

Inhaltsverzeichnis Table des matières

Meisterfeier 2011
Fête des champions 2011
Seite 4–5 / Page 4–5

FIM Motocamp Glastonbury (GB)
Seiten 6–7 / Pages 8–9

Scottish Six Days Trial
Pages 12–15

Hillclimbing
Seite 17 / Page 18

Julien Bill
Seite 19 / Page 19

Jeremy Seewer
Seite 20 / Page 20

Sachsenring
Seiten 22–23 / Pages 24–25

Sicherheit im Strassenverkehr
Sécurité routière
Seiten 26–27 / Pages 28–29

Gelungene Tourismus-Treffen
Belles rencontres de Tourisme
Seite 32 / Page 33

FIM Rally Tulln (A)
Seite 34 / Page 35

Tourismus-Treffen
in Granges-Marnand
Rencontre à Granges-Marnand
Seite 36 / Page 36

FMV: 2^e Rallye touristique du
Valais
Seite 38 / Pages 37–38

TiMoto: Un'impennata anomala
Pagina 39

Julien Bill: Erster Solo-Motocross-Weltmeister

Julien Bill holt für die Schweiz den ersten Solo-Motocross-Weltmeistertitel. Das gabs noch nie. Sein Wille, seine Hartnäckigkeit und Beharrlichkeit wurden am 7. August im südfranzösischen Departement Lot mit dem Weltmeistertitel belohnt. Bravo!

...Seite 19

Julien Bill: Premier champion du monde en motocross individuel

Julien Bill a remporté pour la Suisse le premier titre de champion du monde individuel en motocross. Ceci n'était encore jamais arrivé! Sa volonté, sa persévérance et sa ténacité ont été récompensées le 7 août dans le Lot, département du Sud de la France, en remportant le titre de champion du monde. Bravo!

...Page 19



SWISSMOTO.ORG



Website
Site internet

www.swissmoto.org

Auf zur ersten Motorrad-Landsgemeinde!

«Freiheit statt Schikanen»



Samstag, 17. September 2011

Parkplatz beim Restaurant Raten, Oberägeri/ZG

- ▶ Eintreffen zwischen: 10.30 und 11.30 Uhr
- ▶ Landsgemeinde: 12.00 bis 13.30 Uhr

Verschiebedatum bei
Schlechtwetter: Samstag, **24. 9. 2011**

Auskunft über Durchführung am
Vorabend ab 20.00 Uhr über Tel. 1600,
Rubrik: öffentliche Veranstaltungen,
ganze Schweiz
Titel: Motorrad-Landsgemeinde

**Country- &
Rockmusik
Getränke &
Verpflegung**

**Kurzvoten von Motorradfahrern, Ansprachen von Christoph Blocher
und Walter Wobmann, Präsident FMS, Verabschiedung einer Resolution**

Veranstalter: Komitee «Freiheit statt Schikanen» / SVP Schweiz, www.motorrad-landsgemeinde.ch, info@motorrad-landsgemeinde.ch

**KX-Modelle 2012
Modèles KX 2012**



Von der brandneuen KX450F bis zu den Einsteigerbikes für die Kids, wir haben für jeden Crosser das passende Motorrad. Auf www.kawasaki.ch findest du weitere Infos zu unseren Modellen und die attraktive Rennfahrerofferte für aktive Racer.

Nous avons la moto adaptée à chaque pilote! De la moto d'initiation pour débutants jusqu'à la toute nouvelle bombe KX450F. Toutes les infos sur nos modèles et nos offres de prix attractives pour pilotes actifs sont sur www.kawasaki.ch

Kawasaki

Liebe Motorradfreunde und FMS-Mitglieder

Am 23. Oktober 2011 wählen wir den Nationalrat und den Ständerat für die nächsten vier Jahre. Damit werden die Weichen für die Entwicklung unseres Landes neu gestellt. Gerade für uns Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ist es enorm wichtig, dass wir Vertreterinnen und Vertreter nach Bern wählen, welche unsere Anliegen konsequent vertreten.

Wir Motorradfahrer lieben bekanntlich die Freiheit, aber diese wird zunehmend durch die Politik eingeschränkt. Die Phantasie bei der Schaffung neuer Verbote, Vorschriften, Schikanen und Abgaben scheint grenzenlos zu sein. Unter dem Deckmantel des Umweltschutzes und der Sicherheit kommen die unglaublichsten Ideen daher, meistens im Bewusstsein, weder die Umwelt noch die Sicherheit zu verbessern. Es wird beispielsweise heute schon über einen möglichen Benzinpreis von vier Franken diskutiert, um unter anderem damit alles Mögliche, aber nur nicht den Privatverkehr zu finanzieren. Der Individualverkehr verkommt zunehmend zur Milchkuh der Nation. Dagegen gilt es, sich zu wehren, ebenso wie gegen die latente Diskriminierung des Motorsportes in der Schweiz. Als einziges Land haben wir immer noch ein Rundstreckenrennverbot, und für die erlaubten Motorrad-Sportarten ist es nach wie vor schwierig, Bewilligungen für Anlässe und Trainingspisten zu bekommen. Auch muss bei der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer einiges geschehen, so zum Beispiel die Schaffung von Unterfahrschutz bei den Leitplanken in den Kurven.

Solche und weitere Forderungen werden an der **ersten Motorrad-Landsgemeinde am 17. September 2011 auf dem Raten** mit einer Resolution verabschiedet. Diese soll dann als Leitlinie für die Politik der nächsten vier Jahre gelten. Ich empfehle Ihnen, bei den anstehenden Wahlen Ihre Kandidatinnen und Kandidaten auf die «Motorradtauglichkeit» zu prüfen. Und ganz wichtig: Machen Sie und Ihr Umfeld vom Wahlrecht Gebrauch! Denken Sie an das Motto «Wer nicht politisiert, mit dem wird politisiert». Ich wünsche Ihnen eine gute Wahl.

Nationalrat Walter Wobmann
Zentralpräsident der FMS



Chers amis de la moto et membres de la FMS

Le 23 octobre 2011 auront lieu les élections du Conseil National et du Conseil des Etats pour la prochaine législature. De cette manière de nouveaux objectifs seront fixés pour le développement de notre pays. Spé-

cialement pour les passionné(e)s de moto, il est très important d'élire des représentant(e)s à Berne, qui défendent de manière déterminée nos intérêts.

Il est connu que nous, les passionné(e)s de moto, aimons la liberté, mais celle-ci est de plus en plus freinée par la politique. La fantaisie dans la création de nouvelles interdictions, de réglementations, de chicanes et de taxes semble sans limite. Sous le couvert de la protection de l'environnement et de la sécurité, des idées les plus incroyables sont trouvées, mais sans but d'amélioration réelle. Par exemple, il est déjà discuté aujourd'hui d'un prix de benzine possible de quatre francs afin de financer certains domaines mais pas le transport privé. Le transport individuel est utilisé pour financer la nation. Il faut se défendre non seulement contre cela, mais aussi contre la discrimination latente du sport moto en Suisse.

Nous sommes le seul pays à avoir une interdiction des courses sur circuit et pour les types de sport moto permis, il est toujours difficile d'obtenir des autorisations pour des manifestations et pistes d'entraînement. Au niveau de la sécurité routière pour les motards, il y a encore beaucoup à réaliser, par exemple la construction de balisages au bas des glissières de sécurité dans les virages. De telles demandes entre autres seront décidées par une résolution lors de la première Landsgemeinde le 17 septembre 2011. Ceci devrait donner un leitmotiv pour la politique des quatre prochaines années. Je vous conseille, lors du choix de vos candidates et candidats, d'examiner leur intérêt envers le sport moto. Très important encore: profitez de votre droit de vote! Et n'oubliez pas «Pour celui qui ne fait pas de politique, la politique le fera pour lui». Je vous souhaite un bon choix.

Conseiller national Walter Wobmann
Président central de la FMS



Cari amici Motociclisti e membri FMS

Il 23 ottobre 2011 eleggiamo il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati per i prossimi quattro anni. Così facendo si gettano le basi per lo sviluppo futuro del nostro Paese. Proprio per noi motocicliste e motociclisti è di vitale importanza eleggere delle rappresentanti e dei rappresentanti a Berna, che sostengano in moto coerente i nostri interessi.

È risaputo che noi motociclisti amiamo la libertà, ma la politica non perde occasione per limitarla sempre di più. La fantasia per



la creazione di nuovi divieti, nuove norme, nuove vessazioni e tasse non sembra conoscere limiti. Sotto il pretesto della protezione ambientale e della sicurezza si partoriscono le idee più astruse, il più delle volte con la consapevolezza di non migliorare né l'ambiente né la sicurezza. Ad esempio già oggi si discute su un possibile prezzo della benzina di quattro franchi, per l'altro finanziare qualsiasi cosa meno che il traffico privato. Il traffico individuale si perverte sempre di più a Pantalone della nazione.

È imperativo ribellarsi a questo, così come alla discriminazione latente del motorismo in Svizzera. Siamo l'unico paese a conoscere ancora un divieto di circuiti e per i tipi di sport motociclistico permessi ottenere le autorizzazioni per gli eventi e le piste di allenamento continua ad essere un'impresa. Anche nell'ambito della sicurezza stradale per i motociclisti c'è molto da fare, ad esempio la creazione di protezioni antincastro per i guard rail nelle curve. Tali e altre richieste saranno approvate con una risoluzione in occasione della **prima Landsgemeinde motociclistica** il 17 settembre 2011 sul Raten.

Questa deve poi valere come linea direttiva per la politica dei prossimi quattro anni. Vi consiglio, in vista delle prossime elezioni, di valutare le vostre candidate e i vostri candidati riguardo alla loro «idoneità motociclistica». E non dimenticate: voi e i vostri conoscenti esercitate il diritto di voto! Ricordatevi il motto «Chi non politicizza, viene politicizzato». Vi auguro una buona elezione.

Consigliere nazionale Walter Wobmann
Presidente centrale della FMS



MEISTERFEIER FÊTE DES CHAMPIONS

26.II.2011 FESTHALLE WILLISAU LU

Ehrungen aller Klassen | Unterhaltung | Show
Barbetrieb ab 22.00 Uhr





Saisonabschluss im Herzen der Schweiz

Noch ist die Motorsport-Saison in vollem Gange, doch bald schon werden die Tage wieder kürzer und der Kampf um die entscheidenden Meisterschaftspunkte geht in die letzte Runde. Auch in diesem Jahr werden die Sieger aller Klassen anlässlich der Meisterfeier gebührend gefeiert. Für einmal wird der

Saisonabschluss wieder in der Zentralschweiz durchgeführt. Das Moto-Racing-Team Sursee steht am Samstag, 26. November 2011 als Gastgeber in der Festhalle Willisau/LU bereit. Das junge Organisationskomitee steckt bereits mitten in den Vorbereitungen und wird alles daran setzen, den Siegern eine

würdige Feier zu bieten. Schliesslich durften einige von ihnen als Rennfahrer bereits selbst einmal eine der begehrten Medaillen entgegennehmen.

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. Hauptaktivität des Clubs ist jedoch der bekannte Töff-Treff beim Restaurant Chommle in Gunzwil, welcher seit über 20 Jahren jeden Mittwochabend in der Sommerzeit vom MRTS durchgeführt wird.



Clôture de la saison au cœur de la Suisse

La saison de sport moto se trouve en pleine activité, et pourtant les jours deviennent déjà plus courts et la lutte pour récolter les derniers points décisifs comptant pour les championnats se trouve en phase finale. Cette année également, les vainqueurs de toutes les catégories seront honorés lors de la fête des champions. Cette clôture de la saison aura lieu à nouveau dans la Suisse centrale. Le Moto-Racing-Team Sursee sera l'hôte de cette fête qui aura lieu le samedi 26 novembre 2011 dans la halle des fêtes à Willisau/LU. Le jeune comité d'organisation se trouve déjà en pleine préparation et met tout en

œuvre pour offrir une fête digne aux champions. Finalement certains d'entre vous, en tant que pilotes, ont déjà pu recevoir une des médailles convoitées.

Le Moto-Racing-Team Sursee fut créé en 1974 par un groupe de jeunes passionnés de moto et entretemps a organisé ou collaboré à plus de 30 manifestations de sport moto. Pourtant l'activité principale du club est la rencontre de motards connue au Restaurant Chommle à Gunzwil, qui est mise sur pied par le MRTS depuis plus de 20 ans chaque mercredi soir durant l'été.

Chiusura della stagione in Svizzera

La stagione motoristica è tuttora in pieno svolgimento, ma presto le giornate si accorceranno e la lotta per i punti decisivi del campionato passerà all'ultimo stadio. Anche quest'anno i vincitori di tutte le classi saranno festeggiati nel modo dovuto in occasione della festa del cam-

pionato. Per questa volta, la chiusura della stagione si terrà di nuovo nella Svizzera centrale. Sabato 26 novembre 2011, il Moto-Racing-Team di Sursee ospiterà tutti nella Festhalle di Willisau/LU. Il giovane comitato organizzativo si trova già in piena fase preparatoria e farà di

tutto per offrire ai vincitori una degna festa – in definitiva, alcuni di loro sono già stati premiati con una delle ambite medaglie come corridori.

Il Moto-Racing-Team di Sursee (MRTS) è stato fondato nel 1974 da un gruppo di appassionati giovani motociclisti e nel corso

degli anni ha eseguito o organizzato insieme a altri più di 30 gare di corsa. L'attività principale del club è comunque il noto incontro Töff-Treff al ristorante Chommle di Gunzwil, che viene organizzato dal MRTS da oltre 20 anni ogni mercoledì sera d'estate.

FIM MOTOCamp 2011 in Glastonbury, England

Linksherum zum Motocamp

Mit dem Seitenwagen inkl. Anhänger machten wir uns auf den Weg via Frankreich und Luxemburg nach Calais. Unser Ziel hiess Eurotunnel. Das erste Mal wollten wir den Tunnel unter dem Ärmelkanal testen. Eine Empfehlung an alle: bitte vorher über das Internet buchen! Denn das Personal vor Ort ist zumindest mit einem Motorrad mit Seitenwagen und Anhänger ziemlich überfordert. Nach einigem Hin und Her und einer ziemlich hohen Gebühr für den

Transport ging es dann im Eiltempo in den Autoreisezug und in 35 Minuten landeten wir bereits in Folkstone, England.

Eurotunnel

Entlang der Küste ging es im Linksverkehr auf idyllischen, schmalen Landstrassen via Brighton, Southampton und Salisbury nach Glastonbury zum Motocamp. Bei angenehm warmen Temperaturen zeigten sich die Grafschaften Kent und Somerset von ihrer schönsten Seite.

Kleinen Wegweisern folgend fuhren wir zum Veranstaltungsgelände – einem Rugby-Platz. Nach der Anmeldung und dem herzlichen Empfang durch die freiwilligen Helfer und anderen Motocamp-Teilnehmern suchten wir einen Platz fürs Zelt (keine Einteilung nach Nationen). Mittels Handkarren halfen die Organisatoren beim Transport des Gepäcks auf den Zeltplatz, denn die Motorräder parkierten zentral. Leider gab es vor Veranstaltungsbeginn nichts zu essen

auf dem Zeltplatz – d.h. jeder musste die Pubs in der Umgebung aufsuchen oder selbst kochen. Getränke wurden abends in dem kleinen Aufenthaltsraum, wo die Anlaufkontrolle durchgeführt wurde, ausgeschenkt. Die Preise für die Getränke empfanden wir – natürlich auch bedingt durch den schwachen Kurs des Britischen Pfunds – als sehr moderat. Aus diesem Grund und weil dort über eine Grossleinwand die Rennen der Isle of Man gezeigt wurden, erfreute sich dieser Raum grosser Beliebtheit. Sicherlich auch deshalb, weil er beheizt und angesichts des immer schlechter werdenden Wetters ein warmer und trockener Aufenthaltsraum zum Schreiben von Ansichtskarten, Diskussionen mit Freunden oder einfach nur zum Ausruhen war.

Alle Abendveranstaltungen wurden in einem grossen unbeheizten Zelt durchgeführt, das neben dem Zeltplatz aufgestellt war. Das Frühstück wurde im kleinen Aufenthaltsraum der Anlaufkontrolle angeboten. Da dieser Raum bei weitem die Anzahl der über 300 Teilnehmer nicht fassen konnte, gab es jeden Morgen ein ziemliches Durcheinander und teilweise sehr lange Wartezeiten. Alle Mahlzeiten wurden serviert und abends gab es entweder Mineralwasser oder Apfelsaft natur dazu. Den gesamten Tag standen Kaffee und Tee im Aufenthaltsraum kostenlos zur Verfügung.

Die Sanitäreanlagen waren zweckmässig, aber leider meist ziemlich verschmutzt. Die Herren mussten im Gebäude am Rugby-Platz duschen, für die Damen gab es eine provisorische Dusche in 2 Anhängern vor dem Gebäude. Da in den provisorischen Duschen der Damen einerseits ausreichend Platz und andererseits meist warmes Wasser zu finden war, wurden diese auch von vielen männlichen Teilnehmern genutzt.

Das schlechter werdende Wetter, die heftigen Regengüsse und die sinkenden Temperaturen verwandelten den Zeltplatz schnell in eine Schlammwüste. Viele bedauerten, dass sie sich nicht auf einen «Englischen Sommer» eingerichtet hatten und froren.



Die siegreichen «MC Rolling Bikers» aus Genf.
Les victorieux «MC Rolling Bikers» de Genève.



Schweizer Motocamp Teilnehmer 2011.
Participants suisses au Motocamp 2011.

