas étaient de très bonne qualité, et l'emplacement très bien situé avec le soleil en plus, que demande le peuple, alors à l'année prochaine tout près de Vienne.

Jean-Bernard Egger



Patrick Avanthey (FMV) reçoit le prix des clubs – Patrick Avanthey (FMV) erhält den Clubpreis.



Tous ensemble à table – Die Schweizer gemeinsam bei Tisch.



## Impressum MOTOnews

Auflage/Edition: 8000 Expl.

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

Mode de parution: 4 × par an, l'abonnement pour les membres FMS est inclus dans la cotisation annuelle.

### Herausgeberin/Editeur:

Fédération motocycliste suisse  
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz  
Federazione motociclistica svizzera

### Adresse:

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

### Öffnungszeiten:

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

### Heures d'ouverture:

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

Postkonto/CP: 12-3456-0

BIC: POFICHBE

IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0

### Redaktion/Rédaction:

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

### Druckerei/Imprimerie

Merkur Zeitungsdruck AG  
Postfach 1314  
4901 Langenthal

# Agenda FMS September–Februar 2011

## SEPTEMBER

- 11.–12.09. Motocross SM/CS Motocross in Roggenburg
- 11.–12.09. Enduro-Endurance à Peney
- 11.–12.09. Motorradmagazin FMS im Fernsehen Schweiz5
- 17.–19.09. Strassen-SM/CS Route Slowakiaring
- 18.–19.09. Motocross-SM/CS Motocross à Vieux-Près
- 19.09. Pocket-Bike-SM/CS Pocketbike à Chessel/VD
- 25.–26.09. FHRM Vintage Bergrennen Steckborn

## OKTOBER

- 02.–03.10. Supermoto-SM/CS Supermoto in Frauenfeld
- 02.–03.10. Pocketbike-SM/CS Pocketbike à Courgenay
- 03.10. Trial-SM/CS Trial à Grandval
- 09.–10.10. Minibike-Trophy à Lédenon/F
- 30.10. Strassen-SM-Party in Bern

## NOVEMBER

- 20.11. Fest der Meister in Leytron/VS  
Fête des champions Sport à Leytron/VS
- 27.11. Fest der Meister in Tavannes  
Fête des champions Tourismus à Tavannes

## DEZEMBER

- 03.–04.12. Internationales Supercross Genf  
International SX de Genève

## FEBRUAR 2011

- 26.02. GV FMS in Frauenfeld/AG FMS à Frauenfeld

**Spécialiste  
de l'équipement  
moto en Valais**

**200m<sup>2</sup> d'exposition**



**Jean-Claude Haefliger**  
Rte d'Aproz 8  
1950 Sion  
Tél. 027 322 07 00  
[www.aplusmoto.ch](http://www.aplusmoto.ch)

**GAERNE**



**ACERBIS**

**cardo**



BIKER FASHION

**BÜSE**

**ZANCONA**



**ARROW**



**HERIK**

**ARLEN  
NESS**



**daytona**



**MOTOREX**  
Oil of Switzerland



**Vente de casques, bottes, gants, vêtements et accessoires**



## Tolle Schweizer beim Meritum-Treffen in Ettelbruck

*In diesem Jahr stellten der Luxemburger Verband und der lokale Club des Örtchens Ettelbruck gemeinsam das traditionelle Treffen, wie immer eine Woche vor der FIM-Rallye, auf die Beine. Zu diesem Anlass trafen sich mehr als hundert Gewinner, darunter auch die 25 Vertreter der FMS. Die Teilnehmer waren von der Schönheit dieses kleinen Landes, seinen Sehenswürdigkeiten und der exzellenten Küche vollauf begeistert.*



Auf dem Weg ins Grossherzogtum Luxemburg, genauer gesagt in den nördlichen Teil des Landes, nahmen alle Motorradfahrer die Strecke ihrer Wahl und zogen durch einladende Städtchen, bunt geschmückt mit ihrer anheimelnden Blumenpracht. Die Organisatoren hatten beschlossen, das Fest auf die ganze Region auszudehnen, und die Camper wurden eingeladen, ihre Zelte auf dem hübschen Campingplatz der Ortschaft aufzustellen. Die Begrüssung und das anschliessende Abendessen fanden in einer alten Mühle statt. Weitere Teilnehmer waren in einem Hotel einer nahegelegenen Ortschaft untergebracht.

Am ersten Tag stand ein Motorradausflug nach Bastogne im benachbarten Belgien auf dem Programm. Hier wurde die historische Altstadt besichtigt sowie ein Museum mit Waffensammlung und eine Ausstellung militärischer Fahrzeuge aus der dunklen Zeit des Zweiten Weltkrieges.

Am nächsten Tag zogen die Biker weiter auf eine kurvige und spektakuläre Tour, die sie auf Gipfel rauf und wieder runter in wilde und unberührte Schluchten führte. Höhepunkt war der Besuch der Stadt Luxemburg, der Hauptstadt des gleichnamigen Grossherzogtums, mit ihrem Schloss, der

Festung und all den anderen kunstvollen Sehenswürdigkeiten, die hier zu finden sind. Die Stadt Luxemburg befindet sich im Süden des Luxemburger Sandsteinplateaus aus dem Jura, das im Herzen von Gutland liegt, einer ziemlich tief gelegenen, flachen Region, die zwei Drittel des südlichen Landesteiles bedeckt.

Weiter ging es auf diesem abwechslungsreichen Ausflug mit einer Fahrt durch die kleine Luxemburger Schweiz, um dann wieder nach Ettelbruck zurückzufahren. Nach einem kleinen Umzug der verschiedenen Nationen begann ein Empfang des Bürgermeisters im historischen Rathaus des Ortes. Anschlies-

send ging es zum Abendessen in eines der besten Restaurants der Region mit kulinarischen Gerichten, die eine wahre Gaumenfreude waren.

Dieses Meritum-Treffen fand zwar bei wechselhaftem und recht kaltem Wetter statt, hat aber den Teilnehmern dennoch grosse Freude bereitet. Alle haben sich nach dem freundschaftlichen Treffen und dem mehr als guten Essen schliesslich zufrieden auf den Heimweg begeben. Wir können den freiwilligen Organisatoren zu dieser Veranstaltung nur herzlich gratulieren.

Jean-Bernard Egger



## Les Suisses bien présents à Ettelbruck

**La fédération luxembourgeoise et le club local de la bourgade de Ettelbruck s'étaient unis pour organiser le traditionnel rendez-vous annuel qui se déroule toujours la semaine précédente du Rallye FIM. Cette manifestation a réuni une bonne centaine de jubilaires dont vingt-cinq représentants la FMS. Les participants ont été enchantés de visiter ce petit pays qui cache des trésors et où la gastronomie est très relevée.**

Chaque motard s'est rendu par les routes de son choix au Grand Duché du Luxembourg, plus précisément dans la partie nord du pays avec pour décor une superbe petite cité accueillante où les fleurs apportent une atmosphère chaleureuse. Les organisateurs avaient choisi de répartir la fête dans toute la région, les campeurs étaient conviés à planter leurs chapiteaux sur le magnifique camping communal, l'accueil se passait dans un ancien moulin où aura lieu ensuite le repas du soir. Les autres participants se trouvaient dans un hôtel d'un village voisin.

Le premier jour était réservé à une balade à moto afin de se

rendre à Bastogne dans la Belgique voisine pour visiter le centre historique et un musée montrant une collection d'armes et véhicules militaires en souvenir de la triste guerre mondiale des années 40.

Le lendemain, les motards étaient invités à prendre des routes à la fois sinueuses mais également spectaculaires puisque nous sommes passés par des points culminants et des vallées pour descendre ensuite dans des gorges très sauvages et intactes.

La cerise sur le gâteau a été la visite de la capitale qui n'est autre que la ville de Luxem-

bourg avec son très beau château ainsi que ses remparts. La cité est une richesse de particularités artistiques. La ville de Luxembourg se situe dans le sud du plateau de Luxembourg, une grande formation de grès datant du jurassique qui forme le cœur du Gutland, région relativement plate de basse altitude qui couvre les deux tiers sud du pays.