Am Ausflugstag ging es mit den Motorrädern ca. 30 km durch die Grafschaft Somerset mit dem Ziel: Haynes International Automuseum bei Sparkford/ Yeovilton (South Somerset). Von aussen weisen nur ein paar grosse Armeefahrzeuge darauf hin, dass sich hier in den unscheinbaren Gebäuden vielleicht Grosses verbirgt. Ein paar Oldtimer säumen den Weg zu Hallen, die voll mit Jugenderinnerungen auf 4, 3 oder 2 Rädern sind. Träume meist in Rot, mit und ohne Weisswandreifen, super restauriert und sehr viele offensichtlich noch in regelmässigem Betrieb. Mit viel Sehnsucht, einem breiten Lächeln im Gesicht und durstig von der stundenlangen Besichtigungstour machten wir uns auf den Rückweg nach Glastonbury. Die Nationenparade verhiess nach einem Blick auf den wolkenverhangenen Himmel nichts Gutes. Dennoch konnte sie – mit

sehr langer Anfahrt und sehr kurzer Ortsdurchfahrt – bei teilweisem Sonnenschein und gutem Wetter durchgeführt werden. Der Abschlussabend brachte einen unverhofften Sieg der «MC Rolling Bikers» Genf. Termingerechtem zum Abreisetag zeigte der «Englische Sommer», dass er auch Sonnenschein und Wärme im Repertoire hatte. Damit konnten diejenigen, die sich mit dem Frühstück und dem Packen Zeit liessen, das Zelt fast gänzlich trocken zusammenräumen. Unsere Fahrt ging dann von Glastonbury via Oxford nach Cambridge. Leider empfing uns diese schöne Universitätsstadt mit heftigen Regengüssen und Temperaturen unterhalb 10° C. Auf schmalen holprigen Landstrassen und durch blühende Felder ging es anschliessend bei bewölktem Wetter (aber ohne Regen) an die Ostküste Englands. In einem kleinen Ort

namens Leiston besuchten wir einen sehr grossen europäischen Honda-Händler, der auch für ältere und seltenere Maschinen immer noch Teile lagernd hat bzw. ohne Probleme aus den USA besorgen kann. Nicht nur das grosse Sortiment von David Silver Spares ist einen Besuch wert. Auch die wunderschönen restaurierten Honda-Modelle aller Jahrgänge im Verkaufsraum lassen das Herz jedes Motorradfahrers höher schlagen! Entlang der Ostküste ging es Richtung Süden – nach Southend-on-Sea. Dieser schöne Ort ist bekannt durch seinen längsten Vergnügungspier der Welt (2128 m). Ans Ende des Piers kann entweder zu Fuss gewandert oder mit einem eigenen Zug dorthin gefahren werden. Um die Fähre nach Holland zu nehmen, fuhren wir anschliessend wieder nördlicher – nach Harwich. In diesem wirklich sehr

verschlafenen, vergessenen scheinenden Örtchen fanden wir zufällig ein Hotel, das nach aussen nicht wirklich eine Schönheit war. Allerdings verbargen sich im Inneren teuer designte Hotelzimmer mit aufwändigen farbigen Kacheln und Marken-Sanitäreinrichtungen nach hohem Standard – für England ein ungewohnt hoher Standard. Am Morgen strahlte die Sonne, und das Meer glitzerte durchs Fenster. Dieses wunderschöne Wetter zum Abschied von der Insel begleitete uns während der 6-stündigen Überfahrt nach Hoek von Holland (bei Rotterdam). Eine sehr angenehme Reise, da sich auf dieser Fähre nur wenig Touristen befanden. Von Rotterdam ging es dann direkt zurück in die Schweiz.

Ernst Gamper

MOTOCamp FIM 2011 à Glastonbury, Angleterre

A gauche direction Motocamp

Avec le sidecar incl. la remorque, nous nous mettons en route via la France et Le Luxembourg vers Calais. Notre but: le Eurotunnel. Pour a première fois, nous voulons tester le tunnel sous La Manche. Notre conseil à tous: réserver par avance par internet! Car le personnel sur place est plutôt dépassé surtout avec une moto sidecar. Après un va-et-vient et des frais assez élevés pour le transport et 35 min. de voyage rapide en train, nous avons atteint Folkstone, Angleterre.

Le long de la côte, nous traversons, en roulant à gauche, des paysages pittoresques et des routes étroites qui nous amènent via Brighton, Southampton et Salisbury et finalement au Motocamp à Glastonbury. Par des températures agréables, Kent et Somerset se montraient de leurs beaux côtés.

Quelques panneaux indicateurs nous dirigent vers le site de la manifestation, une place de rugby. Après un chaleureux accueil par les bénévoles et d'autres participants du Motocamp nous cherchons notre place de campement (aucune répartition par

nations). Au moyen de chariots, les organisateurs nous aident à transporter de nos bagages. Ensuite nous parquons nos motos en dehors du campement. Malheureusement avant le début de la manifestation, il n'y avait pas de ravitaillement sur place – c'est-à-dire il fallait chercher soi-même des pubs ou se faire à manger. La boisson était à disposition le soir dans un petit local, où se passait le contrôle d'arrivée. Les prix des boissons – par le faible cours, étaient très modérés. Pour cette raison et étant donné que sur grand écran les courses de l'Isle of Man étaient transmises, cet endroit était très apprécié. Mais aussi car il était chauffé et un endroit sec et chaud était le bienvenu, étant donné que le temps se gâtait. C'était également le lieu pour écrire des cartes, discuter avec des amis ou simplement se reposer.

Toutes les activités du soir avaient lieu dans une tente chauffée, érigée à côté du camping. Les petits-déjeuners étaient servis dans un petit local. Etant donné que plus de 300 participants n'avaient pas de place,

ceci causait plutôt une confusion et en partie de longues attentes. Tous les repas étaient servis et le soir, il y avait soit de l'eau minérale ou un jus de pommes. Durant la journée café et thé étaient à discrétion.

Les installations sanitaires étaient fonctionnelles mais malheureusement pas propres. Les hommes devaient se doucher dans le bâtiment de la place de rugby, pour les dames une douche provisoire était à disposition. Etant donné que les douches des dames offraient assez de place et en général de l'eau chaude, les hommes les utilisaient également.

Le temps de plus en plus mauvais, des pluies intenses et des températures s'abaissant, la place de camping devenait plutôt un désert de boue. Quelques-uns regrettaient un «été anglais» et devaient geler.

Le jour de l'excursion de 30 km nous a amenés au musée international d'autos Haynes près de Sparkford/Yeovil (South Somerset). A l'extérieur, quelques gros véhicules de l'armée nous annonçaient peut-être qu'à l'intérieur de ce bâtiment insignifiant

se cachaient quelque chose de plus grand. Quelques oldtimer empêchaient l'accès aux halles, remplies d'antiquités à 4, 3 et 2 roues, bien restaurées et certainement encore en fonctionnement. Nous admirons cette exposition et avec un sourire aux lèvres et assoiffés, nous retournons vers Glastonbury.

Bien que le ciel était plutôt nuageux, la parade des nations avec son long trajet traversant de petits villages s'est déroulée en partie accompagnée de rayons de soleil. La soirée finale a couronné la victoire surprise du «MC Rolling Bikers» Genève.

Le jour du départ, «l'été anglais» nous offrait du soleil et de la chaleur. Ainsi, il permettait aux participants de déjeuner et de préparer au sec leurs bagages.

Notre route nous amenait via Oxford à Cambridge. Malheureusement, cette belle ville universitaire nous a accueillis sous une grosse pluie et des températures en dessous de 10° C.

Notre chemin a continué sur des routes cahoteuses traversant des champs fleuris pour enfin atteindre la côte est de l'Angleterre sous un ciel nuageux (mais sans pluie). Dans un petit lieu nommé Leiston, nous avons visité un grand commerçant européen de Honda. Ce dernier sto-



cke encore des pièces de rechange pour de vieux véhicules et des rarités importées sans problème des USA. Non seulement, ce grand sortiment de pièces David Silver est intéressant. Egalement, les modèles restaurés de vieilles Honda font battre les cœurs des passionnés de moto. Nous prenons ensuite la direction vers le sud, à Southend-on-Sea. Ce lieu est connu pour son plus long môle au monde (2128 m). Pour atteindre sa pointe, on peut y marcher ou prendre un train.

Pour prendre le ferry vers la Hollande, nous prenons la direction nord, à Harwich. Cet endroit semble endormi et oublié, par hasard nous trouvons un hôtel pas vraiment accueillant. Pourtant derrière cette façade, se cachaient des chambres d'hôtel exclusives avec des fourneaux colorés et des installations sanitaires d'un grand standard, pour l'Angleterre plutôt exceptionnel. Le matin, le soleil rayonnait et la mer miroitait à travers la fenêtre.

Pour prendre congé de cette île, un magnifique temps nous a accompagnés durant les 6 heures de traversée vers Hoek, Hollande (près de Rotterdam). Un voyage très agréable, car peu de touristes se trouvaient sur le ferry.



De Rotterdam, nous avons pris le chemin de retour direct vers la Suisse.

Haynes International Automuseum.

Ernst Gamper
Traduction en français:
Isabelle Glauser



Campingplatz Motocamp.
Place de camping du Motocamp.

**Trial Club Schwenden
Nationales 2-Tage
Alpen-Trial Grimmelalp
Sa 10. / So 11. Sept. 2011**

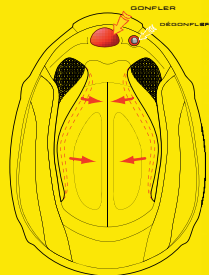
- Samstag Start ab 10:30 Uhr,
2 Runden in 5 Stunden
- Sonntag Start ab 9:00 Uhr,
3 Runden in 6.5 Stunden
- Grösste Alpen-Trialveranstaltung
- 10 Sektionen auf 12 Kilometer
- Von 1200 bis 1800 m.ü.M
- Akrobatik auf dem Motorrad
- Trialmannschafts-Cup (3 Fahrer,
gleicher Club, verschiedene Kat.)
- Samstagabend grosses Trial-Fest
mit Bar, Tanz und Festwirtschaft

Kat. Elite / Export / Challenge / Open / Junioren / Fun & Gäste
Info-Tel. +41 (0)33 773 65 75 www.trialclubschwenden.ch

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

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



Get stung.™



ZZ-RACING
motorbike accessories & equipment

Distributeur exclusif pour la Suisse



Article SSDT 2011
8.05.2011 wwe



SCOTTISH SIX DAYS TRIAL 1911 – 2011 Fort William 2 – 7.05.2011

L'histoire des Six jours d'Ecosse

- C'est en 1909 qu'a eu lieu une épreuve d'endurance dont le départ se faisait à Edimbourg et dont la durée était de 5 jours. L'année d'après cette épreuve fut portée à six jours et se disputait principalement dans les environs d'Edimbourg.
- Ce fut finalement en 1911 que the Edinburgh & District Motor Club organisa le 24 juillet 1911 les premiers SSDT officiel qui traversait l'Ecosse d'Est en Ouest.
- Un classement individuel a été introduit pour la première fois en 1932 (victoire de Bob McGregor sur Rudge 500 (au préalable, les participants qui terminaient l'épreuve recevaient des médailles d'or, d'argent ou de bronze).
- 1977, les SSDT sont définitivement basés à Fort William.
- 2011, l'Edinburgh & District Motor Club célèbre le centenaire du Scottish Six Days Trial.

Les pilotes qui ont fait l'histoire des Six jours d'Ecosse

- En 1961, Gordon Jackson termine l'épreuve avec un seul point de pénalités!
- En 1980, le finlandais Yrjo Vesterinen est le premier pilote non-britannique à remporter l'épreuve.
- Le nombre de victoires remportées par le même pilote est de cinq. Plusieurs coureurs se partagent actuellement ce palmarès, il s'agit de:
Sammy Miller (1962; 64; 65; 67; 68)
Mick Andrews (1970; 71; 72; 74; 75)
Doug Lampkin (1994; 95; 96; 2008; 09)

La plus ancienne course des sports motorisés tout-terrain fête cette année ses 100 ans d'existence. Il ne s'agit ni plus ni moins que de la célèbre et mythique épreuve des Six jours d'Ecosse. Le nombre exact d'édition est cependant inférieure à cent puisqu'il y a eu des interruptions durant les guerres soit de 1914-18 et 1939-45 puis en 2001 en raison de la fièvre aphteuse.

Le départ Initial se faisait depuis Edimbourg pour rejoindre Fort William puis la course s'est établie définitivement dès 1977 à fort William au pied du Ben Nevis.

Les SIX JOURS D'ECOSSE ça ne s'oublie pas. Ils se déroulent dans les Highlands, cette partie de l'Ecosse impressionnante de beauté sauvage, aux montagnes immenses parce qu'uniformément recouvertes d'herbe jaune ou verte et dont les sommets se perdent dans les nuages lourds, tout cela dans une symphonie morne orchestrée par ces «loch» qui traversent pratiquement le pays d'Est en Ouest.

Le "Scottish" est unique, jamais l'on n'a vu quelque chose de semblable, d'aussi dingue. Les pilotes parcourent de 100 à 200 km d'interzone par jour, qui dépassent en difficulté tout ce que l'on connaît ailleurs, des bourbiers, des lits de cailloux énormes sur des kilomètres, des joncs qu'on croit faciles mais qui sont des pièges, de la pluie battante 24 heures sur 24 ou comme cette année où l'épreuve organisé par the Edinburgh & District Motor Club Ltd, s'est déroulé sous la canicule, ce qui a provoqué presque autant de fatigue que les traditionnelles averses propres au pays des Scots. Une canicule qui rend les passages plus aisé mais qui fait souffrir l'organisme et la mécanique de manière différente.

En participant à cette course tout le monde réalise un rêve, et vu le nombre de pilotes, de journalistes, de «managers», d'assistants ou de curieux, il doit s'en passer des choses pendant une semaine de compétition. Le Scottish c'est l'épreuve phare de l'année.

Le règlement qui régit cette épreuve est très spécial; à la mise des motos en parc, avant le début de l'épreuve, les commissaires techniques marquent certaines pièces qui ne devront pas être changées sous peine d'exclusion immédiate. Chaque matin le pilote à droit à quelques minutes d'entretien avant de partir; de même s'il est en avance le soir (ce qui est assez rare), il peut travailler sur sa moto (généralement pour changer de chaîne ou de pneu).

Les temps sont plutôt serrés, surtout vu la difficulté de l'interzone. Il faut donc «gérer» son capital temps pour d'une part ménager sa monture et d'autre part ne pas risquer la disqualification. Mais si vous êtes bloqués par un bouchon avant une zone, ou par un ferry-boat qu'il faut attendre pour traverser un «loch», le temps perdu est neutralisé.

Comme on le voit, tout cela fait du Scottish une course à part, mais aussi cotée si ce n'est plus qu'un championnat du monde. Cette épreuve est organisée chaque année et ce depuis ... 1911!



Article SSdT 2011 8.05.2011 wwe



La Suisse depuis 1964 aux Six jours d'Écosse

- C'est en 1964 qu'une première participation de pilotes suisses est enregistrée dans les classements de cette épreuve. Il s'agissait à l'époque de Klaus Fischer; Ruedi Wyss; Samuel Hirschi et Willi Steiner.

- Depuis, de nombreux pilotes helvétiques ont affrontés les zones aux abords du Ben Nevis.

- Le record de participations est à mettre à l'actif de Jack Aebi avec 27 participations, suivi par Dominique Guillaume (septuple champion de Suisse) avec 18 participations puis Eusebio Gago (11x) et Walter Traber (10x).

- En 1981, il y a donc exactement trente ans, l'auteur de cet article a couru le Scottish avec une Fantic 200, il portait le No 144.

No 100: Le record de participation aux SSdT est détenu par le britannique Nigel Birkett qui recevait pour l'occasion le No 100 et en était à sa 39^e édition!

Le meilleur pilote Suisse est Écossais!

Le copain d'Eusebio Gago, Duncan McDonald, travaille à Genève depuis 4 ans; il a déjà couru quelques trial en Suisse et participera au championnat 2011 dans la catégorie Expert. Il en était à sa 21^e édition du Scottish cette année et se classe au 84^e rang. Chapeau!

C'est également le Trial le plus long, long en temps: six jours pendant lesquels on ne refait rarement la même zone ou le même chemin. Le plus long en kilomètres: un millier de kilomètres à parcourir. Le plus long en zones: 180 sections toutes différentes, groupées la plupart du temps par paquet de trois, quatre, cinq zones à franchir en enfilade, sans temps mort. Ajoutées à cela les conditions météorologique; la pluie habituelle de l'Écosse ou la poussière infernale et ce règlement particulier qui vous interdit le changement des pièces principales ainsi que des contrôles intermédiaires imprévisibles.

Les premiers jours sont les plus durs, physiquement du moins, le temps de s'habituer à ces sacrés zones. Elles ont pourtant des noms extraordinaires qui contrastent singulièrement avec nos dénominations numériques habituelles. Ainsi, «the first day» va-t-on courir à Leanachen, Blackwater, Garbh Bheinn ou Lagnaha. La zone de Blackwater, par exemple, est très connue, elle fait peur: le coin est angoissant de solitude, en pleine montagne.

Les SIX JOURS D'ÉCOSSE c'est un truc à faire une fois dans sa vie, parce qu'une épreuve hors du commun, parce que le trial le plus ancien et le plus dur du monde et des paysages que l'on n'oubliera pas de sitôt!

La 100^e pour James Dabill

C'est le britannique James Dabill, qui après sa victoire de 2007, remporte son deuxième "Scottish" avec 3 points d'avance sur ses compatriotes Michael Brown et Graham Jarvis suivis du vainqueur de l'année passée Alexz Wigg. Doug Lampkin, grand favori, septuple champion du monde et vainqueur à 5 reprises de l'épreuve à du abandonner après s'être blessé lors de la terrible journée du jeudi. Le premier "non-britannique" est l'espagnol Amos Bilbao (18^e) qui faisait son retour dans les Highland après sa carrière ponctuée d'une victoire aux SSdT en 2002.

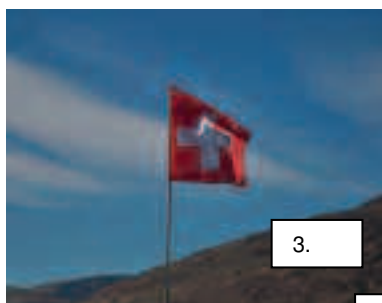
A noter également la participation des pilotes suisses Eusebio Gago (151^e); Walter Traber (238^e) qui reçoit le prix du Mérite et l'abandon de Cédric Robert après le premier jour de l'épreuve sur problème mécanique.

Résultats Scottish Six Days Trial Fort William 2-7 mai 2011

275 pilotes au départ; 249 classés; 20 nations représentées

(GB, Welsh, Isle of Man, Scotland, Irish, SE, CH, ES, AU, FR, DE, DK, NO, AT, IT, Israel, CDN, Andorre, BE, NL)

Rang	Pilote	Pays	Machine	Pénalités
1.	Dabill James	Angleterre	Beta	13
2.	Brown Michael	Angleterre	GasGas	16
3.	Jarvis Graham	Angleterre	Honda-Montesa	19
4.	Wigg Alexz	Angleterre	Sherco	19
5.	Macdonald Gary	Ecosse	GasGas	32
151.	Gago Eusebio	Suisse	Beta	386
238	Traber Walter	Suisse	Yamaha	682
-	Robert Cédric	Suisse	Honda-Montesa	Ab. 2e jour



3.



4.

Photos 3./4. La Suisse présente pour le 100e anniversaire des SSdT en 2011.



Article SSDT 2011
8.05.2011 wwe



1.



1.1



2.

Photos 1/ 1.1/ 2. Le parc fermé de Fort William avec ses 275 motos



7.



5.



6.

Photo 5
Deux participants de longue date: Dominique Guillaume de Bassecourt (en vacances, 18 participations) et Niguel Birkett (39 participations).

Photo 6
Prix du Mérite et porte-drapeau Suisse pour le zurichois Walter Traber (10 participations).

Photo 7.
La tradition veut que le premier pilote à prendre le départ le 1^{er} jour est Ecossais. Il est précédé par un joueur de cornemuse.



8.



9.



10.

Photo 8. La section Town Hall Brae; Eusebio Gago va être régulier tout au long de la semaine.
Photo 9. alors que la course va prendre fin dans cette dernière zone du premier jour pour Cédric Robert.

Photo 10. Walter Traber dans Lagnaha, une succession de zones impitoyables.



Article SSDT 2011
8.05.2011 wwe



12.



11.



13.

Photo 11.

La famille Lejeune au grand complet: Pépé et Mémé avec de g. à dr. Eric; Eddy et Jean-Marie.

Photo 12.

Invité d'honneur, le finlandais Yrjo Vesterinen, première victoire d'un pilote "non-britannique" en 1980.

Photo 13.

La cavalcade réunit tous les participants lors du défilé du dimanche à travers la ville.

On reconnaît de g. À dr. Alexz Wigg (4^e); Graham Jarvis No 33 (3^e) et le futur vainqueur James Dabill.

14.



15.



16.

Note pour la rédaction : Quelques photos supplémentaires pour illustration et surtout ... admirez le beau temps !

Photo 14.

Le fameux contrôle technique dans le parc fermé de Fort William (le Suisse Walter Traber No 151).

Photo 15.

Doug Lampkin, multiple champion du Monde, voulait absolument remporter l'édition du 100^e. Il abandonnera sur blessure l'avant-dernier jour. Ce n'est probablement que partie remise.

Photo 16.

La remontée de ruisseau de Creag Lundie sur font de Loch. Paysage grandiose d'Ecosse.



Article SSDT 2011
8.05.2011 wwe



Le PRE'65 Scottish Two-Day Trial

En préambule à la course de six jours, se déroule depuis 1984 (premier vainqueur: Sammy Miller) le PRE'65 Scottish. Cette course initialement courue sur 1 jour, se déroule depuis 1998 sur 2 jours. Elle réunit aux alentours de l'ancienne usine d'aluminium de Kinlochleven toutes les anciennes gloires de la discipline sur des motos d'époque dont la plus jeunes doit impérativement être antérieure à 1965. La zone commune aux deux épreuves (Les Six jours et le PRE-65) est constituée par la montée du Pipeline, un chemin mythique qui longe les énormes tuyaux d'eau qui alimentent l'usine en contrebas.

Résultats Pre'65 Scottish Two-Day Trial Kinlochleven 29-30 avril 2011

180 pilotes au départ; 159 classés; 11 nations représentées (Scotland, GB, Irish, Wales, FR, Channel Island, AT, ES, DE, SE, LU)

Rang	Pilote	Pays	Machine	Pénalités
1.	Saunders Steve	Angleterre	Triumph 350	2
2.	Gaunt Neil	Angleterre	Ariel 500	4
3.	Winthrop Leslie	Ecosse	Triumph 200	6
4.	Nictou Jean-Luc	France	Ariel 500	6
5.	Noble James	Angleterre	Ariel 500	7

Galleries photos Pre 65



B.



A.

Photo A.

On fait de belle rencontre à Kinlochleven.

A gauche, la légende vivante du trial, Sammy Miller en personne. A droite, Gordon Jackson, l'homme qui n'a posé qu'un seul pied lors des Six Jours d'Ecosse 1961!

Photo B.

La mythique et typique zone du Pipeline. L'ancienne gloire britannique Dave Thorpe, en action. Admirez le style!

Texte et photos:

Walter Wermuth

**Spécialiste
de l'équipement
moto en Valais
600m² d'exposition**



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

G
GAERNE



ACERBIS

BÜSE

ARROW
SPECIAL LEAKS

BERIK

**ARLEN
NESS**

daytona

MOTOREX
Oil of Switzerland



cardo

HELD
BIKER FASHION

SCOTT

PREMIER
HELMETS

ROOF

CABERG
HELMETS

SHARK
HELMETS

HJC
HELMETS

Vente de casques, bottes, gants, vêtements et accessoires



SARATOV

- Jacke aus 500D AIRGUARD®, 630D DYNAX® and CORDURA® stretch
- GORE-TEX® Performance Shell
- 3-Lagen Z-Liner Membrane
- Antiseptisches Polyester-Netzfutter mit Wassersperre
- Austrennbares CYNIX®-Thermofutter
- Belüftungsöffnungen im Brust-, Schulter-, Oberarm- und Rückenbereich
- Ergonomisch geformte Ärmel
- 4 Aussen- (davon 2 wasserdicht) und 6 Innentaschen
- Rückenprotector ist CE zertifiziert (EN 1621-2, Level 2)

Weitere Farben:



IXS
MOTORCYCLE FASHION

swiss design

www.ixs.com

Die «Bergfahrt der Unmöglichkeit» oder «Hillclimbing»

Eine Tradition in Obersaxen GR

Eine leidenschaftliche Gruppe, stationiert in Obersaxen in der wunderschönen Region der Surselva im Kanton Graubünden, organisiert seit mehreren Jahren das «Hillclimbing» für Motorräder. Diese Prüfung hat international einen guten Ruf, da sie für die Euro-Trophy, wie auch für die Schweizermeisterschaft zählt. Das Team von Präsident Giuseppe Zollet ist sehr engagiert, und diese Veranstaltung zieht mehr und mehr Publikum an.



An der Schweizermeisterschaft wurden die Rollen vertauscht: André Oechslin gewann den Titel vor Jörg Seewer und Marcel Oechslin.

Den Laien unter den Motorradfahrern wird abgeraten, diese Spezialisten zu imitieren, denn es braucht eine grosse Dosis Mut und körperliche Kondition, um am Ende dieser endlosen Steigungen anzukommen. Oft enden die Fahrten auf dem Rücken. Es ist nötig, die Stürze zu meistern, ohne sich zu verletzen. Es ist nicht selten, dass der Pilot und sein Motorrad mehrere zehn Meter den Hang hinunterstürzen. Die ideale Position, um ans Ende dieser Reise zu kommen, ist eine gewisse Sicherheit und ein Sinn für das Gleichgewicht. Wer sich ganz einfach wünscht, ein Pilot zu werden, dem wird empfohlen, Kontakt mit Begeisterten auf www.hillclimbing.ch aufzunehmen. Die nächsten Prüfungen für 2012 in Obersaxen sind schon programmiert. Es gibt auch solche in Frankreich, zum Beispiel in Bernex, nicht weit vom Wallis entfernt.

Jean-Bernard Egger
(Übersetzung: Werner Schnyder)

In den 20-er Jahren haben zwei Brüder diese Disziplin im Westen der USA, in den Rocky Mountains, eingeführt. Aus diesem Grund trägt dieser Wettbewerb wohl den angelsächsischen Namen «Hillclimbing». Dieser Wettkampf besteht darin, auf den Gipfel eines steilen Berges auf einer abgegrenzten, besonders steilen Piste mit einem mittleren Gefälle von etwa 70 % hochzufahren. Im Fall von Obersaxen hat die Piste annähernd dieses Ausmass und ist ungefähr 235 Meter lang. Zu bemerken ist, dass die Piste auf einer Teilstrecke von 115 m ein maximales Gefälle von 141 % aufweist.

Der «König» von Obersaxen heisst Jörg Seewer. Er hält den Streckenrekord seit 2010 mit einer durchfahrenen Distanz von 225,3 m. Die Motorräder sind im Prinzip Prototypen, die ganz genau der Vorstellung der Konstrukteure entsprechen. Die Motoren sind Ein- oder Mehrzylinder mit 350–2600 cm³. Der Radstand muss mit einem ver-

längerten Schwungarm mindestens 170 cm betragen. Die Anzahl Räder ist frei. Manchmal werden aus Motorrad- auch Formel 1-Räder. Die Pneu sind mit Nägeln, Schrauben oder Näpfen ausgestattet, um über einen guten Grip zu verfügen. Die Motoren sind von vielfältigen Marken, z.B. KTM, Honda oder Harley Davidson, nicht zu vergessen die handwerklich (selbst gebastelten) Entwicklungen. Das Rennen wird in vier Läufen abgewickelt. Der Fahrer, der am höchsten, am nächsten zum Gipfel, fährt gewinnt den Wettbewerb. Ab dem dritten Lauf scheiden die Fahrer mit schwächeren Leistungen aus. Bei gleicher Laufweite würde die Laufzeit berücksichtigt.

In der französischen Schweiz ist dieser Sport weniger bekannt als in der Deutschschweiz, wo wir im Moment die besten Piloten finden. Mehrere haben schon internationale Resultate auf hohem Niveau erreicht. Der Europameistertitel liegt in den

Händen von Jörg Seewer, von Varen VS, mit einer Länge von 218.5 Metern in der Surselva. Die Silbermedaille ging wieder an den Franzosen Julien Perret von La Bresse (F), während sich ein anderer Schweizer, André Oechslin, von Alpthal SZ, die Bronzemedaille holte.



Das Podest der Euro-Trophy.

La montée de l'impossible ou le «Hillclimbing».

Une tradition à Obersaxen

Une équipe de passionnés basée à Obersaxen dans la magnifique région de la Surselva aux Grisons organise depuis plusieurs années la montée de l'impossible à moto. Cette épreuve est devenue de renommée internationale puisqu'elle compte pour l'Euro-Trophy ainsi que pour le championnat suisse. L'équipe du président Giuseppe Zollet est très engagée et cette manifestation attire un public de plus en plus nombreux.



C'est dans les années 20 que deux frères inventèrent cette discipline dans l'ouest des Etats-Unis plus précisément dans les montagnes rocheuses. C'est un peu pour cette raison que la compétition a pris le doux nom anglo-saxon de «Hillclimbing». Cette compétition consiste à grimper au sommet d'une montagne escarpée dans un couloir délimité et particulièrement vertical avec un angle d'environ 70% d'inclinaison de moyenne.

utilisées passent de celles de motocross à celles de formules 1. Les pneus sont bardés de clous, de boulons ou de godets afin de pouvoir disposer d'une bonne grippe. Les moteurs sont de marques assez variées passant de KTM, Honda ou autres Harley Davidson en n'oubliant pas les moteurs de conception artisanales. La course se déroule sur quatre manches et c'est celui qui monte le plus haut vers le sommet qui remporte la compéti-



Dans le cas d'Obersaxen la piste est approximativement de cette ampleur et mesure environ 235 m de long. A noter que la piste a la particularité d'avoir sur un tronçon une pente maximale de 141% pour une différence de niveau de 115 m. Le «King» d'Obersaxen s'appelle Jörg Seewer et détient le record de la piste depuis 2010 avec une distance parcourue de 225,3 m. Les motos sont en principe des prototypes qui sortent tout droit de l'imagination des concepteurs. Les moteurs sont de type monocylindres ou multicylindres de 350 à 2600 cm³ et l'entre roues doit mesurer au minimum 170 cm avec un bras oscillant rallongé. Le nombre de roues est libre et parfois celles

tion sans différence de cylindrée, à partir de la troisième manche les moins performants sont éliminés. En cas d'égalité ce pourrait être le temps de montée qui départage.

Si ce sport est peu connu en Suisse romande, c'est en Suisse alémanique que nous trouvons les meilleurs pilotes du moment dont plusieurs ont déjà réalisés des résultats internationaux de bon niveau, le titre de champion d'Europe est entre les mains de Jörg Seewer de Varen avec une longueur de 218,6 m en Surselva, la médaille d'argent revient au Français Julien Perrin de la Bresse alors qu'un autre Suisse, André Oechslin de Alpthal, s'empare du bronze.



Le podium du championnat suisse 2011.

Pour le championnat de Suisse les rôles se sont inversés puisque André Oechslin remporte le titre devant Jörg Seewer et Marcel Oechslin.

Pour le motard profane, il lui est déconseillé d'imiter les spécialistes car il faut une bonne dose de courage et de condition physique pour venir à bout de ces montées interminables qui se terminent souvent sur le dos. Il est nécessaire de maîtriser les chutes sans se blesser, il n'est pas rare que le pilote et sa moto redescendent sur plusieurs dizai-

nes de mètres. La position idéale pour venir à bout de ce périple est à coup sûr conditionné par un sens de l'équilibre bien dosé.

Celui qui désire tout simplement s'intéresser à devenir un pilote, il lui est conseillé de prendre contact avec les passionnés sur www.hillclimbing.ch. Les prochaines épreuves sont déjà programmées en 2012 à Obersaxen, il existe également des courses en France dont la plus proche est à Bernex pas loin du Valais.

Jean-Bernard Egger



Julien Bill, MX3-Weltmeister

Der erste Schweizer Solo-Motocross-Weltmeister!

Wir haben in diesen letzten Jahren gezittert für die Titel von Tom Lüthi, von Mats Rebeaud oder noch für Adolf Haenni. In diesem Jahr haben wir einen Julien Bill, der uns einen noch spezielleren Titel bringt, da noch kein Schweizer einen solchen im Solo-Motocross erkämpft hat. Der Wille, die Hartnäckigkeit und Beharrlichkeit wurden an diesem Sonntag, dem 7. August, nach dem Mittagessen, im südfranzösischen Departement Lot, belohnt: Julien Bill ist in die Sterne des Motocross aufgestiegen. Bravo, das ist genial!

Geboren 1983, interessierte sich dieser Kerl mit einem festen Charakter im Alter von 4 Jahren schon für Motocross. Trotz des Umstandes, dass sein Vater diesen Sport nicht ausgeübt und sich nicht damit beschäftigt hatte, begann der Junge im Alter von 6 Jahren den Wettkampf. 1991 gewann er den ersten Titel

als Schweizermeister bei den Junioren 60 cm³, danach folgten 11 Kränze. Vater Richard interessierte sich nun für diesen Sport, indem er seine Hilfe dem Genfer Charly Tonus anbot, dessen Sohn dem Weg Juliens folgte. Heute folgt Julien aufmerksam den Ratschlägen seines Vaters. Julien und Richard fehlt

es nicht an Freiheit und verstehen es, immer die richtigen Worte zu finden. Es gibt keinen Platz für Schnörkel. Diese Krönung ist die eines guten Teams, dessen Pilot immer auf die Zähne zu beißen wusste, um schliesslich ans Ziel zu gelangen. Wenn es noch ein Jahr gibt, müsste er sich fragen, ob dieser

Titel der richtige Lohn für die Zuverlässigkeit und den Mut, jede Sache nach der anderen zu tun, um dann die Schnalle zuzuschnallen.

Ein Bravo für Julien, für seine Familie und das ganze Team, die alle an das Schicksal glaubten.

Jean-Bernard Egger
(Übersetzung: Werner Schnyder)



MX3 World Champion 2011

Julien Bill champion du monde MX3

Le premier suisse champion du monde individuel en moto-cross!

Nous avons vibré ces dernières années pour les titres de Tom Lüthi, de Mats Rebeaud ou encore d'Adolf Haenni, cette année nous avons un Julien Bill qui nous apporte un titre plus spécial puisque jamais un suisse n'avait conquis un titre individuel en moto-cross. La volonté, la ténacité et la persévérance ont été récompensés ce dimanche 7 août après le repas de midi et c'est dans le Loten France que Julien Bill est monté dans les étoiles du moto-cross. Bravo c'est génial!

Né en 1983, ce bonhomme avec un caractère bien trempé s'est intéressé à l'âge de quatre ans déjà au cross. Malgré le fait que son papa n'avait pas pratiqué ce sport et qu'il n'y travaille pas, ce bonhomme s'est mis à la compétition à six ans sonnés. En 1991, il remporte son premier titre de

champion suisse chez les juniors 60 cm³, ensuite 11 couronnes ont suivis. Le papa Richard s'est intéressé à ce sport en apportant son aide au genevois Charly Tonus dont son fils suit la trace de Julien. Aujourd'hui, Julien suit attentivement les conseils de son père. Julien et Richard ne man-

quent pas de franchise et savent toujours parler avec les mots justes, il n'y a pas de place pour les fioritures. Cette consécration est celle d'une belle équipe dont le pilote a toujours su serrer les dents pour enfin arriver au but même. S'il y a une année encore il fallait se remettre en question,

ce titre est le juste salaire pour le sérieux et le courage de mettre chaque chose après l'autre et enfin boucler la boucle.