La suite de cette superbe promenade s'est poursuivie par un passage dans la petite Suisse luxembourgeoise pour ensuite retourner dans la ville d'accueil. Après une petite parade des nations, tout le monde était reçu par Monsieur le Maire dans

la salle de l'hôtel de ville, haut lieu historique dans un bâtiment digne d'un monument. Le repas du soir nous a été servi dans un des meilleurs restaurants de la région avec des plats d'une finesse à réjouir nos papilles.

Ce Meritum qui s'est déroulé par un temps changeant mais plutôt froid a réjoui les participants qui ont repris la route très satisfaits de ces journées conviviales et de qualité surtout pour les menus servis. Nous ne pouvons que féliciter ces organisateurs volontaires.

Jean-Bernard Egger



Wie Cornu aus Tavers seine Gold gegen einen John Deere eintauschte – Quand Cornu de Travers change sa Gold contre un John Deere.



# 19. Rallye «Madone des Centaures»

*Seit 1952 feiert die schweizerische Sektion des Moto Club de la Madone des Centaures International (MC-MCI) die Beschützerin der Auto- und Töfffahrer. Zum sechsten Mal hat der Auto-Moto Club du Mouret und Umgebung die Organisation dieser Veranstaltung übernommen. Diese Feier hat am 1. Juni-Wochenende in Le Mouret stattgefunden, ein Wochenende voller Sonne am Himmel und in den Herzen.*



Dieses Treffen findet jedes 5. Jahr statt und stellt ein touristisches, sportliches, freundschaftliches und religiöses Erlebnis dar. Zudem erlaubt es auch die Entdeckung einer neuen Region.

mehrere Freunde des FMV und stempelten ihr Heft ab. An diesem Wochenende gab es auch ein Fest im Wallis. Am Abend wurde die Veranstaltung mit einem Lottomatch eröffnet.

Schon am Donnerstag, als wir die letzten Vorbereitungen zu Ende brachten, besuchten uns

Am Freitag sind dann die letzten Maschinen für die Ausstellung alter Motorräder einge-

troffen. Sehr schöne und seltene Exemplare wurden von ihren stolzen Besitzern präsentiert. Unsere Sponsoren konnten auch ihre neuen Modelle ausstellen. Die ersten ausländischen Teilnehmer kamen auch schon früh und platzierten sich im Camping und in den naheliegenden Unterkünften. Am

Abend genoss man Leckerein aus der Küche und rundete den Tag mit dem Besuch der Gouilles Agasses und einem Ständchen der Guggenmusik von Le Mouret ab.

Am Samstag nach dem Frühstück startete die touristische Ausfahrt, welche von Denis Nawratil, Präsident der Schweizer Sektion des MC de la Madone des Centaures, organisiert wurde. Ungefähr 60 Töfffahrer aus Frankreich, Belgien, Deutschland, Italien, Spanien und der Schweiz nahmen an dieser Ausfahrt durch Le Vully mit anschliessendem Mittagessen in Le Chasseral teil. Kaffee und Gipfeli gab es bei unserem Freund Yves von Stunt-Zone in St-Aubin. Auf dem Heimweg wurde dann noch eine Erfrischung am Schiffenen Damm angeboten.

Für diejenigen, die nicht dabei sein konnten, wurde ein Besuch bei der Giesserei Roulin, einer Glockengiesserei in Treyvaux, organisiert. Am Nachmittag kam überraschend die grosse italienische Delegation mit mehreren alten Motorrädern der Castellazzo-Bormida-Zeit (Castellazzo-Bormida in der Nähe von Alessandria ist der Sitz der MC-MCI). Schliesslich gab es den offiziellen Empfang für die Delegierten im Gemeindesaal und anschliessend eine Feier in der Festwirtschaft. Menu: Soupe de Chalet, Grilladen, Barchfilet und Unterhaltung mit der Guggenmusik Les Trois Canards aus Freiburg.

Am Sonntag folgte dann der grosse Tag: die Vorstellung der ersten Centaures und ihrer Götter







sowie ein grosser Umzug mit mehr als 1500 Teilnehmern bis zum Freiburger St.-Nikolaus-Münster. Die ersten 10 Centaures durften mit ihrem Töff in das Münster fahren und eine Segnung erhalten. Ein schöner Gottesdienst unter der Leitung von Pfarrer Betticher wurde abgehal-

ten. Der Umzug kehrte nach Le Mouret zurück, wo es ein Mittagessen gab. Am Nachmittag gab es Unterhaltung von Les Canetons, den «Kindern» der Trois Canards, und die Preisverleihung mit schönen Glocken, anstelle der traditionellen Pokale. Und schon war es wieder Zeit

für den Abschiedsgruss. Was für ein schönes Fest, bis bald in Alessandria oder in Spanien nächstes Jahr! Es gilt abschliessend Danke zu sagen. Danke an die Behörden, die Kirche, die Teilnehmer, die Mitglieder des AMC Le Mouret, des MC-MCI, die naheliegenden Clubs, Hel-

fer, Sponsoren sowie das OK und seinen Präsidenten Etienne Clément.

Die Resultate und Bilder der Veranstaltung finden Sie im Internet unter: [www.amclemouret.ch](http://www.amclemouret.ch).

*Jacky Leibzig, OK-Mitglied*





# 19<sup>ème</sup> Rallye suisse de la Madone des Centaures



Depuis 1952, la section suisse du Moto Club de la Madone des Centaures International (MC-MCI) fête la protectrice des motocyclistes et automobilistes. Pour la sixième fois, l'Auto-Moto Club du Mouret et environs a accepté la tâche d'organiser cette grande fête qui a eu lieu à Le Mouret le 1<sup>er</sup> week-end de juin, un week-end de soleil dans le ciel et dans les cœurs.

Cette concentration, qui a lieu tous les 5 ans, revêt un caractère touristique, sportif, amical et religieux permet à tous les motards et leurs nombreux amis, non seulement de pratiquer leur sport favori, mais également de découvrir notre belle région et ses environs.

Déjà le jeudi, alors que nous mettions la touche finale dans notre cantine, plusieurs amis de la FMV nous rendirent visite pour timbrer leur carnet. C'est qu'il y avait aussi fête en Valais ce week-end. Le soir, un loto ouvrit officiellement la manifestation. Le vendredi, les dernières machi-

nes sont arrivées pour l'exposition d'anciennes motos. De très belles machines, et de très rares exemplaires aussi, ont été présentés par leurs propriétaires. Nos sponsors ont pu aussi exposer leurs nouveaux modèles.

Les premiers étrangers arrivèrent déjà et prirent place au camping, dans les abris de la PC, ou dans les logements des environs. Le soir, test grandeur nature pour l'équipe de cuisine, et visite des Gouilles Agasses, la guggenmusik du Mouret. Le samedi, après le déjeuner, départ pour la virée touristique, organisée par le président suisse de la Madone des Centaures, Denis Nawratil. Environ 60 motards, Français, Belges, Allemands, Italiens, Espagnols et Suisses, prirent la route pour une escapade par Le Vully, et dîner au Chasseral. Café et croissants furent pris chez notre ami Yves de Stunt-Zone à St-Aubin. Au retour, pause rafraîchissement au barrage de Schiffenen.

Pour ceux qui ne purent participer à la virée, une visite de la

Fonderie Roulin, fonderie de cloches à Treyvaux, fut organisée.

Dans l'après-midi, la grande délégation italienne arriva, avec surprise, plusieurs machines d'époques de Castellazzo-Bormida, siège de la Madone des Centaures près d'Alessandria.

Réception officielle pour les délégations à la salle communale et ensuite fête à la cantine. Au repas: soupe de chalet, grillades, filet de perches. Animation avec la guggenmusik Les Trois Canards de Fribourg.

Dimanche, le grand jour: présentation des 1<sup>er</sup> Centaures et







de leurs marraines. Grand cortège avec plus de 1500 participants jusqu'à la cathédrale St-Nicolas à Fribourg. Les dix premiers Centaures purent entrer avec leurs motos dans la cathédrale pour y recevoir la bénédiction. Une belle messe officinée par Monsieur l'Abbé Betticher. Retour du cortège par

grappe, à Le Mouret pour le dîner. Les délégués avec les premiers Centaures furent conviés au repas officiel.