Bravo à Julien, à sa famille et toute l'équipe qui ont cru au destin.

Jean-Bernard Egger

Jeremy Seewer: Vize-Weltmeister MX Junior 125

Nur 1 Woche nach dem Motocross-WM-Titel von Julien Bill können wir uns erneut über einen der grössten Erfolge im Schweizer Motocross-Sport freuen.



Jeremy Seewer wurde am 14. August 2011 an der Junioren-Weltmeisterschaft im italienischen Cingoli ausgezeichnet. Er wurde 2. in der Klasse 125. Bei Temperaturen um die 35 Grad zeigte sich der Bülacher (Suzuki) von seiner besten Seite und übernahm – nach Rang 4 im ersten Lauf – in Runde 5 des 2. Laufes die Führung und brachte diese souverän mit über 18 Sekunden Vorsprung ins Ziel. Seewer gehörte das ganze Wochenende zu den schnellsten und holte verdient Silber.

Weil Gold an den US-Amerikaner Joseph Savatgy (Suzuki) und Bronze an dessen Landsmann Chris Alldredge (Yamaha) ging, war Seewer der einzige Europäer auf dem Podest! Savatgy reichten 2 zweite Plätze für den Titel, doch hing dieser wegen einem Plattfuss im 2. Lauf an einem seidenen Faden.

Resultate/Berichte siehe www.youthstream.org

Jeremy Seewer: vice-champion du monde MX Junior 125

Seulement une semaine après la victoire de Julien Bill au Championnat du monde Motocross MX3, nous avons à nouveau le plaisir de nous réjouir d'un des plus grands succès suisses dans le sport motocross.



Le 14 août 2011, Jeremy Seewer a remporté l'excellente 2^e place lors du championnat du monde junior en catégorie 125 à Cingoli (Italie). Par des températures de 35 degrés, le pilote de Bülach (Suzuki) s'est montré dans sa meilleure forme. Après le 4^e rang dans la première manche, il a pu prendre la tête au 5^e tour de la deuxième manche et a passé la ligne d'arrivée souverainement avec 18 secondes d'avance. Seewer faisait partie des plus rapides durant tout le weekend et remporte de manière bien méritée la médaille d'argent.

Etant donné que l'or revenait à l'américain Joseph Savatgy (Suzuki) et le bronze à son compatriote Chris Alldredge (Yamaha), Seewer était le seul européen sur le podium! 2 deuxièmes places suffisaient à Savatgy pour le titre, malgré un pneu crevé lors de la deuxième manche.

Résultats/rapports sous www.youthstream.org

ISDE 2011

Les ISDE 2011 se sont déroulés à Kotka-Hamina en Finlande du 8 au 13 août 2011. Pour ces Six jours d'enduro par équipe, 20 nations étaient représentées, soit environ 400 pilotes. La Suisse était représentée par un Trophy mondial (6 pilotes) et un Trophy junior (4 pilotes).

Kotka est un port qui se situe à 130 km à l'est d'Helsinki sur la mer Baltique avec un climat très changeant. Après une belle cérémonie d'ouverture dans une ancienne arène couverte à Hamina le samedi précédent la course, nous avons commencé les choses sérieuses.

chute d'un pilote du Trophy mondial.

Mercredi, une boucle à parcourir 1 fois, environ 150 km comprenant 3 CH, 1 ravitaillement, 4 spéciales, les temps étaient moins serrés mais la pluie nous a accompagnés une grande partie

grosses averses entrecoupées d'éclaircies. Malheureusement, nous avons perdu un deuxième pilote du Trophy mondial, qui a du abandonner sur casse mécanique (embrayage).

Vendredi, même tracé avec la suppression d'une spéciale devenue impraticable, le soleil étant de la partie toute la journée.

Samedi, petite liaison pour atteindre un circuit où se déroule le cross final. Nos pilotes ont parcouru 7 tours, dans deux sessions de 25 pilotes chacune selon leur catégorie.

Bien content d'en avoir fini, car ce fut des Six jours usant autant pour les hommes que les mécaniques par le fait d'une météo

capricieuse et des terrains devenus très difficiles à rouler. Mais ils ont été secondés par une assistance de tous les instants (20 personnes), les mécaniciens, les assistants CH, les suiveurs, les masseuses ainsi qu'une cuisinière qui leur a permis de reprendre des forces tous les soirs. Tout ceci dans une magnifique ambiance.

Un grand Merci à toute l'équipe ainsi à la FMS pour son soutien.

**** classement trophy mondial:**

1. Finlande
2. Espagne
3. USA
15. Suisse

**** classement trophy junior:**

1. France
2. Suède
3. Grande-Bretagne
13. Suisse

*Daniel Abbé
Coordinateur du TROPHY SUISSE*



Lundi, avec une boucle à parcourir 2 fois, environ 300 km comprenant 3 CH et 4 spéciales par tour. Les temps étaient serrés sur un terrain sablonneux, en forêt qui se dégrade très vite. Ce qui a été fatal à deux de nos jeunes pilotes du Trophy junior, éliminés sur des chutes, heureusement sans conséquence grave.

de la journée, Heureusement, la liaison était plus roulante sur des grandes routes en terre, entrecoupé par des tronçons en forêt, mais la fatigue commence à se faire sentir, les deux masseuses ont bien du travail après la course pour atténuer les courbatures.

Mardi, même tracé avec des temps rallongés car la pluie nous a accompagnés une grande partie de la journée, nous avons déploré un premier abandon sur

Jeudi une boucle à parcourir 2 fois environ 300 km comprenant 4 CH, 1 ravitaillement, 4 spéciales par tour, les temps heureusement moins serrés car la météo est restée très variable avec de



Sachsenring (D) 17. Juli 2011

Die Schweiz ist eine Moto-GP-Nation

Mit 12 Piloten an einem Motorrad-Grand-Prix ist die Schweiz im Verhältnis die Nation mit den meisten Teilnehmern.

Moto 2: Lüthi, Krummenacher, Aegerter 125 ccm: Giulian Pedone	2004 125 ccm GP Team mit Thomas Lüthi.
	2005 125 ccm Weltmeister mit Thomas Lüthi.
Sidecars: Hänni/Päiväranta, Purtschert/Purtschert, Rutz/Wäfler, Kiser/Michelotto	2006–250 ccm GP Team 2009 mit verschiedenen Piloten, aber immer mit Thomas Lüthi.
Junior 125: Adrien Pittet, Carmen Geissler, Colin Rossi, Wayne Gruninger	2010–Moto 2 GP Team mit 2011 Thomas Lüthi.



Daniel M. Epp

Team: Interwetten-Paddock
Moto 2 Team
Teamchef: Daniel M. Epp
Pilot: Thomas Lüthi
Bike: SUTER-Honda
600 ccm Moto 2

Wie sind Ihre Pläne für die Zukunft?

Es wird leider immer schwerer, Sponsoren für den Moto-GP Sport zu finden. Aus diesem Grund müsste sich der Sport folgendermassen entwickeln:

– Moto GP: Kosten pro Pilot und Jahr Fr. 800'000.– bis max. Fr. 1'000'000.– Prototypen – Serie 24–28 Piloten.

– Moto 2: Kosten pro Pilot und Jahr Fr. 400'000.– bis max. Fr. 500'000.– evtl. freie Motorenwahl, Fahrwerkeinstellungen, 36–40 Piloten.

– Moto 3 (ab 2012): Kosten pro Pilot und Jahr Fr. 200'000.– bis max. Fr. 250'000.– freie Motoren- und Fahrwerkwahl, 36–40 Piloten.

Gibt es Widerstände gegen diese «vernünftigen» Varianten?

Ja, leider sind die Hersteller und zum Teil auch die Dorna und die FIM noch nicht begeistert, man möchte den Prototypen-Status erhalten. Es müssen jedoch Wege gefunden werden, die den GP-Sport finanzierbar machen, davon bin ich überzeugt.

Werden Sie 2012 mit einem Moto-GP Team an den Start gehen?

Wir haben uns als Team bei Dorna und FIM eingeschrieben. Wenn wir das Budget (ca. Fr. 4'000'000.–) dafür haben, werden wir mit Thomas Lüthi dabei sein, wir arbeiten dran.

Ihr Ziel für die Saison 2011?

Wenn es Thomas Lüthi gelingt, auf das Podest (d.h. 1–3) zu fahren, wäre das für die weitere Entwicklung sehr hilfreich.

Was wünschen Sie sich von der FMS?

Jede Unterstützung der CH-Teams ist wertvoll, die FMS könnte zum Beispiel Mitglied in unserem Paddock Club werden.

Team:

Grand Prix Team Switzerland
Teamchef: Marco A. Rodrigo
Pilot: Randy Krummenacher
Bike: Kalex-Honda 600 ccm
Moto 2

Interview mit

Marco A. Rodrigo

Herr Rodrigo, Sie sind neu im Moto-GP-Sport, was haben Sie vor dieser Zeit gemacht?

Ich habe mich als Banker und Immobilienfachmann betätigt und damit etwas Vermögen erarbeitet.

Was hat Sie dazu bewogen, in den Moto-GP-Sport zu investieren?

Ich habe mich entschieden, unser junges Talent Randy Krummenacher zu unterstützen und an die Spitze zu bringen. Dafür wollten wir uns in ein bestehendes Team einkaufen. Das hätte bedeutet, dass ich 1–2 Mio investiert, aber andere das Sagen hätten. Da habe ich mich entschlossen, mit diesen Mitteln ein neues, eigenes Team aufzubauen mit dem Namen Grand-Prix Team Switzerland. Warum dieser Name? Ich bin ein Secondo, bin jedoch Oberleutnant der CH-Armee. Die Schweiz hat mir so viele Chancen eröffnet, geschäftlich Erfolg zu haben, dass ich heute ein Fan der Schweiz bin und mich als «Eidgenosse» fühle. Mit diesem Projekt kann ich jungen, talentierten Sportlern die Chance eröffnen, im Grand-Prix-Sport die Schweiz ehrenvoll zu vertreten.

Wie sehen Sie die weitere Entwicklung Ihres Teams?

Wir planen, über ein Mitglieder-System wenn möglich 100 Mitgliederfirmen oder Privatleute unseres Teams als Members mit einem Jahresbeitrag von Fr. 10'000.– zu gewinnen. Für die Saison 2012 haben wir bei der IRTA 2 Startplätze beantragt, den einen für Randy Krummenacher und den zweiten für einen Nachwuchsfahrer.

Ihr Ziel für die Saison 2012?

Randy Krummenacher in die Spitze der Kategorie Moto 2 zu installieren, und einen talentierten Nachwuchsfahrer aufzubauen.

Was wünschen Sie sich von der FMS?

Wenn die FMS erreichen könnte, eine Ausbildungs- und Racinganlage in der Schweiz zu realisieren, wäre das ein grosser Wurf. Die FMS könnte die GP-Teams an den Veranstaltungen aktiver unterstützen, das würde uns helfen.

Team: carXpert – Technomag – CIP Racing Team

Teamchef: Fred Corminbœuf
Pilot: Dominique Aegerter CH,
Kenan Sofuoglu TR

Bike: Suter-Honda 600 ccm
Moto 2

Interview mit

Daniel M. Epp

Herr Epp, wann sind Sie in den Motorrad-Rennsport eingestiegen?

2000–2002 bin ich in der tschechischen Superbike-Meisterschaft selbst gefahren. 2003–2004 Aufbau eines Moto-GP Teams mit verschiedenen Piloten.



Sachsenring

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

IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0

BIC: POFICHBE

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

Interview mit

Fred Corminbœuf

Herr Corminbœuf, was haben Sie im Sport Management schon gemacht?

Ich habe im Fussball mit der Teamleitung einer französischen Serie 2 Teams begonnen, anschliessend habe ich das Motocross Team CIP mit verschiedenen Fahrern, unter anderen Marc Ristori und Julien Bill, geführt. Ab 2010 bin ich Teammanager des Teams mit den Piloten Dominique Aegerter und Kenan Sofuoglu.

Wie ist Ihr Team organisiert?

Wir sind total 17 Personen für 2 Piloten: 10 Mechaniker, 7 Personen in Hospitality, Pilotenbetreuung, Physio und Teamleitung.

Was sind die Saisonziele für 2011?

Wir haben als Ziel, unsere beiden Fahrer in den Top 10 zu platzieren.

Wie ist die Planung für 2012?

Wir werden auch 2012 mit 2 Piloten in der Kategorie Moto 2 antreten und versuchen, eine Podiumsplatzierung im Championnat zu erreichen. Zusätzlich sind wir am Aufbau eines Moto-3-Teams für 2 Nachwuchspiloten. Moto 3 ist die neue Kategorie, die 2012 die 125 ccm-Kategorie ablösen wird und mit Motorrädern mit 250 ccm 1 Zylinder, 4-T-Motor angetrieben wird.

Was wünschen Sie sich von der FMS?

Die FMS könnte uns unterstützen, indem sie unsere PR-Aktionen aktiv begleitet, dafür würden wir auch gerne zur Verfügung stehen. Im Weiteren könnte die FMS die Piloten etwas unterstützen, indem sie z.B. den ersten 10 die GP-Lizenz schenken würde.

Willy Läderach

Sachsenring (D) 17 juillet 2011

La Suisse est une nation de Moto GP

Avec 12 pilotes prenant part à un Grand Prix la Suisse est, comparée à d'autres nations, le pays avec le plus grand nombre de participants.

Moto 2:
Lüthi, Krummenacher, Aegerter
125 ccm: Giulian Pedone

Sidecars: Hänni/Päivärinta,
Purtschert/Purtschert,
Rutz/Wäfler, Kiser/Michelotto

Junior 125:
Adrien Pittet, Carmen Geissler,
Colin Rossi, Wayne Gruninger

Team: Interwetten – Paddock
Moto-2-Team
Teamchef: Daniel M. Epp
Pilote: Thomas Lüthi
Bike: SUTER-Honda
600 ccm Moto 2

Interview avec

Daniel M. Epp

Monsieur Epp, quand avez-vous débuté dans le sport moto?
2000–2002 j'ai participé moi-même au championnat tschèque Superbike.

2003–2004 Création d'un team moto GP avec divers pilotes.

2004 125 ccm GP Team avec Thomas Lüthi.

2005 125 ccm Champion du monde avec Thomas Lüthi.

2006–2009 250 ccm GP Team avec divers pilotes mais toujours avec Thomas Lüthi.

2010–2011 Moto-2-GP-Team avec Thomas Lüthi.

Quels sont vos objectifs pour l'avenir?

Il est malheureusement toujours plus difficile de trouver des sponsors pour le moto sport GP, pour cette raison ce sport devrait se développer de la manière suivante:

– Coût pour Moto GP par pilote et année Fr. 800'000.– jusqu'à max. Fr. 1'000'000.– Prototypes – Série 24–28 pilotes.

– Moto 2 Coût par pilote et année Fr. 400'000.– jusqu'à max. Fr. 500'000.– événement libre choix de moto, réglage de suspension, 36–40 pilotes.

– Moto 3 (dès 2012) coût par pilote et année Fr. 200'000.– jusqu'à max. Fr. 250'000.– moteurs libres et suspension, 36–40 pilotes.

Avez-vous senti une résistance à ces variantes «raisonnables»?

Oui, malheureusement les constructeurs et en partie Dorna et la FIM ne sont pas encore convaincus, on désire garder le statut prototype. Pourtant une solution devrait être trouvée pour rendre le sport de GP finançable, j'en suis convaincu.

Prenez-vous le départ en 2012 avec un team de moto GP?

Nous nous sommes inscrits comme team chez Dorna et FIM, si nous avons un budget pour cela (env. Fr. 4'000'000.–), nous souhaitons Thomas Lüthi, nous travaillons dans ce sens.

Votre objectif pour la saison 2011?

Si Thomas Lüthi pouvait être sur le podium (1–3), ceci serait important pour la suite.

Que désirez-vous de la part de la FMS?

Chaque soutien d'une équipe suisse est appréciable. La FMS pourrait par exemple devenir membre de notre club paddock.

Team: Grand Prix Team Switzerland

Teamchef: Marco A. Rodrigo

Pilote: Randy Krummenacher

Bike: Kalex-Honda 600 ccm Moto 2.

Interview avec

Marco A. Rodrigo

Monsieur Rodrigo, vous êtes nouveau dans le sport moto GP, qu'avez-vous fait auparavant?
J'étais banquier et spécialiste immobilier.

Qu'est-ce qui vous a motivé à investir dans le sport moto GP?

J'ai décidé à soutenir notre jeune talent Randy Krummenacher et de l'amener parmi les meilleurs. Nous voulions acheter une équipe existante, ceci signifiait une investissement de 1–2 mio. mais d'autres auraient leur mot à dire. Je me suis ainsi décidé de créer mon propre team, avec le nom Grand-Prix Team Switzerland. Pourquoi ce nom? Je suis un Secondo, je suis lieutenant dans l'armée suisse, la Suisse m'a offert la chance d'avoir du succès dans les affaires, ainsi je suis un fan de la Suisse, et me sens un «patriote». Avec ce projet, je peux permettre à de jeunes talents de représenter avec honneur la Suisse.

Comment voyez-vous le développement de votre team?

Nous projetons un système de membres, si possible de rassembler 100 entreprises membres ou des privés, comme membres de notre team avec une cotisation annuelle de Fr. 10'000.–. Pour la saison 2012 nous avons demandé à la IRTA 2 places de départ, 1 pour Randy Krummenacher et une deuxième pour un jeune talent.

Votre objectif pour la saison 2012?

Amener Randy Krummenacher à la tête de la catégorie Moto 2 et de préparer un jeune talent.

Qu'attendez-vous de la FMS?

Si la FMS pouvez obtenir la réalisation d'un circuit d'entraînement et de course en Suisse, ceci serait un grand pas. La FMS pourrait soutenir activement les équipes GP à des manifestations, ceci nous aiderait énormément.



Marco A. Rodrigo

Team: carXpert – Technomag – CIP Racing Team

Teamchef: Fred Corminbœuf

Pilote: Dominique Aegerter CH, Kenan Sofuoglu TR

Bike: Suter-Honda 600 ccm Moto 2



Fred Corminbœuf

Interview avec

Fred Corminbœuf

Monsieur Corminbœuf, qu'avez-vous déjà fait dans le management du sport?

J'ai débuté en football avec la direction de 2 équipes dans une série française, ensuite j'ai dirigé le team motocross CIP avec différents pilotes, tels que Marc Ristori et Julien Bill. Dès 2010 je suis le team manager de l'équipe Dominique Aegerter et Kenan Sofuoglu.

Comment est organisé votre team?

Au total nous sommes 17 personnes pour 2 pilotes. 10 mécaniciens, 7 personnes en hospitality, encadrement des pilotes, physio et direction de l'équipe.

Quels sont vos objectifs pour la saison 2011?

Nous souhaitons placer nos 2 pilotes dans les 10 premières places.

Quel est votre objectif pour 2012?

Pour 2012, nous participerons également avec 2 pilotes dans la catégorie Moto 2, et essaierons d'obtenir une place de podium dans le championnat. De plus nous sommes en train de mettre sur pied un team Moto 3 pour 2 jeunes talents. Moto 3 est une nouvelle catégorie, qui remplace la catégorie 125 ccm en 2012, avec des motos 250 ccm 1 cylindre, 4 takt.

Que désirez-vous de la FMS?

La FMS pourrait nous soutenir en nous accompagnant activement dans nos actions PR, et réciproquement nous nous tiendrons à disposition pour des actions PR. De plus la FMS pourrait par ex. offrir la licence GP aux 10 premiers.

Willy Läderach

Traduction en français: Isabelle Glauser



Safety first beim Fahren auf der Strasse

Die Biker und ihre Strassenausrüstung

Sitzt der Biker nicht gerade hoch zu Ross, ist er entweder Fussgänger, Autofahrer oder Radfahrer. Daher weiss er, dass er als Motorradfahrer mehr als alle anderen Verkehrsteilnehmer auf der Hut sein muss, um sich und andere nicht zu gefährden. Für seinen persönlichen Schutz sollte er daher sämtliche Fallstricke kennen, die ihm auf seinen Fahrten begegnen könnten, aber auch auf die richtige Ausrüstung und einwandfreies Fahrverhalten achten. Um sicher ans Ziel zu kommen, sollte der Biker die folgenden vier Bereiche berücksichtigen: Sein eigenes Fahrverhalten, die eigene Ausrüstung und sein Fahrzeug, das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und den Zustand der Strasse.

Kommt es mal wirklich zu Scheureien, wird uns schnell klar, dass es eben nicht immer nur die anderen treffen kann. Im Strassenverkehr sind alle auf vernünftiges Verhalten und auf gegenseitige Aufmerksamkeit angewiesen, mal ganz abgesehen von den jeweiligen Strassenbedingungen.

Persönliches Verhalten:

Es ist nicht meine Aufgabe, irgendjemandem Lektionen zu erteilen. Allerdings habe ich stets meine eigene Vision, morgens mit Spass auf eine Tour aufzubrechen, um abends heil wieder daheim anzukommen. Ich denke, dass dabei das Konzept «Safety First» oder auf gut Deutsch «Sicherheit immer an erster Stelle» nicht verkehrt ist. Dabei ist es sicherlich hilfreich, sich noch einmal vor Augen zu führen, dass hohe Geschwindigkeiten nur mit viel Fahrerfahrung in allen Situationen gemeistert werden können und dass gute Fahrer daher stets auf der Hut sind. Natürlich gehört dazu viel Strassenkenntnis: Steine, Löcher, Ölflecken oder Kies können sogar bei langsamer Fahrt schnell zu einem Problem werden.

Zustand der eigenen

Ausrüstung und des Fahrzeugs:

Die meisten Biker sind gut ausgestattet und fahren mit ausreichendem Schutz, um vor allem nicht die Extremitäten zu gefährden, sollte es dann doch mal zu einer ungewollten Begegnung mit dem Asphalt kommen. Der geringere Anteil der Motorradfahrer ist da weniger vorsichtig und fährt mit leichter Bekleidung, was im Falle eines Falles verheerende Folgen haben kann. Diese zum Glück recht seltenen Zeitgenossen fahren dann gerne mit nakedem Oberkörper, Shorts und nur

einem Helm schnell mal um den Häuserblock. So eine Begegnung hatte ich erst kürzlich in der Nähe von Charmey, als ein junger Kerl mit quasi gar keiner Ausrüstung in tosender Geschwindigkeit an mir vorbeibraute. Da lief es mir ernsthaft kalt den Rücken runter, als ich mir vorstellte, er könnte nur bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h vom Bike fallen. Was die Fahrzeuge selbst angeht, achtet die Mehrzahl der Motorradfahrer heute schon sehr auf einen guten Zustand ihrer Maschinen, wobei man bei der Bereifung bisweilen alle Augen zudrücken muss. Im Grossen und Ganzen sind Motorräder wohl aber die Fahrzeuge auf der Strasse, die am besten in Schuss sind. Eigentlich auch logisch, immerhin hängt unsere eigene Sicherheit davon ab.

Das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:

Oft wird den Autofahrern ihr fragwürdiges Verhalten, ihre Ungeschicktheit oder sogar Aggressivität vorgeworfen. Da wir aber auch selbst fast alle Autofahrer sind, müssen wir wohl zugeben, dass jeder einmal einen ungewollten Fehler begeht, der allerdings schwerwiegende Folgen haben kann. Die Sicht im Auto ist völlig anders als auf dem Bike. Fahren wir Motorrad, schauen wir in den meisten Fällen um uns, ob noch andere Verkehrsteilnehmer unterwegs sind. Autofahrer, die noch nie auf einem Zweirad unterwegs waren, machen dies eher selten oder gar nicht. Jedoch kommen wir nicht umhin, uns die Strasse mit anderen Verkehrsteilnehmern zu teilen. Daher müssen wir akzeptieren, dass es für die Sicherheit am besten ist, Respekt füreinander zu haben, egal ob Biker, Radfahrer, Fussgänger oder Autofahrer.



Schlecht platzierte und rutschige Schachtdeckel.

Wir sollten auch beachten, dass sich das Verhalten der Menschen dramatisch verändert hat und viele Leute ohne Fahrzeug unterwegs sind, was sich wiederum auf das Verhalten des Fahrers auswirkt.

Der Zustand der Strassen:

Zu diesem Thema könnte man ohne Problem zehn Seiten verfassen. Als ich mich aufmachte, um mir gefährliche Stellen vor Ort anzuschauen, gab es jede Menge Ärgernisse, mal abgesehen von der Fahrlässigkeit anderer Verkehrsteilnehmer, die auf der Strasse jede Menge Schrott liegen lassen: verloren gegangenes Gepäck, verstreute Gegenstände – überall, wo das Auge nur hinblickt.

Im Folgenden werde ich ein paar Beispiele dazu nennen, was ich in den letzten Wochen gesehen habe, und diese durch Erfahrungen ergänzen, die ich bei meinen vielen Motorrادتouren machen konnte.

Was den Zustand der Strassen angeht, egal, ob auf Autobahnen oder Landstrassen: Wir treffen täglich auf Probleme, vor denen wir uns selbstverständlich in Acht nehmen müssen und die jedem geläufig sind, wie Strassenmarkierungen oder Fussgängerüberwege. Andere Elemente, die vor allem bei nasser Witterung noch gefährlicher sind, sind Stahlabdeckungen mitten auf der Fahrbahn. Gullideckel, die sich mehr als 1 m

vom Strassenrand entfernt befinden, kann man an den Fingern einer Hand abzählen. Ausserdem werden Höhenunterschiede meist gar nicht gemeldet. Die Strassenbeschilderung ist oftmals widersprüchlich, vor allem an Baustellen, wenn beispielsweise die erlaubte Fahrtrichtung auf eine verbotene Einfahrt trifft, oder wenn eine Umleitung einen in eine Sackgasse führt! Neben jeder Menge anderer Beispiele ist die Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb einer Ortschaft häufig sehr streng und plötzlich gibt es überhaupt keine Geschwindigkeitsbegrenzung mehr. Unzählige Male wurden Baustellenbereiche nicht ordentlich ausgeschildert, und wie oft kam es schon vor, dass ein Biker morgens zur Arbeit fuhr, um sich dann in einem Tunnel mit Strassensplitt wiederzufinden, der dort am Vortag ausgestreut wurde, ohne dies bekanntzugeben. Nachdem dann ein Unfall passiert ist, wird die Strasse brav gereinigt und anschliessend die vorher bereits dringend notwendige Beschilderung nach allen Regeln der Kunst installiert. Warum werden solche lebenswichtigen Dinge nicht wie geplant durchgeführt, um Unfälle zu vermeiden?

Aber auch die Nachlässigkeit anderer Verkehrsteilnehmer ist ein Punkt, der leider Unfälle verursachen kann. Wer hat noch nicht auf der Autobahn beobachten können, wie falsch gesicherte Lasten auf die Fahrbahn fallen? Mir ist es einmal passiert, dass ein Auto vor mir seine Fahrräder vom Dach verloren hat, die dann wild durch die Gegend flogen, aber glücklicherweise scharf an mir vorbei. Und da sind natürlich auch noch so manche Lastwagen, die bis an den Rand beladen sind, und die regelmässig ihre Lasten verlieren. Manche Fahrer schliessen ihre Öltanks erst gar nicht, was das Heizöl zum Überlaufen bringt (diese bittere Erfahrung konnte ich 2009 in einem Kreisverkehr machen).

Ein Freund hatte die unangenehme Überraschung, sich plötzlich auf dem Asphalt wiederzufinden, da ein Bauer seine Milchladung nicht richtig verschlossen hatte und die Milch in einer kurvigen Strasse über-



Öl auf der Fahrbahn.

schwappte. In Österreich machte mich einmal ein Polizist aufmerksam, unbedingt vorsichtig zu sein, da ein Lastwagen seine gesamte Ladung bestehend aus Autos verloren hätte, die er einfach vergessen hatte, richtig zu sichern.

Schlussendlich ist der Zustand der Strassen oft sehr schlecht, vor allem in den lateinischen Kantonen. Nicht selten landet man in Schlaglöchern oder rattert über einen Gullideckel, der sich einige Zentimeter oberhalb der Asphaltfläche befindet. Dann die Risse, die mit flüssigem Teer gefüllt werden und bei hohen Temperaturen oder auch bei regennasser Fahrbahn sehr rutschig werden. In der Region Assens ist ein Biker im vergangenen Jahr tödlich verunglückt, weil er auf so einer geflickten Fahrbahn ausrutschte, von denen es in der Region jede Menge gibt.

Nur wenige Beispiele, die zeigen, wie wichtig es ist, dass wir Motorradfahrer unbedingt unser Fahrverhalten den schlechten Bedingungen anpassen müssen, um solche schwerwiegenden Risiken zu vermeiden. Natürlich gibt es immer Gründe, warum wir bei Unfällen im Zweifel nicht schuld sind. Aber da es eben essentiell wichtig ist, dass wir uns auf alle Situationen einstellen, werden wir in der Re-

gel doch alle über einen Kamm geschoren, nach dem Motto: «Ja, ja, wieder so ein Biker, der die Kontrolle verloren hat!». Daher immer dran denken:

Auf dem Motorrad «Safety first»!

Jean-Bernard Egger

Die grosse Neuheit!

Airbags für Motorradfahrer

Der Club Aiglon lud zum internationalen Treffen der unterschiedlichsten Gremien, die aktiv an der Sicherheit im Strassenverkehr arbeiten, nach Mosses ein. Bei diesem Anlass wurde ein Motorrad-Airbag vorgestellt. Er wird über der Motorradjacke getragen und öffnet sich, sollte es zu einem Sturz kommen.

Die neue Erfindung soll helfen, den Oberkörper bei Unfällen zu schützen. Dass diese gute Idee funktioniert, wurde uns recht anschaulich demonstriert. Alledings muss man wissen, dass diese Schutzweste bereits mit Erfolg von Sportfahrern verwendet wird.

www.hit-air.ch



Rouler sur la route, sécurité d'abord.

Le motard et les équipements routiers

Le motard d'aujourd'hui est à la fois piéton, à la fois automobiliste, cycliste et en même temps motocycliste. Le comportement du motocycliste est le plus complet que l'on puisse imaginer car c'est le conducteur qui touche à tout. En connaissance de cause il devrait connaître tous les pièges que lui réserve une randonnée et sait que sa protection personnelle est primordiale que ce soit au niveau des équipements que de son comportement. Ce thème peut être traité sur quatre sujets qui rassemblent ce que rencontre un motocycliste à savoir: le comportement personnel, l'équipement personnel et du véhicule, le comportement des autres usagers et de l'état des installations routières.

Quand il nous arrive un pépin, nous nous rendons compte que cela n'arrive pas seulement aux autres et que nous dépendons tous de notre comportement en étant attentif à celui des autres sans oublier les aléas de l'état des routes.

Le comportement personnel:

Il n'est pas de mon rôle de donner une leçon à qui que ce soit car je dois aussi avoir une vision de partir le matin en ballade et rentrer le soir à la maison, la notion de «Safety first» ou l'on roule avec un slogan «Sécurité d'abord». Il n'est toutefois pas inutile de rappeler que la vitesse a des effets empiriques dans chaque situation donc l'attention et la méfiance doit faire partie du comportement. La lecture de la route avec tous les éléments gênants comme les pierres, trous, tâches d'huiles ou gravier peuvent nous poser un problème même lorsque nous arrivons à basse vitesse.

L'équipement personnel et du véhicule:

Dans la grande majorité de «rouleurs» les motards sont équipés et roulent au minimum avec les protections des membres qui évitent en cas de chute d'avoir l'exéma du goudron, une autre partie un peu moins prudente se déplace en tenue légère qui peuvent avoir des conséquences déjà plus désastreuses. Les quelques motards qui font le tour du quartier ou des déplacements courts autour de chez eux sont souvent ceux que vous rencontrez à torse nu, en shorts, et avec un casque. Cela m'est arrivé au dessus de Charmey de croiser un gars qui roulait à vive allure muni d'un équipement quasi nul, je vous assure que cela m'a fait froid dans le dos s'il avait eu la malchance de tomber même à 20

km/h. Pour ce qui est des véhicules, aujourd'hui la majorité des motocyclistes roulent avec des véhicules en ordre à quelques exceptions pour les pneus. Ce sont certainement les véhicules qui sont le plus en ordre sur la route, il est évident que cela fait partie de notre propre sécurité.

Le comportement des autres usagers:

On reproche souvent aux automobilistes un comportement douteux ou maladroit voire même agressif, en étant aussi automobiliste il faut aussi se rendre compte que parfois chacun fait une erreur malencontreuse qui pourrait avoir des conséquences sérieuses. La vision dans une auto est complètement différente que sur la moto, si vous roulez à moto, dans la plupart des cas nous nous retournons pour vérifier si d'autres usagers tandis qu'en voiture celui qui n'a jamais roulé en deux roues ne le fait pas ou peu. La route, nous devons la partager avec les autres usagers et il

faut se mettre dans la tête que la meilleure sécurité est le respect de l'autre que l'on soit motard, cycliste, piéton ou automobiliste. Il faut savoir également que le comportement des gens a énormément changé et que les gens se déplacent mais ne roulent pas en véhicule, cet état de fait à de grandes conséquences sur le comportement des conducteurs.

L'état des installations routières:

Ce thème pourrait prendre dix pages car c'est la pierre d'achoppement que j'ai rencontré lorsque je me suis baladé pour faire le point des endroits dangereux sans parler de la négligence des usagers qui nous laissent sur la route tout un tas de débris, de chargements perdus et produits éparpillés sur la chaussée.

Ci après je vais vous citer des exemples de ce que j'ai pu constater ces dernières semaines tout en apportant des compléments que j'ai connu durant mes déplacements à moto.

Au niveau des équipements routiers que ce soit sur les routes principales et secondaires nous rencontrons journallement des éléments dont nous devons nous méfier tout naturellement et qui sont en principe connus de tous à savoir: la peinture des lignes, passages à piétons, d'autres encore plus dangereuses la plupart du temps par temps humide que sont les couvercles en acier de chambres qui se trouve au beau milieu des trajectoires, ou encore des grilles à plus de 1 m du bord de routes. Les différences de niveau ne sont souvent pas signalées. La signalisation routière est souvent contradictoire tout spécialement aux abords des chantiers avec par exemple un sens obligatoire côtoie un sens interdit ou un panneau de détournement qui vous dirige dans un cul de sac! Les panneaux de limitation plus restrictive à l'intérieur d'une localité sont souvent suivis d'une fin générale de limitation et tant d'autres exemples. Combien de fois les zones de



Gendarme couché mal conçu.

travaux ne sont pas signalées correctement car un motard qui se rendait à son travail s'est trouvé dans un tunnel avec du gravier en masse qui a été posé le jour précédent sans être annoncé, comme par hasard, le jour de l'accident la route a été nettoyée et une signalisation en bonne et due forme installée. Pourquoi pas l'avoir fait normalement et avant l'accident?