Animation de l'après-midi par les Canetons, les «enfants» des Trois Canards. Proclamation des résultats et remise des Prix, de belles cloches à la place de la traditionnelle coupe.

Et déjà l'heure des adieux. Que la fête fût belle, mais à bientôt à Alessandria ou en Espagne l'année prochaine.

Merci à tous, les autorités, le diocèse, tous les motards venus participer de près ou de loin et au public. Merci à tous les membres de l'AMC le Mouret, le MC-MCI, les clubs voisins et les

bénévoles sans qui nous ne pourrions organiser une si belle fête. Merci aux sponsors. Merci au comité d'organisation et à son Président, Etienne Clément.

Tous les résultats ou autre infos sur [www.amclemouret.ch](http://www.amclemouret.ch)

*Jacky Leibzig, membre du CO*





# Töff-Treff Chommle 2010

**In Gunzwil (LU) gehört der Mittwochabend ganz den Töfffahrern.**

Am vergangenen Mittwoch, 4. August 2010, verwandelte das Moto-Racing-Team Sursee den grossen Parkplatz beim Restaurant Chommle in Gunzwil einmal mehr zum Treffpunkt der Zweiradfans aus der ganzen Zentralschweiz. Es war kurz vor 18 Uhr, als Petrus auch noch die letzten dunklen Wolken am Himmel verschwinden liess und damit einem gemütlichen Töff-Treff nichts mehr im Weg stehen konnte.

Rund 500 Biker und Bikerinnen erlebten einen abwechslungsreichen Abend mit tollen Attraktionen und viel Prominenz aus dem Motorsport. So stellten sich die Schweizer GP-Hoffnung Randy Krummenacher oder das derzeit führende Team aus der Endurance-WM, das Team Bolliger, den interessierten Fragen aus dem Publikum und erfüllten auch den einen oder anderen Autogrammwunsch.

Nebst dem Genuss einer feinen Wurst vom Grill oder den interessanten Benzingesprächen unter Gleichgesinnten bot sich den Besuchern und Besucherinnen aber auch die Möglichkeit, sich am Stand von iXS Motorcycle

Fashion über die neusten Trends in Sachen Motorradmode und Zubehör zu informieren.

Als Höhepunkt des Abends wurde im Rahmen einer Benefiz-Aktion ein original Rennkombi von Randy Krummenacher verlost. Der Präsident des Moto-Racing-Teams Sursee, Erich Felder, lobte die grosse Solidarität der Töfffahrer und Töfffahrerinnen und durfte aus dem Erlös dieser Aktion stolze 900 Franken an die Institution deltaHuis Büro überreichen.

Das Moto-Racing-Team Sursee wurde 1974 von einem Kreis motorradbegeisterter junger Leute gegründet und konnte im Laufe der Jahre über 30 Rennsportveranstaltungen durchführen oder mitorganisieren. Seit 20 Jahren lädt das MRTS jeden Mittwochabend in der Sommerzeit zum Töff-Treff beim Restaurant Chommle. Die Einnahmen aus dem dortigen Grillbetrieb bilden dabei jeweils die Grundlage für die Unterstützung der clubeigenen Rennfahrer.

*Moto-Racing-Team Sursee (Text und Bilder)*



Der grosse Parkplatz vor der «Chommle» ganz in Bikerhand.



Hämpu Bolliger erklärt die technischen Feinheiten eines Langstreckenmotorrades.



Randy Krummenachers Autogramme liegen ganz hoch im Kurs.



Le Mouret, Granges et Les Mosses: des fêtes sympathiques

## Le retour des concentrations officielles, une bonne nouvelle!

**Depuis quelques années à l'exception des Planchettes, nous n'avions plus de concentration officielle FMS en Suisse mise à part les journées de timbrages. Plusieurs clubs de motos se sont lancés cette année à remettre sur pied de telles manifestations. Au Mouret la Madone des Centaures a lieu tous les cinq ans et revient à chaque fois au programme, les nouvelles de Granges et des Mosses méritent une meilleure récompense pour le travail important réalisé.**

Comme indiqué ci-dessus, le Moto-Club Le Mouret organise tous les cinq ans le premier week-end de juin le rassemblement de la Madone des Centaures. Cette manifestation internationale est organisée à tour de rôle entre les clubs français, belges, allemands, espagnols et suisses. A Alessandria uniquement, les Centaures se rencontrent toutes les années le second dimanche de juillet. Au Mouret, les organisateurs ont une place toute trouvée près de la salle de sports, on peut y camper, parquer, monter un chapiteau et faire la fête. Même une superbe exposition de motos

d'époques est mise sur pied dans la salle des sports, une expo fringante et haute en couleurs. L'accueil y est bon enfant, les prix motards sont adoptés et l'ambiance est agrémentée à souhait. A l'accueil, Monique et ses amies nous reçoivent avec le sourire. Le dimanche, c'est la journée des Centaures et ils emmènent un long cortège de plus de 1500 motos en direction de la cathédrale de Fribourg pour la traditionnelle bénédiction. Quelques motos sont choisies pour entrer dans la cathédrale, ce privilège est acquis par un choix dont seuls les Centaures ont le secret. Cette bénédic-



Les bénévoles des MC Navizance et la Lienne pour une Lizance-Party.

tion a un goût de fête et de spiritualité qui amène chacun au partage des belles choses. La concentration a été un beau succès et on se revoit en 2015, n'est-ce pas les amis!

Les motards des Moto-Clubs la Navizance et de la Lienne s'étaient unis pour instituer une nouvelle concentration internationale FIM sous le doux nom de Lizance-Party. Une riche idée car le couvert situé à Granges et le champ qui jouxte le site sont un endroit idéal pour la réalisation d'un tel projet. C'est là, qu'il y a trois ans, eut lieu le Meritum FIM cher à Paul-Henri. Les deux présidents et leurs copains avaient tout fait pour que cela soit une belle fête, orchestre, repas également à prix motards et ambiance avec à la clef une visite de la région en groupe. Les concerts ont rencontré un suc-

cès; les participants inscrits ont été malheureusement inférieurs aux attentes, la collusion de date avec une autre manifestation y est-elle pour quelque chose? Pas la peine d'y penser, l'essai est tout de même encourageant et il faut se faire connaître. Bonne expérience et beaucoup de bonne volonté car l'organisation était sans faille! Qu'on se le dise!

Aux Mosses la manifestation a été connue assez tardivement et le temps, malheureusement mitigé, n'a pas arrangé les choses. Car même si le Moto-Club d'Aigle était enthousiaste, il n'a pas été suffisamment récompensé pour le travail entrepris. La commission de sécurité routière FMS était présente sous la houlette du dynamique président Philippe Hauri qui présentait les thèmes abordés pour convaincre les motards que la sécurité doit être faite par les motards. Le but est de prendre conscience que les améliorations des infrastructures passent par un engagement de chacun d'entre nous. La gendarmerie vaudoise présentait son équipement de contrôle mais était surtout présente pour montrer aux motards que leur comportement est de la responsabilité de chacun. D'autres représentants d'équipement et quelques stands de boissons et repas étaient à disposition des participants. Un jeu a même été mis sur pied alors qu'une place de camping était réservée à celles et ceux qui voulaient passer la nuit sur place. Des activités récréatives étaient prévues. Là aussi, les organisateurs méritent d'avoir plus de monde car la motivation est là. Bravo, continuez!



Le Moto-Club d'Aigle et une belle rencontre de motos.

Jean-Bernard Egger



Le Simplon, Adlikon, Heimberg, les Plânes et Loye ont connu un beau succès

## Les timbrages ont toujours la cote!

Traditionnellement, la saison commence par le timbrage du Simplon, organisée par le club du même nom, dans le cadre de la bénédiction des motards. Même si seulement quelque 500 mordus se sont déplacés, cela a été tout de même un beau succès par le temps exécrable qu'il faisait. Le beau temps apporte toujours son flot de motards avec le bonheur que cela rapporte aux participants; c'est tellement beau là-haut quand il reste de la neige et que le soleil brille, ce sera pour l'an prochain, promis!

Le MSC Züri est infatigable avec sa fête de la moto qui a lieu tous les ans à la fête des mères. Cette année à nouveau, le soleil était de la partie et le Töff-Fäscht a rencontré un succès avec le rassemblement des motos anciennes et la participation des motards du tourisme. La place de parc était bien remplie sur le coup de midi; il faut dire qu'il est toujours sympathique de côtoyer des passionnés de la mécanique ancienne. Un tout beau succès.

Le Moto-Club d'Heimberg organise une journée bien sympathique pour les amateurs de promenades, cette rencontre mérite d'être mieux connue, car malheureusement les romands sont souvent mal renseignés. Les organisateurs se donnent beaucoup de peine pour réaliser cette journée qui est une bonne idée. Une belle manifestation dans une région superbe avec des motards sympas!

Le Moto-Club des Bayards avait donné rendez-vous aux détenteurs des différents carnets de tourisme sur les hauts du Val-de-Travers, plus précisément aux Plânes sur Couvet. Les membres du groupe Meritum FIM de Suisse étaient également conviés. Malgré un temps mitigé, les participants sont venus en nombre récompenser les efforts des bayardins. Sur le coup du repas de midi, le chemin était encombré de motos sur presque cent mètres, les premiers arrivés ont dû patienter un peu et repartir les derniers tout ça dans la bonne humeur. Les derniers arrivants ont pointés jusque tard en



Les bénévoles MSC Züri-Zürich d'un magnifique Töff-Fäscht.

fin de journée ce qui prouve que le plaisir de se rencontrer n'a pas d'heure.

Cette année, un nouveau timbrage est venu garnir les activités touristiques FMS, en effet le Moto-Club d'Ange Heureux de

Grône a mis sur pied une rencontre sur les hauts de Loye en Valais. Bichon et ses potes ont proposé la visite d'une scierie qui fonctionne au moyen d'un moulin. Un bijou à visiter à tout prix. Une riche idée que de placer cette rencontre à un endroit

où les paysages se voient à perte de vue. Cette manifestation a rencontré une très bonne participation, l'année prochaine sera à coup sûr un succès. Bravo, c'était super!

Jean-Bernard Egger



Le Moto-Club d'Ange et les bénévoles.



Ausgezeichneter Fotograf und Ehrenmitglied der FMS

## Roger Lohrer

**Sind Sie diesem aussergewöhnlichen Mann schon mal begegnet, der weltweit die Strassen auf seinem Motorrad oder im Seitenwagen abgeklappert hat, um bei allen grossen Motorradrennen auf diesem Planeten mit dabei zu sein, nur um ein paar Fotos zu schiessen? Aber sicherlich kennen Sie seine Daytona-Bilder! Okay, der Mann, der sich oft ganz diskret hinter seinem riesigen Objektiv versteckt, heisst Roger Lohrer. Seine grosse Leidenschaft ist das Fotografieren, und damit lässt er uns alles andere als kalt.**

1948 wird der spätere Biker im Örtchen Le Locle geboren und verbringt dort seine Jugend. Heute ist er verheiratet und hat selbst Kinder. Nach einer Lehre zum Feinmechaniker spezialisiert er sich auf die Erdölindustrie und arbeitet in der Raffinerie von Cressier. Schon in seiner Jugend infiziert er sich mit dem Motorradvirus und nimmt an regionalen Motocross-Rennen teil. 1966 macht er schliesslich seinen Führerschein und kauft sich eine NSU Max, 250 ccm. Mit anderen Motorradbegeisterten gründet er 1968 den Motorradclub der Zentauren in Chaux-de-Fonds, mit dem er zuerst Treffen organisiert und sich dann dem Motocross widmet. Bis ihn endlich die Leidenschaft fürs Fotografieren erfasst. Schliesslich

treibt ihn die Abenteuerlust auf dem Motorradsattel einer BMW in den Iran und nach Afghanistan. Zwar geht es auf der Reise durchaus nicht immer nach Plan zu, aber er kehrt glücklich zurück, mit jeder Menge schöner Erinnerungen an Land und Leute.

Danach lässt er bei keiner Motorradreise oder später mit dem Seitenwagen seine Kamera mehr zurück. Lohrer fehlt bei keinem Grand Prix im europäischen Motorradsport, reist zu zahlreichen Motocross-Rennen und anderen Veranstaltungen. Dieser Tage hat er zum 21. Mal an der Bike-Week in Daytona teilgenommen, eines der interessantesten Rennen auf der Welt, mit beinahe jeder Diszi-

plin, die es im Motorradsport überhaupt gibt. Heute begegnet man Roger Lohrer eher auf Superbike-Rennen als auf den Grand Prix, mal abgesehen von dem in Le Mans (was er immer noch recht human findet) oder dem Sachsenring, der ihm nach wie vor Spass bereitet und interessiert. Für seine Begriffe ist der Motorradsport immer «cleaner» geworden und er kann sich kaum vorstellen, wo das mal enden soll. Im Moment fährt er ein dreirädriges Motorrad aus der Werkstatt von Laurent Sauterel und freut sich noch höllisch, mit seinem «Africar» herumzugondeln, auf das er das Motiv von Kamerafilmen aufgemalt hat. Was seiner Leidenschaft fürs Motorrad und das Fotografieren eine echte Doppeldeutigkeit verleiht.

Wer Roger persönlich trifft, ist von seiner Bescheidenheit begeistert, mit der er über sein Leben spricht. Als Rentner hat er jetzt endlich Zeit, alle seine Filme zu digitalisieren. Sollten Sie mal bei ihm vorbeischauchen wollen, um sämtliche seiner 650 Fotoalben (mit 5 cm Dicke) zu durchforsten, müssten Sie sich schon in seiner Nähe einquartieren. Alle Fotos zusammen füllen zwei ganze Zimmer! Und sollten Sie rein zufällig fragen, ob er womöglich 1979 von Ihnen ein Foto bei der legendären Demo

gegen die Versicherungsprämienenerhöhung in Bern gemacht hat, dann fackelt Roger nicht lange. Seine Millionen Fotos sind fein säuberlich katalogisiert. Auf die Frage, wofür denn so viele Fotos überhaupt gut sein sollen, antwortet er, eben für die Fachpresse oder all die vielen Leute, die Fotos von ihm wollen. In den Jahrbüchern finden sich jede Menge Bilder von Roger Lohrer. In seinem Portfolio hat er eigentlich sämtliche Piloten von Rang und Namen: Jarno Saarinen oder weiter Giacomo Agostini, Phil Read, Jacques Cornu, Rolf Biland und viele andere mehr wie auch Valentino Rossi höchst persönlich. Roger ist sowohl für die Motorradbilder als auch für die zahlreichen Piloten bekannt, die er vor der Linse hatte. Wegen seines grossen Engagements für den Motorradsport und sein profundes Wissen darüber wurde er vor ein paar Jahren von der Generalversammlung der FMS zum Ehrenmitglied ernannt.

Trotz Rente verbringt er die meiste Zeit auf Rennen oder auf Treffen und Veranstaltungen mit Motorradfreunden. Und seien Sie versichert: er kommt immer noch jedes Mal mit jeder Menge neuer Fotos nach Hause.

Jean-Bernard Egger

## RICHTIGSTELLUNG

### Geben wir der FMV die Ehre, die ihr gebührt!

Für die Ausgabe der Moto News 02/10 schrieb ich einen Artikel über die FMS-Versammlung, die in diesem Jahr in Martigny stattfand. Leider ist mir ein Fehler unterlaufen: die Organisation dieser Veranstaltung wurde mit Meisterhand vom Walliser Motorradverband durchgeführt und nicht vom Motorradclub Martigny, wie ich irrtümlich behauptet habe. Sicherlich haben die zahlreichen Mitglieder des Clubs in Martigny viel zum Gelingen beigetragen, aber sie waren dabei nicht auf sich allein gestellt. Der Club war eigentlich nur verantwortlich für die CERM-Ausstellung. Wir entschuldigen uns in aller Form und geben die Ehre an den weiter, dem sie gebührt!