La négligence des usagers de la route est un point qui malheureusement provoque des acci-

dents car sur l'autoroute j'ai vu des chargements mal arrimés être perdus sur la route, un véhicule avait perdu ses vélos qui se trouvaient sur le toit et lorsqu'ils sont tombés sur la chaussée ont rebondis à plusieurs reprises que j'ai heureusement pu éviter, des camions chargés à ras bord perdent souvent une partie des éléments, certains oublient de fermer leur réservoir et perdent leur mazout (j'en ai fait l'amère expérience en 2009 sur un rond point), un ami a eu la désagréable surprise de se trouver par



Les raccords dangereux.

Une nouveauté.

L'air-bag pour les motards

Lors de la concentration internationale des Mosses, le club aiglon avait invité les différentes instances qui travaillent activement pour la sécurité routière. Un équipement pour le motard a été présenté à savoir un air-bag qui se porte par-dessus la veste de moto et en cas de chute se gonfle dans le but de préserver les parties supérieures du corps. Une démonstration plutôt concluante nous a été présentée et il faut savoir que ce gilet est déjà utilisé chez les cavaliers sportifs à satisfaction. www.hit-air.ch



terre à cause du lait dont un agriculteur avait perdu ses boîtes et dans une zone sinueuse. En Autriche, un gendarme m'a même signalé qu'il fallait faire attention car un camion avait perdu son chargement de voiture car il avait oublié d'arrimer le tout.

Pour finir, l'état des routes laisse souvent à désirer et plus particulièrement dans certaines régions des cantons latins car il n'est pas rare de se retrouver sur des trous ou nids de poule, des couvercles de regards qui se trouve plusieurs centimètres au dessus ou au dessous du niveau du goudron, des raccords de fentes bouchées avec du goudron liquide qui deviennent très glissant par haute température et il en est de même par temps de pluie, dans la région d'Assens un motard a perdu la vie il y a une année, et des raccords sont nombreux sur le tronçon de cette route.

Voilà quelques exemples avec lesquels, nous motocyclistes devons faire en sorte d'éviter les risques car notre comportement est assurément important. Bien sûr, on peut toujours se défendre car ces situations ne sont pas normales mais comme nous devons faire face à toutes les situations nos «Docteurs» juges nous prescrivent presque tous une ordonnance pour une perte de maîtrise.

En moto « Safety first»!

Jean-Bernard Egger

Die FMS-Kommission für Sicherheit im Strassenverkehr ist immer am Ball.

Ein Blick hinter die Kulissen

Präsident Philippe Hauri kann auf seine Kommission für Sicherheit im Strassenverkehr (KSS) mächtig stolz sein. Sein Team gibt sich alle erdenkliche Mühe, um Gefahrenstellen im Strassenverkehr auszumerzen und die Biker für die Gefahren auf der Strasse mit Informationsarbeit zu sensibilisieren. Die Polizei und die Sanitäter tragen selbstverständlich auch ihren Teil dazu bei. Diesmal ging es nach Bourg-St-Pierre, um bei der FMV mal hinter die Kulissen zu schauen. Hier engagieren sich nämlich Pascal Cottier und Gerald Delalay und jede Menge freiwilliger Helfer.

Die Idee ist eigentlich dem bereits verstorbenen Philip Hengy zu verdanken: Er schuf seinerzeit eine neue Einheit mit dem Ziel, sich ganz den Strassenproblemen und speziell denen der Motorradfahrer zu widmen. Immerhin kam es damals in Mode, dass Motorräder atemberaubende 80 km/h fahren. Das Motto der KSS lautete deswegen: «Die Sicherheit der Motorradfahrer liegt in der Hand der Motorradfahrer». Dann kam Philippe Hauri, der verschiedene Gruppen unter ein Dach brachte, darunter die FMV und Timoto, die hierbei eine tragende Rolle spielen. Als wir schliesslich am vereinbarten Treffpunkt oben am Grosse St. Bernard ankamen, wurden wir von einem freundlichen Biker begrüsst, der uns zu dem Treffen auf einem Parkplatz leitete.

Nach einer kurzen Einleitung konnten sich die Teilnehmer der Veranstaltung an zahlreichen Ständen informieren. Polizei, Rettungsdienste und Motorrad-ausrüster gaben bereitwillig Einblicke in ihre Arbeit. Ausserdem wurden Videos mit gefährlichen Szenen gezeigt, wie sie sich im realen Leben auf der Strasse abspielen. Diese Aufnahmen haben uns regelrecht die Sprache verschlagen. Anschliessend sprachen wir mit der Polizei, die sehr viel mehr daran interessiert ist, über die Sicherheit im Strassenverkehr zu informieren als Strafzettel zu verteilen. Und da gibt es einiges, was wir in Sachen Sicherheit noch zu lernen haben und oftmals recht naiv ignorieren.

Daher engagiert sich die KSS besonders im Bereich des Frei-

zeit-Motorradsports, um viel für die Aufklärung in Sachen Sicherheit auf der Strasse zu tun. Unter anderem versucht die Kommission, Gefahrenpunkte auf der Strasse zu eliminieren. Ein grosses Anliegen der Sicherheitswächter ist vor allem eine verbesserte Fahrerschulung. Hierfür werden Kurse angeboten, in denen dynamisches und sicheres Fahren trainiert wird, manchmal sogar auf Rennstrecken. Sicherheit wird natürlich auch bei den Ausrüstern gross geschrieben, die dann auch bereitwillig über ihre Produkte Auskunft gaben. Für die Verkehrssicherheit im weitesten Sinne ist vor allem die Zusammenarbeit mit verschiedenen Behörden der Dezernate für Strassen und Brücken wichtig und neben der Polizei oder der BFU (Beratungsstelle für

Unfallverhütung) die idealen Anlaufstellen, an die sich Interessierte wenden können, wenn sie Fragen zur Sicherheit im Strassenverkehr haben.

Sollten Sie Interesse haben, erhalten Sie im Internet weitere Informationen unter www.fmvs.ch, www.timoto.ch oder auch www.swissmoto.org

E-Mails: (FMS) (f) philippe.hauri@swissmoto.org (d) melliger@bluewin.ch (TI) poppy1953@ticino.com und (FMV) csr@fmvs.ch

In diesem Bereich gibt es noch jede Menge zu tun. Am besten, Sie nutzen das Angebot oder noch besser: Tragen Sie Ihren eigenen Teil dazu bei und sagen Sie es weiter!

Jean-Bernard Egger



präsentiert:

Die FMS im Fernsehen Schweiz5

In dieser Ausgabe der Sport-sendung auf Schweiz5 konzentrieren wir uns für einmal nicht auf den Motorrad-sport, sondern auf alle Motorrad-fahrer die ihre Freizeit gern damit verbringen auf ihren Bikes durch die Schweiz zu fahren, oder auch grosse Touren ins Ausland zu machen. Wir besuchen das grosse

Motorradtreffen in Aarberg vom 28. August 2011 mit interessanten Gästen.

Schauen Sie TV Schweiz5 am **Samstag, 24. September 2011 von 21.00–22.00 Uhr (Wiederholung am Sonntag, 25. September 2011 von 14.00–15.00 Uhr)**



La commission de sécurité routière FMS est très active sur le terrain.

Nous leur avons rendus visite sur place!

Le président Philippe Hauri peut être satisfait des membres de la commission sécurité routière (CSR) qui se donnent beaucoup de peine pour faire de la prévention sur les points névralgiques afin de sensibiliser les motards des risques de la route tout en apportant un message jovial. La police et les ambulanciers apportent aussi leur précieuse contribution. Nous nous sommes rendus à Bourg-St-Pierre pour nous rendre compte du travail réalisé, dans ce cas-ci, par les gens de la FMV qui étaient sur la brèche avec en tête Pascal Delalay et Gérald Cottier sans oublier les autres volontaires.

A l'époque c'est le regretté Philippe Hengy qui avait lancé le pari de mettre sur pied une unité traitant des problèmes routiers et plus spécialement pour les motards suite à la fameuse idée de faire circuler les motos à 80 km/h. La devise de la CSR est «la sécurité des motards par les motards».

Par la suite c'est Philippe Hauri qui a réuni différents groupes qui travaillaient dans le même sens dont la FMV et Timoto qui sont des acteurs très engagés. Lorsque nous arrivions sur le site choisi en pleine montée pour le Grand-Saint-Bernard, nous étions reçus avec le sourire d'un motard qui nous guidait en direction du parking prévu à cet effet. Après explications, les gens étaient invités à visiter différents stands comme celui de la police, des services ambulanciers et équipementiers et faire partager des scènes sur vidéo de ce qui se passe dans la réalité. Nous sommes tout de suite surpris par la vérité des photos et des films. On parle ensuite avec ces gendarmes qui savent aussi nous apporter ce message sécuritaire plutôt que de parler sur les contraventions. Beaucoup d'éléments qui nous permettent de se sensibiliser à la réalité que souvent nous voulons naïvement ignorer.

Si la CSR est active, c'est avec un but d'œuvrer pour une plus grande sécurité lors de la pratique des loisirs motorisés sur nos routes. Elle tente aussi de dénoncer les endroits dange-

reux qui peuvent être améliorés. Elle démarche principalement pour une meilleure formation en proposant aux intéressés des adresses pour suivre des cours de conduite dynamique, elle organise des cours de perfectionnement, elle offre des possibilités d'entraînement sur des circuits. Les équipements des motards sont des points qui sont analysés et surtout ils nous conseillent volontiers sur les produits. La prévention routière au sens large, la collaboration avec les diverses instances des départements des ponts et chaussées, de la police ou encore avec le BPA sont les points qui sont traités par ces bénévoles sensibles à partager les soucis de chacun.

Si le cœur vous en dit, il est utile de consulter les sites internet www.fmvs.ch, www.timoto.ch ou encore www.swissmoto.org

Courriels: (FMS) (f) philippe.hauri@swissmoto.org
(d) melliger@bluewin.ch
(TI) popy1953@ticino.com et
(FMV) csr@fmvs.ch

Il y a encore beaucoup de travail sur la planche et chacun peut en profiter et a aussi la possibilité d'apporter sa contribution. Qu'on se le dise!

Jean-Bernard Egger

1. NATIONALES MOTORRADTREFFEN
in AARBERG

Sonntag 8-17 Uhr
28. August 11

grosse Festwirtschaft
bei schönem Wetter
Country Live-Musik

weitere Infos ab Juni 11: www.swissmoto.org
oder 032 392 46 43 Urs Gasser, Mitglied ZV FMS

Xeramic
MOTORCYCLE CARE

PM
PETROMARK

...we'll take care of it

GIROD PRODUKTE GMBH 4313 MÖHLIN - WWW.XERAMIC.CH

Festivitäten und Zusammenkünfte der FMS

Was für gelungene Treffen!

Das Tourismus-Programm ist in diesem Jahr wahrlich gespickt voll. Allerdings zur Freude der Biker, die die Festivitäten und Ausflüge an wunderschöne Orte sowie die netten Treffen unter ihresgleichen sehr genossen. Die Organisatoren können stolz auf ihre Arbeit sein, denn ohne sie hätten die Biker nicht so viel Spass gehabt.

Wie in jedem Jahr starteten die Mitglieder des Motorsport-Clubs Züri/Zürich den Reigen am Muttertags-Sonntag mit ihrem traditionellen Töff-Fäscht. Bei dem Treffen der Liebhaber schöner Maschinen wurde gleichzeitig die Gelegenheit geboten, sich in netter Runde einen Stempel abzuholen. Die Sonne gab ihr Bestes, und daher machten sich jede Menge Biker auf die Reise zum Restaurant Eckstein in Adlikon. Motorräder aus allen Jahrgängen gaben sich die Ehre zu einem Stelldichein mit Bikes der brandneuesten Generation. Selbst eine Gold-Wing musste bei der bewunderungswürdigen Feinmechanik der versammelten Schätzchen im übertragenen Sinne in die Knie gehen.

«COMIC» heisst der Zusammenschluss von ein paar Motorrad-Clubs aus dem Wallis, die seit über zwanzig Jahren in ihrer Region Ausflüge für Biker organisieren. Lange Zeit gab es dort

einen wahren Moto-Zauberer namens Martin. Heute heisst er Florian Pellaud. Der hat den Kopf voller Ideen und zeigt allen bereitwillig auch die verstecktesten Schönheiten der Region, an denen wir erst gar nicht gehofft hätten vorbeizukommen. In diesem Jahr war der Treffpunkt in Sion, an der Place de la Planta, wo uns gleich ein Mittagessen serviert wurde. Die ausgewählte Route wurde dann zur Prozession von über 200 Motorradfahrern und ihrem Begleitschutz, bestehend aus 50 Walliser Bikern. Auf der Tour ging es um steile Kurven und an Orte, die so schön waren, dass es uns die Sprache verschlug. Zuerst fuhren wir durch flaches Land inmitten schöner Weinberge, weiter dann durch Wälder aus Laubhölzern, Kiefern und Lärchen. Oben bei Mayens de Mase angekommen dann Weiden voller Sommerblüten, dass es nur so eine Freude war. Bevor wir uns alle im Restaurant «Col-

line aux oiseaux» zu einem gemeinsamen Essen wieder trafen, machten wir ausserdem einen Stopp in Chippis und seiner Gaststätte «La Siervoise» sowie ein Picknick in Euseigne. Von dort aus hatten wir einen wunderschönen Blick ins Val d'Hérens und auf die markanten Erdpyramiden von Euseigne. Ein abwechslungsreicher Tag mit jeder Menge Sonne. Grossartiger Ausflug mit Rekordbeteiligung!

Ende Juni war dann der Moto-Club aus Aigle an der Reihe, die Biker zum Col des Mosses einzuladen. Die Zusammenkunft fand nun bereits zum zweiten Mal hier statt, diesmal sogar mit internationaler Beteiligung. Die Mitglieder des chablaiser Clubs haben sich richtig ins Zeug gelegt, und alle Teilnehmer hatten die Möglichkeit, nur mal schnell vorbeizuschauen, oder gleich zwei Tage auf der Alp zu geniessen. Vor allem Belgier



Florian Pellaud.

waren in Scharen hierhin gekommen. Die Organisatoren hatten die FMS und die Kommission für Sicherheit im Strassenverkehr mit ihrem Leiter, Philippe Hauri und seinem Team, dem TCS sowie die waadter Gendarmerie eingeladen. Die Sicherheitsprofis gaben ihr Bestes, um die Biker für die Gefahren zu sensibilisieren, die auf den Strassen lauern. Insgesamt kam es zu einer regen Diskussion über den Verkehr und den Freizeitsport. Und selbstverständlich haben uns auch die Küchenchefs und Gastronomen nicht vergessen und uns wie gewohnt ein gutes Essen zu knapp bemessenen Bikerpreisen serviert. Dieser Treffpunkt hat noch eine schöne Zukunft vor sich, vielleicht mit kleinen Nachbesserungen, wie es Jean-Luc Monachon, der Verantwortliche des Organisationskomitees, so schön sagte. Mit etwas mehr Werbung könnte es daher sein, dass schon gleich im nächsten Jahr noch ein paar Biker mehr anreisen. Sollten sie, denn die Umgebung ist in der Sonne einfach ein Traum.



Mittagspause im Wallis.

Jean-Bernard Egger

Les fêtes de la moto et les concentrations FMS

Que de belles rencontres!

Si le programme du tourisme est devenu bien fourni cette année, les rassemblements sous forme de fête de la moto, de sorties roulantes et concentration ont enchantés les routards en se rendant sur des sites superbes. Les organisateurs peuvent être fiers de leur travail sans qui rien ne serait possible, les motards ont joué le jeu.

Comme chaque année, les membres du Motosport-Club de Züri/Zürich mettent sur pied leur traditionnelle Töff-Fäscht le dimanche de la fête des mères. Ils profitent de la rencontre des amis des belles mécaniques pour organiser un timbrage bien sympathique. Le soleil était au rendez-vous et nombreux sont les motards à avoir fait le déplacement sur la place du Restaurant Eckstein à Adlikon. Les motos de tous âges côtoyaient majestueusement les motos de nos jours. Même les Gold-Wing se prosternaient devant ces machines dont la fine mécanique reste encore aujourd'hui admirée.

nous fait découvrir les petits recoins de la région où souvent nous ne penserions même y passer. Pour cette édition, le rendez-vous était donné à Sion place de la Planta où un déjeuner nous était servi. Le parcours choisi a été visité par un cortège de plus de deux cent motos alors qu'une cinquantaine de motards valaisans assurait la sécurité des participants. Les routes choisies nous ont fait découvrir des routes sinueuses avec des endroits où la vue nous coupait le souffle. Il faut dire que nous sommes passés de la plaine au beau milieu des vignes pour franchir les forêts de feuillus, sapins



Belle concentration aux Mosses.



A Adlikon de belles mécaniques.

Au Valais, le « COMIC » est un groupement de moto-clubs qui depuis plus de vingt ans organise la randonnée valaisanne des motards. Pendant longtemps, il y avait le magicien nommé Martin, aujourd'hui c'est un Florian Pellaud tout plein d'idées qui

et mélèzes. Dans les hauts des Mayens de Mase, ce sont les pâturages avec des parterres de fleurs qui faisaient rêver. Avant de se retrouver à «la Coline aux oiseaux» pour le repas en commun, un arrêt s'est déroulé à Chippis à la brasserie «la Siervo-

se» puis un pique-nique nous a été servi à Euseigne. De là, on pouvait admirer le magnifique Val d'Hérens et les très belles colonnes des pyramides d'Euseigne. Une journée pleine de charme et arrosée de soleil. Belle balade avec une participation record.