Jean-Bernard Egger

## RECTIFICATIF

### Rendons à la FMV ce qui lui appartient!

Dans le journal de ce printemps Moto News 02/10, j'avais rédigé un texte sur l'assemblée FMS qui s'est déroulée à Martigny en avril de cette année. Une erreur s'est glissée: l'organisation de cette assemblée a été conçue de main de maître par la Fédération Motorisée Valaisanne et non pas par le CM Martigny comme indiqué par erreur. Bien sûr une grande partie des membres du club martigneraise étaient impliqués mais ils n'étaient pas les seuls. C'est uniquement l'organisation de l'Expo au CERM qui leur appartient. Avec nos excuses et rendons à César ce qui est à César!

Jean-Bernard Egger



Un photographe exceptionnel et membre d'honneur FMS

## Roger Lohrer

***Avez-vous déjà rencontré ce bonhomme atypique qui écume les routes à moto ou en side-car pour se rendre aux grandes courses de motos qui se déroulent sur la planète dans le but d'y faire des photos? N'avez-vous pas vu ses œuvres sur les courses de Daytona? Et bien ce bonhomme souvent discret et caché derrière un immense objectif s'appelle Roger Lohrer et ce passionné de photo ne nous laisse pas indifférent.***

C'est au Locle qu'est né ce motard en 1948 où il a passé sa jeunesse, aujourd'hui il est marié et père de famille. Après un apprentissage de mécanicien de précision il se spécialise dans le domaine du pétrole et travaillera à Cressier à la raffinerie. Très jeune il a le virus de la moto et parcourt déjà les motocross de la région. En 1966, il passe son permis et s'achète une NSU Max 250 cc. En 1968, avec d'autres passionnés, il fonde le Moto-Club des Centaures à la Chau-de-Fonds, avec lequel il se lance dans l'organisation de concentrations puis de motocross. L'amour de la photo lui prend soudain et il se lance dans une balade en Iran et en Afghanistan au guidon d'une BMW. Les aventures à travers ces pays sont parfois un peu tumultueuses, mais il en revient enrichi par les beautés des paysages traversés et les gens rencontrés.

Par la suite, la photo devient une part importante de ses voyages toujours à moto puis en side-car, il écume les routes à travers les grands prix du continental circus, des divers motocross, trials et autres manifestations. A ce jour il a participé au 21<sup>ème</sup> Bike-Week de Daytona, une des plus fabuleuses semaines de courses au monde avec quasiment toutes les disciplines que rassemble la moto. Aujourd'hui on risque de le rencontrer plus souvent aux courses de Super bike que sur les GP mise à part Le Mans (toujours aussi humain) et au Sachsenring où il trouve encore un intérêt et du plaisir. Cela est devenu tellement aseptisé qu'il se demande encore comment cela se passera ensuite. Actuellement il possède également un motorcycle Tri-car, fabriqué par Laurent Sauterel, et se fait toujours plaisir de conduire le modèle «Africar» qu'il a fait peindre en pellicule photo. Comme quoi la passion moto-photo n'a pas d'ambiguïté. Lorsque vous rencontrez Roger,



Roger Lohrer – la passion de la photo et la moto pour un membre d'honneur FMS.

c'est tout de modestie qu'il vous parle de sa vie et de ses rencontres. Aujourd'hui à la retraite il digitalise toutes ses pellicules sous forme informatique. Il faut dire que si vous allez chez lui pour consulter un de ses 650 albums (de 5 cm d'épaisseur), il faudra mettre votre campement dans la région car le tout remplit deux chambres. Si vous avez une idée de savoir s'il a une photo de vous prise en 1979 à la fameuse manifestation de Berne sur les assurances moto, Roger n'a aucune peine à vous la montrer car le million de photo est répertorié dans une cartothèque soigneusement mise à jour et organisée. Quand on lui

demande, mais alors à quoi ont servi toutes ces photos, il répond qu'une belle partie a été utilisée dans la presse spécialisée et que de nombreuses personnes sont demandeuses. Si vous lisez le volume annuel de l'Année moto, Roger se fait une belle part de représentation, vous pouvez à l'occasion même y voir son portefeuille. Il faut savoir que Roger a côtoyé une très grande partie des pilotes prestigieux qui nous ont fait rêver lors de leurs exploits, tout y est de Jarno Saarinen en passant par Giacomo Agostini, Phil Read, Jacques Cornu, Rolf Biland et tant d'autres comme Valentino Rossi en personne.

Roger est aussi connu du monde de la moto que de nombreux pilotes prestigieux. Son engagement pour la cause de la moto, son grand savoir a fait, qu'il y a quelques années, l'assemblée générale FMS avait élu Roger Lohrer au rang de membre d'honneur.

Malgré sa retraite, il passe encore la plupart de son temps dans les courses mais aussi lors des rencontres entre motards ou même concentrations, et rassurez-vous, il en sortira toujours quelques photos de la journée.

Jean-Bernard Egger



# Meisterschafts Party

Schweizer Motorradmeisterschaft

Samstag 30.10.2010

*Eintritt frei*

## Ehrungen der Klassen:

- Superstock 1000
- Superstock 600
- Suzuki B-King Trophy
- Swiss Ducati Challenge
- Swiss Open

## Progamm:

- Aperero ab: 19:00 Uhr
- Show
- Ehrungen
- Party

Liquid Club Bern

[www.liquid-bern.ch](http://www.liquid-bern.ch)



# Michael Savary



Er ist 23 Jahre alt und fährt seit 5 Jahren im Paddock SBK. 2010 ist ein entscheidendes Jahr für Michael. Nachdem er die Europameisterschaft 2006 der STK als 7. und 2007 als 8. beendet hat, wechselt er altersmässig in die höhere Kategorie, die Weltmeisterschaft der Superstock 1000. Nach 2 Jahren Lehrzeit (2008 im 19. und 2009 im 11. Rang) gibt er sich alle Mühe, 2010 erfolgreich zu sein. Im Junior Team Garnier will er die Saison 2010 bestreiten, auf einer BMW, welche als Motorrad des Jahres 2010 gilt.

Nach einem vielversprechenden Saisonauftakt und einem 10. Platz in Portimão ist Michael zweimal nacheinander zur Aufgabe gezwungen: ein Sturz in Valence und zerstörte Pneu in Assen, an 12. Stelle liegend. Aus diesem Grund kehrt er früher an die Boxen zurück, um einen weiteren Sturz zu vermeiden. Zwei Ausfälle in Folge, das ist Michael noch nie passiert, ihm, der für seine Regelmässigkeit bekannt ist. Gleichzeitig verschlechtert sich die Stimmung im Team und die Moral ist nicht die beste.

Glücklicherweise erhält Michael in Monza Auftrieb, wo er den 6. Platz erreicht, sein bestes Resultat auf diesem Niveau. Wegen der Probleme im Team entscheidet er sich, seinen Vertrag aufzulösen und seinen eigenen



Weg weiterzugehen. Er verzichtet auf den 5. Lauf, um sich auf optimale Art und Weise auf Brünn vorbereiten zu können, wo er den vielversprechenden 10. Rang belegt. In Silverstone ist er gut in die Meisterschaft zurückgekehrt. Alle Versuche beendet er an 10. Stelle. Schliess-

lich erreicht er den 13. Rang, jedoch entwickelt sich die Sache nicht so gut. Seine vor 2 Wochen erlittene Angina hinterlässt Spuren und er fühlt sich physisch nicht optimal. Schlussendlich erreicht er im Final den 16. Rang, aber das Motorrad hat sich gut entwickelt und die

Arbeit im Umfeld ist ausgezeichnet. Dies alles lässt hoffen, dass Michael die drei letzten Rennen in die Punkte-Ränge fahren kann.