A la fin du mois de juin, c'est au tour du Moto-Club d'Aigle d'inviter les motocyclistes au Col des Mosses pour leur seconde concentration qui est devenue internationale cette fois-ci. Les membres du club chablaisien avaient bien fait les choses et chacun pouvait venir passer un moment ou même les deux jours sur l'Alpe. De nombreux belges avaient fait le déplacement. Les organisateurs avaient invité la FMS et la commission de sécurité routière avec à sa tête Philippe Hauri et son équipe, le TCS et la gendarmerie vaudoise. Chacun présentait ses arguments pour sensibiliser les motards que nous sommes sur les problèmes de la route et ainsi partager un moment d'échange d'opinion sur la circulation routière et les loisirs. Comme de coutume, le chef de cuisine et les cantiniers n'ont pas oublié de nous servir des bons plats financièrement à prix motards. Cette manifestation a de l'avenir, plusieurs points sont à affiner comme le disait si bien Jean-Luc Monachon le responsable de l'organisation. Encore un peu de pub et espérons que les motards se déplaceront encore plus nombreux l'an prochain. Le cadre avec le soleil est magnifique.

Jean-Bernard Egger

FIM-Rallye im österreichischen Tulln

Diesmal war es an der Reihe des österreichischen Motorradfahrer-Verbandes, die FIM-Rallye 2011 in Tulln an der schönen blauen Donau zu organisieren. Beim diesjährigen Treffen kamen ganze 1500 Fahrer aus 34 Nationen zusammen, für die die Veranstaltung in der schönen Region nahe Wien ein voller Erfolg war. Die Schweiz war mit mehr als 40 Teilnehmern vertreten und kam am Ende auf einen respektablen 13. Platz. Die Sidecar-Fahrer konnten erneut glänzen und gewannen diese Kategorie, die unseren Freunden in Zürich, Max, Ernst und noch vielen anderen, sehr am Herzen liegt. Der Moto-Club Innerberg konnte sich auf Schweizer Vereinsebene am höchsten platzieren und nimmt einen weiteren Pokal für die seeländische Trophäensammlung mit nach Hause.



Moto-Club Innerberg.

Bei eisiger Kälte machten sich die Biker Anfang Juli auf den unterschiedlichsten Strecken auf den Weg nach Tulln. Sie fuhren durch Bayern, machten Stopp in Skigebieten wie Kitzbühel, düsterten anschliessend an den Seen der Salzburg-Region vorbei, um bei Passau an die Donau zu kommen. Die musste man nur noch entlangfahren, um zum Veranstaltungsort zu kommen. Ein wunderschöner Ausflug durch Berge, Täler und Schluchten, mit jeder Menge kulinarischer Zwischenstopps. Nach der Ankunft versammelten sich alle nationalen Teams in der Festhalle, um gemeinsam und geordnet zur Ankunftskontrolle auf dem Hauptplatz dieser schönen Stadt zu marschieren, wo wir von der Kontrollmannschaft freudig begrüsst wurden.

Die traditionellen Nationalhymnen bewegten dann so manches Gemüt, und die Kommentatoren stellten den angekommenen Schaulustigen mit Freude unsere einzelnen Nationen vor. Nach dem offiziellen Teil wurden unsere Motorräder gut weg

gesperrt, und wir konnten nach Herzenslust das Städtchen besichtigen und eine Kleinigkeit in einem netten Wirtshaus um die Ecke zu uns nehmen. Am zweiten Tag stand eine Bustour auf dem Programm: Auf ging's in die Hauptstadt mit ihren Parks, Schlössern und ihrer allgegenwärtigen Geschichte. Am Nachmittag trafen wir uns alle zur Weinsause mit Leckereien in einem der vielen «Wiener Heurigen», die den Touristen immer wieder als DIE Attraktion präsentiert werden, aber warum auch nicht. Am Abend wurde dann in der Festhalle mit einem eher «gemütlichen» Abendessen gefeiert, immerhin weniger salzig als am Vortag! ... Insgesamt war das Essen sehr gut, die Musik sehr angenehm und die Preisvergabe launig.

Am letzten Tag sollte es dann die Parade der Nationen geben, die leider ausging wie das Hornberger Schiessen. Im Prinzip war es eine tolle Idee, mit den Nationen durch die Dörfer bis nach Wien zu ziehen. Allerdings weniger praktikabel in der

ckeres Essen, Austausch von Trikots und Adressen, um sich ganz bald wieder zu treffen, tanzen bis zum Abwinken und zwischendurch die Preisverleihung, bei der die Schweden wieder einmal nach dem Pokal griffen. Die Skandinavier kamen mit insgesamt 238 Motorrädern. Erwähnenswert ist allerdings auch, dass sogar Saudi-Arabien mit von der Partie war.

Das Team des Tourismus-Ausschusses veranstaltete für uns noch einen netten Aperitif. Und unseren Freunden aus Innerberg ist es zu verdanken, dass wir eine gemütliche Ecke mit den Schweizer Teilnehmern hatten. Statt Regen konnte sich dann, wer wollte, zum Abschluss noch einen Segen geben lassen. Die



Roger amüsiert sich.

Hauptverkehrszeit. Ich muss wohl nicht weiter erwähnen, dass sich die Leute dann nach und nach verstreuten. Abgesehen von diesem kleinen Missgeschick war die Veranstaltung rundum gelungen. Auch wurden wir niemals von zu hohen Preisen überrascht. Am Abend dann Party in vollen Zügen: Le-

Teilnehmer waren alle vollauf zufrieden, vor allem, als sich dann auch noch die Sonne blicken liess und unsere etwas frostigen Körper auf angenehmere Temperaturen brachte. 2012 treffen wir uns dann in Polen. Planen Sie schon mal Ihre Route...

Jean-Bernard Egger

Rallye FIM à Tulln en Autriche

C'est la fédération motocycliste autrichienne qui avait la tâche d'organiser le Rallye FIM 2011 à Tulln au bord du Danube. Cette rencontre annuelle a été fréquentée par environ 1500 motards de 34 nations qui se sont régalés de cette région proche de Vienne. La Suisse était représentée par plus de 40 participants et a terminé à un honorable 13^e rang, les sidecaristes ont une nouvelle fois brillés et remporté haut la main cette catégorie qui tient à cœur à nos amis zurichois Max, Ernst et les autres. Au niveau des clubs, le meilleur club suisse classé est le Moto-Club d'Innerberg dont le trophée ira garnir sa vitrine seelandaise.

C'est par un froid de canard au début juillet que les motards ont pris la route pour se rendre à Tulln, chacun a pris des routes selon ses envies, un passage en Bavière puis la visite des stations de ski comme Kitzbühel pour ensuite passer près des lacs de la région de Salzburg ont permis de rejoindre le Danube aux environs de Passau dans le but de descendre sur les berges jusqu'à la ville organisatrice. Une bien belle balade à travers monts, vallées et gorges sans oublier des arrêts gastronomiques. Le jour du contrôle d'arrivée, toutes les équipes nationales se sont retrouvées à la halle des fêtes pour se rendre ensuite en files bien ordonnées jusqu'au contrôle d'arrivée.

Le jury nous a accueillis sur la place centrale de cette magnifique ville. Le traditionnel hymne national nous accueillait avec un brin d'émotion alors que le commentateur présentait notre nation aux badauds. Les officialités terminées, les motos sont

prises au parc fermé nous donnant ainsi le temps de visiter la cité et prendre un repas dans une guinguette du coin. Le second jour est réservé à l'excursion dont les bus nous emmèneront dans la capitale pour y visiter les parcs et châteaux dont l'histoire est riche. L'après-midi, nous nous retrouvons pour déguster les vins et produits du terroir dans l'un des nombreux «Heuriger viennois» qui sont à chaque fois présentés aux touristes mais pourquoi pas.

Le soir, la fête s'est déroulée à la halle des fêtes avec un repas plutôt «cossu» et un moins salé que celui du jour précédent!... Très bon ce menu typique, la musique et une remise de prix agrémentaient la soirée. Le dernier jour, nous avons droit à la parade des nations qui malheureusement s'est terminée un peu en queue de poisson. Dommage l'idée de défiler dans les villages pour terminer en ville de Vienne était bonne mais pas aux heures de pointe et en plei-

ne circulation, inutile de dire que les nations se sont éparpillées. A part ce couac, il ne faut pas oublier que cette édition était de bonne qualité et jamais nous avons été surpris par les prix pratiqués. Le soir, la fête battait son plein, succulent repas, échange des maillots et d'adresses, de contacts pour une autre fois, soirée dansante accompagnée de la remise des prix où la Suède a de nouveau fait main basse sur les trophées. Les nordiques sont venus avec 238 motos, à noter que l'Arabie Saoudite était également de la partie.

L'équipe de la commission du tourisme a organisé un sympathique apéritif et ce sont nos amis de Innerberg qui ont aménagé un coin pour recevoir les participants suisses, nous avons même eu droit à une bénédiction puisque c'est le moment qu'a choisi la pluie pour nous arroser. Ce moment de convivialité a été apprécié et par la suite, le soleil réchauffait nos cœurs

puisque la température avait repris l'ascenseur. On se retrouvera en 2012 en Pologne. Préparez vos itinéraires...

Jean-Bernard Egger



Jakob en forme danse avec Monique.



Ernst et Louise toujours jeunes.

L'équipe suisse au Rallye FIM.



Ein tolles Treffen in Granges-Marnand

Wenn es in diesem Jahr ein originelles Treffen für die Teilnehmer des Tourismus-Carnets gab, dann in Granges-Marnand im Waadter Broye. Martine und Pierre Meystre, beide Einzelmitglieder der FMS, haben sich quasi gevierteilt, um mehr als siebzig Biker bei sich zuhause und in ihrem Garten aufzunehmen. Was für eine Gastfreundschaft! Da konnte auch die Sonne nur noch strahlen.

Als Peter bei der CTL seine Idee zum Besten gab, bei sich daheim ein Stempeln zu veranstalten, hat sich das Komitee für Tourismus und Freizeit natürlich nicht zweimal bitten lassen. Pierre war der Ansicht, dass es nun an der Zeit sei, nach all den Jahren, die er als Einzelteilnehmer mit dabei war, nun endlich selbst was auf die Beine zu stellen. Und das hat er dann auch mit seiner Frau Martine mehr als gelungen hinbekommen – ein wirklich mehr als freundschaftliches Tourismus-Treffen. Jean-Pierre Perriat (ebenfalls Einzelmitglied) und Nadine und François Reymond vom Moto-Club Lac de Joux hatten sich als tatkräftige Helfer für diese Unternehmung bereitwillig zur Verfügung gestellt. Natürlich

musste man Jean-Pierre nicht erst lange erklären, was er zu tun hatte. Er machte sich sofort auf in Richtung Grill. Jeder Teilnehmer hatte Anrecht auf einen Snack und wie von Zauberhand standen anschliessend jede Menge Speisen und Getränke auf dem Tisch. Genug für alle, sich nach Herzenslust zu bedienen. Vor allem die köstlichen Desserts der Damen wurden reihum sehr geschätzt, aber es war insgesamt alles wirklich sehr lecker. Die Carnet-Besitzer erschienen jedenfalls zahlreich und kamen für dieses gesellige Treffen in munterer Runde und schönem Rahmen sogar von ganz weit her. Danke an alle Freiwilligen und unsere Gastgeber für ihre Grosszügigkeit und diesen wundervollen Tag.

Une sympathique rencontre à Granges-Marnand

Cette année, s'il est une rencontre des participants du carnet de tourisme qui a été originale c'est bien celle qui s'est déroulée à Granges-Marnand dans la Broye vaudoise. Martine et Pierre Meystre membres individuels FMS se sont mis en quatre pour recevoir plus de septante motards à la maison et dans le jardin familial, quel accueil chaleureux et le soleil a couronné une journée amicale.

Quand Pierre a annoncé à la CTL son idée de faire un timbrage chez lui à la maison, la commission du tourisme et loisirs a tout de suite accepté l'offre. Pierre s'est dit que depuis le temps au cours duquel on participe comme membre individuel, le moment était venu d'apporter son concours. Et bien, avec Martine son épouse, ils ont mis sur pied une journée de rencontre amicale du tourisme. Jean-Pierre Perriat (aussi membre individuel) et Nadine et François Reymond du MC Lac de Joux ont apporté leur précieuse aide dans cette entreprise. Il n'a pas fallu expliquer longtemps à Jean-Pierre ce qu'il avait à faire, il s'est tout de suite mis à faire des grillades. Chaque participant avait droit à une collation

et ensuite quelques menus et boissons étaient à disposition dont chacun remplissait à sa guise la crousille disposée sur la table. Les délicieux desserts de ces dames ont été appréciés, le tout était délicieux. Les détenteurs du carnet sont venus nombreux et même de loin pour passer ce moment de convivialité dans un cadre fleuri et splendide. Merci aux bénévoles et à nos hôtes pour cette magnifique journée pleine de générosité.

Jean-Bernard Egger



Pierre et Jean-Pierre die Grillmeister!
les maîtres du grill.

2^e Rallye touristique du Valais

Un parcours superbe malgré les intempéries

Le Club Motorisé Martigny sous la conduite de son président Jean-Luc Pellaud a réussi à mobiliser plus de cinquante bénévoles pour mettre sur pied le 2^e Rallye touristique valaisan. Malgré les intempéries du premier jour, les 41 équipes inscrites étaient au départ sous le couvert d'Octodure à Martigny. Il faut dire que sur le coup des sept heures du matin à la remise des dossards et du copieux petit déjeuner, personne n'était vraiment décidé à se lancer sur le parcours de 350 km à faire sous une pluie battante. Malgré cela, toutes les équipes se sont lancées à l'assaut du périple qui les attendait et avec le sourire. Le dimanche au retour du soleil, les concurrents qui avaient profité d'une nuit silencieuse dans le fort de Champex étaient tout «requinqués» pour participer à la seconde étape. Une épreuve pleine de bonne humeur et de fair-play.

Il y a deux ans, les clubs du Val d'Iliez s'étaient unis sous une seule bannière pour organiser le premier Rallye touristique du Valais sous la houlette de Patrick Avanthey. Ce dernier avait demandé à ce que cela s'organise tous les deux ans.

Cette année, les membres de toujours dynamique club motorisé martignerain ont décidé de mettre le paquet pour que la randonnée soit belle et sympathique. Votre reporter de service

s'était également inscrit afin de vous narrer un peu l'ambiance qui régnait au sein des participants. Ayant obtenu le dossard No. 39, je constate qu'il ne restait plus que deux concurrents derrière moi, comme le No. 1 est parti à 8h00 et que les autres ont suivis toutes les minutes, je devais partir à 8h39. Les deux motards qui allaient me suivre avaient pour nom «Jésus» et «Claude» et que ces deux potes sont sympas. Nous décidons de

questions culturelles. Enfin l'espoir d'un temps meilleur, le soleil pointait et on s'est dit que cela allait s'améliorer. On reprend la route car nous sommes sur une zone où le chrono vérifie à ce que l'on ne dépasse pas la moyenne imposée. Le guide en papier nous fait remonter sur Courmayeur avec en prime le retour de la pluie, à nouveau la douche nous arrosait. Au poste deux, c'est René qui nous fait passer un examen de théorie sur

Après le sommet, on longe le lac artificiel et puis on se fait bénir d'une douche magistrale avec à la clé des chutes de pierres. Notre ami «Jésus» était protégé à ce moment-là par un «Ange», j'ai failli le voir se faire écraser par un monstre rocher qui est passé juste à l'arrière de sa moto. J'ai pu m'arrêter à temps, avec la trouille au ventre, j'ai du mettre un peu les touches pour rejoindre mes deux compères qui ne s'étaient rendu compte



Le départ de l'épreuve du dimanche.



Les genevois ont un bon moral sous la pluie.



Vainqueurs du rallye Jean-Daniel et Marinette Arlettaz.

partir ensemble à 08h41 et faire le tour groupé au vu des conditions atmosphériques. Le road-book nous emmenait directement au col du Grand-St-Bernard et ce n'est en fait pas une petite pluie qui nous a suivis mais bel et bien une tempête. Sur le col, l'eau coulait à flots et parfois il fallait se veiller à ne pas se faire piéger par les torrents. La descente sur la vallée d'Aoste s'est bien déroulée même si l'on faisait un peu de motocross sur une zone de travaux.

Nous arrivons au premier poste à Etroubles pour passer à la moulinette les traditionnelles

la moto, puis on se remet en route, pardon en «bateau...» et on roule sur le torrent du Petit-St-Bernard. Inutile de dire que la visibilité était précaire, je suivais «Jésus» dont sa brêle m'envoyait des gerbes d'eau. On croisait même par moment un petit tronc d'arbre. Mais alors «je rêve», on remonte une rivière me dis-je? Arrivé au sommet du Col, la neige n'est plus très loin, on flirte avec les trois degrés. On entame ensuite la descente sur Bourg-St-Maurice pour enchaîner sur le Cornet du Rosseland. Une route qui doit être superbe par beau temps.

de rien. L'émotion passée et après les divers passages aux postes, on décide de s'arrêter pour prendre un repas chaud. Au contrôle horaire, on nous rappelle que le chrono reprend du service, mais plus rien ne nous impressionne car nous avons décidé de faire une pause malgré cela au Col des Saisies. L'important était de rentrer si possible avant la nuit. Une heure plus tard, on se remet en selle en ayant enfilé nos habits trempés... brrr! Mais courage me dit Claude, la vie continue et on ne va pas rester là, pour m'encourager, il me souffle à l'oreille que

ce soir on va déguster un repas que seul Jean-Claude Fontaine sait nous concocter avec son équipe. Après quelques mètres, le brouillard se dissipe et enfin on peut se rincer l'œil avec des paysages absolument superbes, on distingue le massif du Mont-Blanc et une bonne partie des vallées savoyardes, un panorama splendide s'offre à nos yeux. Hélas un peu plus loin c'est à nouveau bouché, la pluie reprend de plus belle. Par chance depuis Chamonix les robinets sont fermés et on peut à nouveau admirer les paysages. Le retour se fait par le Col de la Forclaz avant de remonter sur le tortueux tracé de Champex. Voici l'arrivée après une course de dix heures quinze, on s'en réjouit car on peut apprécier une douche et se sécher.