*Sébastien Junod  
Übersetzung Werner Schnyder*

## Neue Clubs/Nouveaux clubs

Der folgende Club wurde vom Zentralvorstand als Mitglied in die FMS aufgenommen:  
Le club suivant a été admis par le Comité central en tant que membre de la FMS:

**Motorsportfreunde Frauenkappelen**, Murtenstrasse 99, 3202 Frauenkappelen  
Präsident/Président: Christian Böhlen

FMS-Club-Nr. BE100



# Michael Savary

Agé de 23 ans et présent pour la 5<sup>ème</sup> année dans le Paddock SBK, 2010 est une année charnière pour Michael. Après avoir terminé 7<sup>ème</sup> du championnat d'Europe STK600 en 2006 et 8<sup>ème</sup> en 2007, atteint par la limite d'âge, il passe à la catégorie supérieure, la Coupe du monde Superstock 1000. Après 2 années d'apprentissage (19<sup>ème</sup> en 2008 et 11<sup>ème</sup> en 2009), il se donne toutes les chances pour jouer la gagne en 2010. Il intègre le Junior Team Garnier pour disputer la saison 2010 sur une BMW, unanimement considérée comme LA moto 2010.

Après un début de saison prometteur et une dixième place à

Portimão en ouverture, Michael est contraint deux fois de suite à l'abandon: une chute à Valence et des pneus détruits à Assen alors qu'il était 12<sup>ème</sup>, raison pour laquelle il a préféré rentrer au box plutôt que de risquer une chute. Deux abandons de suite, cela ne lui était encore jamais arrivé, lui qui s'est toujours illustré par sa régularité. Parallèlement, l'ambiance se dégrade dans le team, et le moral n'est pas au beau fixe.

Heureusement, Michael redresse la barre à Monza en terminant 6<sup>ème</sup>, son meilleur résultat à ce niveau. Mais les problèmes dans le team risquant de miner sa fin de saison, il décide de

rompre son contrat pour continuer avec sa propre structure. Il est contraint de renoncer à la 5<sup>ème</sup> manche pour se préparer de façon optimale. Il signe son retour à Brno où il prend une prometteuse dixième place. A Silverstone, il est d'entrée bien dans le coup et flirte durant tous les essais avec la 10<sup>ème</sup> place. Il s'élance finalement de la 13<sup>ème</sup>. Hélas en course, les choses se passent un peu moins bien puisqu'après avoir réalisé un départ moyen, son angine des 2 semaines précédente a laissé des traces et Michael s'en ressent encore un peu physiquement. Au final il termine 16<sup>ème</sup>, mais la moto a bien progressé et le travail au sein de sa structure

est excellent. Très encourageant pour les 3 dernières courses pour espérer le voir décrocher des résultats de pointe.

Sébastien Junod





## TT Isle of Man 2010

*RV Gantner erreicht bei der TT Rang 4 bei den Anfängern und den 41. Rang bei den Superstocks. Aber wie gesagt: die TT lässt sich nicht beschreiben, man muss sie erlebt haben. Lassen wir also den erzählen, der die TT erlebt hat. Hervé Gantner:*



«Freitag, 11. Juni. Mein Rennen als Senior TT ist nach einigen Minuten nach dem Start zu Ende. Ich bin unglaublich enttäuscht, ich wollte unbedingt meine 120 miles (190 km/h) Durchschnittsgeschwindigkeit erreichen, konnte es nicht mal versuchen. Aber ich bin bei guter Gesundheit und habe ein Abenteuer erlebt, das sich die Leute gar nicht vorstellen können. Niemand kann die TT verstehen, niemand kann sie wirklich erklären. Diese Strecke, dieses Rennen lässt sich nicht erklären, nur erleben.

Eine Zusammenfassung der TT zu machen, ist nicht möglich und wäre fast eine Beleidigung. Es gibt keine Worte, um zu erklären, was ich, was wir erlebt haben.

Die Schwierigkeit der Piste ist unbeschreiblich. Es ist einfach die einmaligste, vollendetste Piste der Welt, und ich glaube, der Fahrer, der dieses Rennen gewinnt, sollte als der Beste der Welt bezeichnet werden. Es gibt keinen anderen Ort auf der Welt, wo man eine derartig schnelle (je nach Örtlichkeit auch langsame), eine so schöne, aber auch so gefährliche, teilweise bucklige Piste findet.

Es kommt auch auf die Geisteshaltung an. Die Leute sind sich einig. Alle kommen aus demselben Grund: um sich zu vergnügen, im gegenseitigen Respekt gegenüber den anderen und der Rennstrecke. Die Stimmung unter den Fahrern ist hervorragend. Die echten Fahrer sind da, um sich gegen-

seitig zu helfen und zu beraten. Es ist fantastisch in Douglas, man findet keinen Fahrer, der sich ausserhalb der Piste mit den Leuten prügelt. Man findet auch keinen, der Entschuldigungen für seine Leistungen erfindet. An der TT besprechen sich die wahren Fahrer, kämpfen gegeneinander auf der Piste und fachsimpeln anschliessend. Dort respektiert jeder den anderen, ohne Einschränkungen. Sogar die beiden teilnehmenden Frauen werden wie ihresgleichen respektiert.

An der TT muss man sich nicht wie ein Weihnachtsbaum mit Sponsoren-Aufschriften behängen. Was zählt, ist die Strecke. An der TT kann jeder sich selber sein. Niemand beurteilt den

Menschen, was zählt, ist der Fahrer (und seine Leistung).

An der TT glaubt man fahren zu können und man wird sich bewusst, dass man gar nicht so grossartig ist. Man wird jede Runde kämpfen, um schneller zu fahren. An der TT weiss man, dass jede schnellere Runde uns näher an den Tod bringt, aber man macht es, ohne an ihn, aber an die Schönheit der Strecke zu denken.

Man geht an die TT und kommt verändert zurück.»

Hervé Gantner  
(Übersetzung Werner Schnyder)



## TT Isle of Man 2010

**RV Gantner est revenu du TT fort d'une place de 4<sup>ème</sup> newcomer, et d'une 41<sup>ème</sup> place en Superstock. Mais comme il le dit si bien, le TT ne se raconte pas, il se vit. Laissons donc celui qui l'a vécu essayer de nous le raconter. Hervé Gantner:**

«Vendredi 11 juin. Ma course du Senior TT s'arrête quelques petites minutes après le départ. Je suis incroyablement déçu, je voulais absolument atteindre mon 120 miles à l'heure de moyenne, et je n'ai même pas pu essayer, mais je suis en bonne santé, et j'ai vécu une aventure que les gens ne peuvent pas se représenter. Personne ne peut comprendre le TT avant d'y aller, et personne ne peut vraiment expliquer le TT en revenant. Cette course ne s'explique pas, elle se vit.

Faire un résumé du Tourist Trophy n'est pas possible. Le simple fait de résumer cette course serait une insulte. Il n'y a pas de mots pour expliquer ce que j'ai vécu, ce que nous avons vécu. La difficulté de la piste est inexplicable aussi. C'est tout simplement la piste la plus complète du monde, et je pense que le

pilote qui gagne cette course devrait être considéré comme le meilleur pilote du monde. Il n'y a pas un endroit au monde où on trouve une piste si rapide, mais si lente par endroit. Une piste si belle et si dangereuse par endroit. Une piste si parfaite et si bosselée par endroit.

La beauté du TT ne saurait se résumer par sa magnifique piste. C'est aussi un état d'esprit. Les gens y sont comme en communion, tous viennent pour la même raison. Tout le monde vient pour s'amuser dans le respect des autres et de la piste. L'ambiance entre les pilotes est magnifique aussi. Les vrais pilotes sont là, prêts à s'aider, à se donner des conseils. C'est magique, à Douglas, on ne trouve pas un pilote qui essaie de battre les gens en dehors de la piste, on ne trouve pas de pilote qui s'invente des excuses



pour ses prestations. Au TT, les vrais pilotes parlent entre eux, se battent sur la piste, et en débattent après. Là-bas, chaque pilote respecte tous les autres pilotes, sans restriction. Même les 2 femmes qui roulaient cette année sont respectées comme des pilotes, et non pas comme des femmes-pilotes.