La soirée est organisée dans le Fort de Champex avec une visite intéressante et surtout un délicieux bouillon chaud pour réchauffer nos canaux digestifs. Cette bonne idée est à nouveau l'œuvre de notre «Sainte-Maman Janick» qui ne manque pas de faire plaisir aux concurrents. L'apéritif est servi et un succulent repas nous met les papilles en éveil, les desserts avaient une saveur bien réconfortante. Après quelques discussions, chacun s'est mis au lit pour un repos bien mérité.

Le dimanche matin, que du bonheur de revoir le soleil qui venait sécher cette merveilleuse nature que nous avons à peine admiré lors du périple du samedi. La dernière étape a sonné après un copieux déjeuner et chaque équipe repart dans le même ordre que le jour précédent. Nous pouvions enfin voir ces paysages typiques sans oublier de suivre cette fois à la lettre le road-book dont seules les directions et distances étaient mentionnées, cette fois c'est du sérieux me dis-je. Comme mise en bouche, on faisait là une partie d'équilibriste car tout le monde s'est mis un peu sur de mauvaises traces, du côté du Châbles, on croisait des concurrents que nous avions déjà croisés auparavant. Mais avec un peu de réflexion, tout rentrait dans l'ordre, on s'enfonçait ensuite dans le Val de Bagnes aux paysages multiples pour rejoindre le chemin de terre qui nous mènent à Verbier. Delà, la vue est impressionnante avec une descente vertigineuse



Victoire pour Patricia Avanthey chez les dames.

sur Châbles et puis c'est la reprise des hostilités pour aller se frotter au Col du Lein avec ses mélèzes et couleurs particulières. On change de direction pour se retrouver sur Saxon avec ses abricotiers dont on s'arrêterait bien pour piquer un fruit. Mais comme nous sommes bien élevés, on les achètera plus tard. Le parfum du gâteau devra attendre un peu. Après de tortueux chemins et en passant par des villages comme Charrat, on longe le pied de la montagne pour terminer au couvert. On pensait avoir terminé en passant l'arrivée, mais non, il fallait encore repasser son permis de conduire comme les jeunes sur un gymcana pas triste du tout. Avec nos grosses Gold-Wing il fallait se rendre à l'évidence que ce n'est pas trop facile. Oh! je ne me suis pas lancé dans cette aventure et je ne suis pas le seul. «Bichon et Taxi», eux ont osé, mais quel gage, en définitive, ils ne se sont pas si mal débrouillés. Malgré le temps exécrationnel du samedi, nous avons fait une belle expérience, tous les participants se sont amusés dans une ambiance détendue. Dommage que nos amis suisses alémaniques n'étaient pas en nombre car les organisateurs s'étaient donnés la peine de traduire tous les documents et questionnaires. Mais ce sera pour une autre fois. Ce Rallye était d'une bonne cuvée et comme dans toutes les fêtes, on finit par prendre le repas de gala avant la remise des prix. Bravo les organisateurs, c'était une bien belle aventure car ce sont toujours les plus difficiles moments que nous reparlons dans quelques années.

Jean-Bernard Egger

Classements toutes catégories:

Arlettaz Jean-Daniel et Marinette AMC Val-d'Illiez-Champéry
Durussel Dominique Club Motorisé Martigny
Quinche Thierry MC Tavannes

Classements des pilotes dames:

Avanthey Patricia Club Motorisé Martigny
Matthey Lucienne MC d'Angeles-Heureux Grône
Reymond Nadine MC Lac de Joux

Prix spéciaux:

Christian Pajéras pour le motard le plus ancien (76 ans)
Michaël Follonier pour le motard le plus jeune
Thierry Quinche pour le motard qui venait le plus loin

2. Walliser Tourismus Rallye

Eine tolle Strecke trotz des schlechten Wetters!

Dem Club «Motorisé Martigny» ist es unter der Leitung des Präsidenten Jean-Luc Pellaud gelungen, mit über fünfzig freiwilligen Helfern die 2. Walliser Tourismus Rallye auf die Beine zu stellen.

Trotz des schlechten Wetters standen die 41 angemeldeten Teams am Start unter der «Octodure» in Martigny. Man muss auch sagen, dass um 7.00 Uhr morgens, bei der Startnummernverteilung nach einem reichhaltigen Morgenessen niemand wirklich Lust hatte, sich bei strömendem Regen auf die 350 km lange Route zu begeben. Trotzdem nahmen alle Teams die Tour mit einer ausgelassenen Stimmung in Angriff. Am Sonntag kam die Sonne zurück und die Teams konnten ausgeruht, nach einer ruhigen Nacht im «le fort de Champex», in die zweite Etappe starten. Es war eine Veranstaltung vollgepackt mit guter Laune und Fairplay.

Trotz des schlechten Wetters am Samstag war es eine tolle Erfahrung und die Teilnehmer hatten Spass in einer entspannten Atmosphäre. Schade, dass unsere Freunde aus

der Deutschschweiz nicht zahlreicher erschienen sind, da der Organisator noch alle Dokumente und Fragebögen auf Deutsch übersetzte. Vielleicht beim nächsten Mal. Die Rallye war eine ausgezeichnete Veranstaltung und wie alle anderen Feste beendeten wir auch diese Rallye mit einem Gala-Dinner und anschließender Preisverteilung. Herzlichen Glückwunsch an die Organisatoren! Es war ein tolles Abenteuer, denn es sind immer die schwierigsten Momente, von denen wir in einigen Jahren noch sprechen werden.

Jean-Bernard Egger

Un'impennata anomala!

Con questo mio titolo, il vocabolo usato non si riferisce alla cosiddetta impennata o «la penna» come viene anche definita, effettuata con la motocicletta, ma all'impennata di incidenti occorsi negli ultimi mesi. Colui, dopo che ha scritto un articolo inerente al mal comportamento sui motociclisti, su un quotidiano ticinese, se ne riderà e bene, malgrado le indignazioni e i pareri contrari espressi da molti.



Non se ne deve fare di un'erba un fascio, ma inerente a questi fatti, il caso è da analizzare bene. Senz'altro lo scapestrato esiste in tutti i campi, sia motociclistico, automobilistico e aggungerei anche a livello ciclistico. La mia attenzione con questo scritto vuol essere rivolta alla statistica di questi incidenti avvenuti nel nostro Cantone, in quanto vien riferito di un aumento sproporzionato rispetto al resto della Confederazione. Il nostro Cantone, morfologicamente è come un imbuto, con poche strade e frequentatissime. Le nostre strade sono giornalmente inondate dal traffico oltre che da quello indigeno, in principalmodo da quello di passaggio lavorativo e turistico proveniente dalla vicina Repubblica e da oltre Gottardo. A mio modo di vedere queste statistiche e casistiche non sono attendibili, la realtà locale è un'altra! I dati raccolti sono di incidenti causati oltre dai conduttori locali, anche da coloro di una qualsiasi provenienza esterna. Quindi non le si possono equiparare a quelle di tutto il resto della Svizzera. Un territorio come il Canton Ticino, abitato da ca. 300 000 persone, con un traffico che è il doppio e forse anche più, della popolazione residente, come possono essere attendibili queste casistiche con l'identità locale? Ipoteticamente ogni giorno un abitante del Cantone è sulla strada e per di più si dov-

rebbe sdoppiare per poter completare questi numeri statistici? Pura utopia. Secondo me, per il nostro Cantone bisognerebbero fare due pesi e due misure; separando gli incidenti causati dagli indigeni e da quelli non locali! Gli ultimi incidenti avvenuti nel Cantone, la maggior parte, purtroppo, sono capitati a utenti non locali. Si sono letti articoli cartacei e online, di incidenti capitati sui Passi del Gottardo, del Lucomagno della Nufenen in territorio ticinese. Analizziamo bene questi fatti; sono tutti motociclisti ticinesi questi? Non mi sembra proprio! La stagione motociclistica è già da alcuni mesi iniziata e ne sentiremo parlare ancora di questi casi. La realtà è che le strade alpine sono percorse da utenti di tutta Europa, affascinati dai percorsi dei passi alpini Svizzeri e quindi questa utenza, oltre a portare un indotto economico per il settore turistico, è purtroppo anche un potenziale di incidenti, quindi mi ripeto sono attendibili queste casistiche? Altra mia curiosità è quella di poter sapere se nelle casistiche dei cantoni d'oltralpe legati ai Passi Alpini, la proporzione di questi incidenti



ti quanto possa aver inciso percentualmente e se vi sono stati degli aumenti. Mi auguro che in futuro, queste statistiche e pseudo campagne, un poco pure denigratorie, vengano fatte in modo diversificato e più selezionato. L'impegno profuso da TIMOTO-U.M.T. e dalla Commissione Sicurezza Stradale della Federazione Motociclista Svizzera va sempre aumentando e migliorando, parallelamente all'aiuto dato dall'Ufficio del Territorio del Cantone Ticino, con la campagna «Strade Sicure», quindi un mio consiglio è quello di partecipare più numerosi ai corsi guida che periodicamente vengono svolti. Auguro un felice e

gioioso proseguimento di stagione in sella, a tutti i lettori. Concludo con una variante dello slogan apparso più volte sulle pagine di TIMOTO-GIURNAL: **GODITI LA FESTA, MA CON LA TESTA!**

18. RIEVOCAZIONE STORICA SALITA DEL MONTE GENEROSO

Lo scorso 9 luglio 2011, si è svolta la 18a Rievocazione Storica della Salita del Monte Generoso. Circa 130 i partecipanti iscritti. Fra i nomi di spicco presenti, vi erano: Bruno Kneubühler, Gianfranco Bonera, Angelo Tenconi, Sandro Baumann, Enrico Canonica, tanto per citarne alcuni. Malgrado le avversità meteorologiche dei giorni antecedenti la manifestazione, la macchina organizzativa dell'Auto Moto Club Generoso, si è data molto da fare per ripulire il tracciato, più volte invaso da terriccio e foglie, trasportato sul sedime stradale dai temporali che hanno imperversato violentemente. Domenica mattina poco prima dell'inizio della competizione, il tracciato era in ordine. Purtroppo poco dopo il trasferimento dal Paddock della RiRi verso il Passerotto, partenza della gara, si è scatenato un violento temporale, che ha presagito all'annullamento della manifestazione. Se

gli scongiuri e gli imprechi, sembra che abbiano funzionato. Verso le 10.00 dopo che aveva cessato di piovere, malgrado il fondo leggermente umido, si è potuto dare inizio alla prima manche. I piloti coscienti della situazione, hanno espresso tutta la loro bravura e tutto è andato per il meglio, nessun incidente sul percorso. A mezzogiorno rientro dalla zona d'arrivo verso il Passerotto per il pranzo in comune. La seconda manche iniziata verso le 14.00 è partita sotto un sole splendente, che ha fatto cambiare idea ad un qualche concorrente, il quale al mattino non aveva preso parte. Seconda salita svoltasi alla perfezione per la gioia dei concorrenti e degli organizzatori. Verso le 16.30 trasferimento in gruppo verso il Paddock della RiRi, dove sono stati premiati i migliori piloti di tutte le categorie, che si sono avvicinati il più possibile, alla media oraria di regolarità dei 40 kmh. Un grazie a tutti i collaboratori e al comitato dell'Auto Moto Club Generoso, che si sono profusi con il loro aiuto, a rendere efficiente ancora una volta questa bellissima manifestazione. Arrivederci al 2012 per la 19a edizione!

DeMa

Agenda FMS

August 2011

- 27.08. Wallis
- 27.-28.08. Corcelles-le-Jorat
- 27.-28.08. Linden
- 28.08. Aarberg
- 28.08. Saône (F)

September 2011

- 03.-04.09. Most (CZ)
- 03.-04.09. Sachsenring (D)
- 03.-04.09. Gurnigel
- 08.-10.09. Káčov (CZ)
- 10.-11.09. Hockenheim (D)
- 10.-11.09. Juvaincourt (F)
- 10.-11.09. Küssnacht-Seebodenalp
- 10.-11.09. Grimmelalp Schwenden
- 10.-11.09. Endurance TT de Peney
- 17.-18.09. Chessel (VD)
- 17.-18.09. Vieux Prés
- 24.-25.09. St-Aubin
- 25.09. Col Pierre- Pertuis

Oktober 2011

- 01.10. Donneloye
- 01.-02. Frauenfeld
- 01.-02. Courgenay (JU)
- 02.10. Grandval
- 08.-09.10. Schwarzenburg

November 2011

- 05.-11. Merzouga Rally (Rally TT)
- 19.11. Martigny
- 26.11. Willisau

August bis November 11

- Timbrage / Stempeln MC D'Ange heureux
- FHRM Vintage SM / CS
- Motocross SM / CS
- Nat. Motorradsreffen mit Stempeln /
- Rencontre nat. de Motos avec Timbrage
- Enduro SM / CS

- Rundstrecken / Circuit
- Minibike Trophy
- FHRM Vintage SM / CS
- 29. FIM-Meritum Treffen / 29^e FIM Meritum
- Rundstrecken / Circuit
- Minibike Trophy – Pit-Bike SM / CS
- FHRM Vintage SM / CS
- Trial SM / CS
- Endurance TT de Peney
- Pocketbike SM / CS
- Motocross SM / CS
- Motocross SM / CS
- Ausfahrt mit Stempel /
- Sortie avec Timbrage Tavannes

- Motocross SM / CS 65
- Supermoto SM / CS
- Pocketbike SM / CS
- Trial SM / CS
- Enduro Schwarzenburg

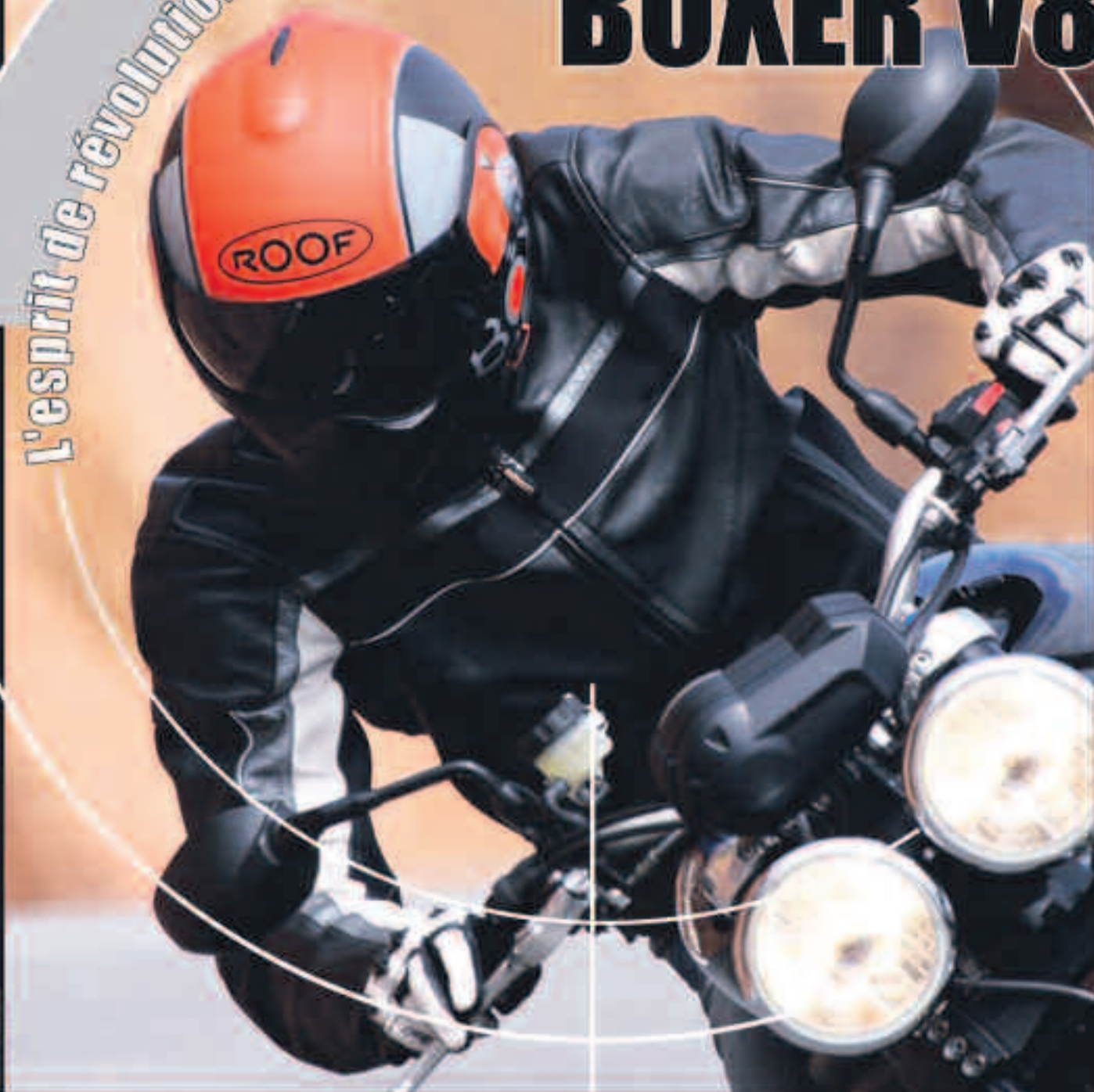
- Enduro Merzouga
- Meisterfeier / Fête des champions Tourismus
- Meisterfeier / Fête des champions Sport

www.zz-racing.ch

NOUVEAU

L'esprit de révolution

BOXER V8



ROOF Boxer V8, 4 positions pour toutes les situations !

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

Légereté (moins de 1600 grs), 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 officiel pour la Suisse