Au TT, on n'a pas besoin de s'habiller comme un sapin de Noël plein de sponsors en dehors, car ce qui compte, c'est la piste. Au TT, on peut être soi-même car personne ne juge l'homme, on juge le pilote.

Au TT, on croit savoir piloter en arrivant, et on se rend compte qu'on n'est finalement pas grand-chose, mais que comme tout le monde sur la piste, on se battra chaque tour pour aller plus vite. Au TT, on sait que chaque tour plus rapide nous rapprocherait facilement de la mort, mais on le fait, sans penser à elle mais en pensant à la beauté de la piste.

Au TT, on y va, et on en revient changé.»

*Hervé Gantner*





## Dijon: Ein spannendes Wochenende

**Vom 27. bis 29. August fanden Lauf 9 und 10 der Schweizer Strassenmeisterschaft in Dijon statt. Das Wetter hat die Aufgabe für die Organisatoren nicht einfach gemacht, da es am Freitag wie aus Kübeln gegossen hat. Zusätzlich erschwerten diverse Stürze den zeitlichen Ablauf und man musste den Zeitplan anpassen, obwohl der eh schon gedrängt war dank der erfreulich vielen Teilnehmer.**

Einen bleibenden Eindruck hinterliess der erste Lauf der Königsklasse Superstock 1000; dreimal rote Flagge und dann noch der unglaubliche Crash der beiden Leader Greg Junod und Patrick Muff in der Aufwärmrunde des zweiten Starts, glücklicherweise wurden beide Piloten nicht verletzt. Erfreulich ist die Bilanz der Veranstaltung aber allemal mit über 200 Teilnehmern und vielen Zuschauern, die sich die Läufe in

Dijon nicht entgehen lassen wollten.

In der Superstock-600-Klasse dominierte Christian von Gunten seine Konkurrenten weiterhin und ergatterte sich die Pole. Im Rennen konnte er sich den Sieg sichern vor Dominik Plüss, der nach einer Verletzungspause wieder dabei ist, und dem Meisterschafts-Leader Pascal Nadalet. Nachdem er auch im zweiten Lauf führte, musste er wegen

technischer Probleme aufgeben, was dem ASR-Team einen sagenhaften Triple bescherte, Plüss vor Nadalet und Burri. Nadalet kann so seine Führung in der Meisterschaft verteidigen vor Burri und Plüss.

In der Superstock-1000-Klasse konnten Junod und Muff ihre Überlegenheit weiter demonstrieren; Muff holte sich die Pole vor Junod, und weiter zurück dann konnte sich Sennhauser die

dritte Startposition sichern. Im ersten Lauf mussten beide Leader mit ihren Reservemaschinen starten nach den drei Rennabbrüchen am Samstag. Muff musste mit einem nicht perfekt abgestimmten Motor starten, und Junod hatte mit einer Originalgabel auch nicht die optimalen Voraussetzungen. Trotz dieser erschwerten Bedingungen konnten beide ihre Überlegenheit beibehalten, und so sicherte sich Muff im ersten Lauf den Sieg vor Junod und Sennhauser. Im zweiten Lauf siegte erneut Muff vor Junod und auf Rang drei kam Baumann. Junod behält somit die Führung in der Meisterschaft weiter vor Muff und Baumann.

Sébastien Junod

Übersetzung: Andrea Läderach

## Dijon: Un week-end haut en couleurs

**Du 27 au 29 août, le championnat suisse route avait rendez-vous à Dijon pour les 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> manche. Le temps n'a pas rendu les choses faciles à l'organisation puisque le vendredi, il a fallu jongler toute la journée avec les intempéries. Histoire de compliquer encore un peu les choses, les nombreuses chutes ont contraint les organisateurs à réaménager un horaire déjà serré en raison de l'importante participation.**

L'image marquante de ce week-end restera sans aucun doute la première manche de la catégorie reine des Superstock 1000, marquée par 3 drapeaux rouges, et l'incroyable chute des 2 leaders Greg Junod et Patrick Muff lors du tour de chauffe du deuxième départ, heureusement sans dégâts physiques.

Au final, le bilan de week-end est très réjouissant, avec plus de 200 inscrits et de très nombreux spectateurs pour venir voir les courses.

En Superstock 600, Christian von Gunten écrase la concurrence lors des qualifications en signant la pole. En course, il remporte la première manche devant Dominik Plüss, qui revient d'une longue blessure, et Pascal Nadalet, le leader du championnat. Lors de la deuxième manche, von Gunten, alors en tête, est contraint à l'abandon suite à un problème mécanique, ce qui permet au Team ASR de signer un magnifique triplé, avec dans l'ordre Plüss, Nadalet et Burri. Nadalet conserve la tête au général devant Burri et Plüss. En Superstock 1000, Muff et Junod continuent leur cavalier



seul et Muff signe finalement la pole juste devant Junod, suivis plus loin par Sennhauser. La première manche, finalement disputée le dimanche en raison des 3 interruptions de course le samedi, voit Muff et Junod s'élancer avec des motos de réserve. Muff avait donc une

préparation moteur moins pointue et Junod était contraint de défendre ses chances avec une fourche d'origine. Au final, les 2 restent malgré tout au dessus du lot, avec en première manche une victoire de Muff devant Junod qui signe le meilleur tour et Sennhauser et en

deuxième manche une victoire de Muff devant Junod et Baumann. Junod conserve la tête du championnat devant Muff et Baumann.

Sébastien Junod



## Enduro du Jura

Fort de son succès en 2009, la deuxième édition de l'Enduro du Jura s'est déroulé les 15 et 16 mai dernier sur la place de Bure en Ajoie. Cet enduro représente l'unique manche de la discipline sur territoire suisse.

Cette année à nouveau, le comité de l'Offroad team Ajoie en partenariat avec le MC Jurasien, MC Franches-Montagnes et le Jurassic Quad-Club Bure avaient à nouveau préparé 2 spéciales «banderolées» et 1 spéciale X-trème. La boucle d'environ 40 km devait être parcourue à 6 reprises par les Inters, 4 tours pour les Seniors, Nationaux et

Nationaux -25ans et à 2 reprises pour les Vétérans.

Le parc coureurs, le départ et le site d'exposition des différents importateurs avaient à nouveau pris place dans le village militaire de «Nalé» qui permettait aux pilotes et notamment à l'assistance, ainsi facilité, de profiter d'excellentes infrastructures.

Avec la présence de 2 pilotes officiels (professionnels) tels qu'Eero REMES (KTM) et Benoît FORTUNATO (Husaberg) participant au championnat du monde, l'aire de départ et de timbrage du CH2 prenait des airs de EWC (Enduro World Championship).



© «Olivier Comment, www.teamphoto.ch»

Eero Remes.



© «Olivier Comment, www.teamphoto.ch»

Jonathan Rossé.



© «Olivier Comment, www.teamphoto.ch»

Beno Fortunato.

Au départ de la journée du samedi, une météo capricieuse attendait les pilotes. Des pluies abondantes avaient arrosé la région les jours précédents si bien que les conditions dans les spéciales étaient piégeuses. Par chance, les pilotes eurent la chance de profiter d'une accalmie leur permettant de terminer la journée du samedi au sec et sans pluie.

Eero REMES termina vainqueur de la journée du samedi dans la catégorie Inter -1252T/-250 4T alors que Jonathan Rossé se permettait de terminer premier devant le pilote officiel Benoît Fortunato, dans la catégorie +125 2T/+250 4T.

La journée du dimanche promettait d'être belle! Avec météo favorable et un soleil nettement plus présent qui a permis d'assécher le terrain et permettant aux pilotes de pouvoir forte-



ment améliorer leurs temps en spéciale. Christophe ROBERT sur KTM tentait de tenir tête au pilote officiel Eero REMES, alors que Jonathan ROSSÉ quant à lui menait un fabuleux combat avec Benoît Fortunato.

A noter également les excellentes capacités des pilotes suisses, notamment Alan BOÉCHAT avec le meilleur temps absolu dans l'extrême, qui tenaient la dragée haute à Eero REMES et Benoît FORTUNATO.

Le dimanche permettait également au public présent d'observer les excellentes capacités techniques des pilotes dans la spéciale X-trème qui, comme son nom l'indique, comportait des franchissements de troncs, pierrier et imposants pneus ainsi que des passages très techniques. Cette spéciale pouvait permettre à certains de faire la différence ou pour d'autres de (tout) perdre de nombreuses

secondes pour la suite de la journée.

Cette deuxième journée vit à nouveau la victoire de Eero REMES dans la catégorie -125 2T/-250 4T alors que Jonathan ROSSÉ confirmait sa suprématie en s'imposant à nouveau dans la catégorie +125 2T/+250 4T devant le pilote officiel Husaberg qui héritait d'une minute de pénalité.

Sous l'impulsion du comité d'organisation de l'Offroad team Ajoie et de son président Jean-Denis Rérat, cette édition 2010, aux dires des pilotes, fut à nouveau une belle réussite.

C'est à nouveau avec un immense plaisir que nous tenons à remercier, au nom de tous les participants, l'ensemble du comité, des bénévoles et toutes celles et ceux qui ont œuvré pour que la 2<sup>ème</sup> édition de l'Enduro du Jura, puisse avoir lieu cette année.



© «Olivier Comment, www.teamphoto.ch»

Christophe Robert.

iXS Sommer-Kollektion  
www.iXS.com



Nur im Fachhandel erhältlich!

30  
anniversary  
IBSS  
MOTORCYCLE FASHION

hostettler ag  
Haldenmattstrasse 3 • 6210 Sursee  
Telefon: 041 926 61 11 • info@ixs.ch



## Parkieren von Motorrädern – geforderte Massnahmen

Im Anschluss an den letzten Artikel «Parkieren von Motorrädern – die Ausgangslage» werden nun Massnahmen vorgeschlagen, wie die momentane, unbefriedigende Situation des Parkplatzproblems entschärft werden kann.

### Parkieren ausserhalb eines Parkfeldes

Die Regelung, wonach in einer Fussgängerzone nicht parkiert werden darf, ausser auf eigens dafür vorgesehenen und markierten Parkfeldern, setzt voraus, dass genügend Parkfelder – und dies speziell auch für Motorräder – zur Verfügung gestellt werden. Die Realität sieht anders aus: Oft ist weit und breit kein Motorradparkplatz in Sicht. Die Gemeinden sind durch die Politik aufzufordern, diesen Missstand zu beheben.

### Parkieren auf dem Trottoir

Das Parkieren auf dem Trottoir ist momentan nur für Fahrräder erlaubt, und dies nur, wenn für Fussgänger 1,5 Meter frei bleibt (Art. 41 Abs. 1 VRV). Weshalb diese Regelung nicht für Motorräder gilt, ist unverständlich. Solange der 1,5 Meter Freiraum eingehalten wird, kann es nicht darauf ankommen, ob ein Fahrrad oder ein Motorrad abgestellt wird. Es kommt ausschliesslich darauf an, ob die Fussgänger nicht behindert werden. Im Moment besteht hier also eine Ungleichbehandlung von Fahr- und Motorrädern.

### Parkieren auf einem Auto- oder Fahrradparkplatz

Hier müsste die Bestimmung von Art. 79 Abs. 1ter SSV angepasst werden. Diese besagt,

dass Parkfelder nur von den Fahrzeugarten benützt werden dürfen, für die sie grösstmässig bestimmt sind. Ein Motorrad darf also nicht auf einen Autoparkplatz abgestellt werden, auch wenn für das Parkfeld eine Gebühr bezahlt wird. Auch zwei Motorräder auf einem Autoparkfeld sind nicht gestattet. Wenn man davon ausgeht, dass man für das Parkfeld eine Benutzungsgebühr bezahlt, sollte es keine Rolle spielen, welches Fahrzeug darauf abgestellt wird. Auch wenn die Parkplatzgebühren im Sinne einer Lenkungsabgabe verstanden werden (angestrebt wird ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrräder), ist es nicht sinnvoll, wenn kleinere Fahrzeuge nicht auf Autoparkplätze abgestellt werden dürfen. Eine Regelung, welche

besagt, Motorräder dürfen auf einen Autoparkplatz abgestellt werden, wenn in einem Umkreis von 200 Metern keine andere Parkmöglichkeit vorhanden ist, könnte das Problem entschärfen.

### Vorstoss im Nationalrat

Mit einem Vorstoss im Nationalrat soll der Bundesrat eingeladen werden, durch Anpassung der genannten Verordnung die Parkierungsmöglichkeiten für Motorräder zu verbessern.

Eveline Gloor, Rechtsanwältin ([www-kueng-law.ch](http://www-kueng-law.ch))

## Stationnement des motos – mesures exigées

Suite au dernier article «Stationnement des motos – la situation initiale», des mesures sont proposées afin d'atténuer la situation actuelle insatisfaisante concernant le problème du stationnement.

### Stationnement à l'extérieur de la zone de parquage

La réglementation selon laquelle il est interdit de stationner dans une zone piétonne, à l'exception des zones de stationnement prévues à cet effet, présume qu'un nombre suffisant de zones de stationnement, spécialement pour les motos, soit mis à disposition. La réalité est tout autre. Souvent il n'y a aucune place de stationnement pour motos. La politique exige des communes d'éliminer cette désagréable situation.

### Stationnement sur le trottoir

Pour l'instant seul le stationnement des vélos est toléré sur le trottoir, mais ceci seulement si 1,5 m est encore disponible pour les piétons (Art. 41, Par. 1 OAO). Il est incompréhensible que cette réglementation ne soit pas valable pour les motos. Aussi longtemps que ces 1,5

mètres sont respectés, il n'est pas important s'il s'agit d'un vélo ou d'une moto. Il est plutôt important que les piétons ne soient pas dérangés. En ce moment, nous constatons une inégalité de traitement entre les vélos et les motos.

### Stationnement sur un parc de voiture ou de vélo

Dans ce domaine, la disposition de l'Art. 79, Par. 1<sup>er</sup> OSR, doit être ajustée. Celle-ci mentionne que les zones de stationnement ne doivent être utilisées que par des types de véhicules qui y sont adéquats. Ainsi une moto ne peut pas être stationnée sur un parc de voiture, même si des taxes de stationnement sont exigés à cet effet. Il est également interdit de stationner 2 motos sur un parc de voiture. Si pour le stationnement, une taxe doit être payée, le type de véhicule stationné ne devrait jouer aucun rôle. Même s'il faut comprendre les taxes de stationnement comme taxes de circulation (serait conseillé d'utiliser les transports publics ou les vélos), il n'est pas sensé de ne pas accepter le stationnement des petits véhicules sur des pla-

ces pour voitures. Une réglementation qui permettrait le stationnement des motos sur un parc de voiture, si dans un éloignement de 200 mètres aucune autre possibilité est donnée, pourrait atténuer ce problème.

### Proposition dans le Conseil national

Grâce à une proposition dans le Conseil national, le Conseil fédéral devrait être invité à

améliorer les possibilités de stationnement en ajustant ladite ordonnance.

Eveline Gloor, Avocate ([www-kueng-law.ch](http://www-kueng-law.ch))

Traduction en français: Isabelle Glauser





# SUPERMOTO

SWISS CHAMPIONSHIP 2010

Finale

# Frauenfeld/TG

## 2./3. Oktober



Freitag- und  
Samstagabend:

**grosse  
Biker Party**

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





www.zz-racing.ch

# NOUVEAU

L'esprit de révolution

# BOXER V8



Photo: S. B. / Contrasto.com



ROOF Boxer V8, 4 positions pour toutes les situations !

Dernière évolution du célèbre Boxer, ROOF lance le Boxer V8.

Légereté (moins de 1600 gns), aérodynamisme, confort, souplesse d'utilisation, 4 graphismes exceptionnels associés à un design révolutionnaire, le Boxer V8 entre dans la légende...



**ZZ-RACING**  
motorbike accessories & equipment

Distributeur exclusif pour la Suisse