

MOTOR

Journal



Nr. 2 / 26. Februar 2014 / 30. Jahrgang
Offizielles Organ des Schweizerischen Auto- und Motorradfahrer-Verbandes



- Jahresrückblick 2013 IMBA
- Das Who's who im Mofa-Cup
- Beat Gautschi und Philippe Dupasquier – zum Driften geboren



Liebe SAM-Mitglieder!



Im vergangenen November erhielt ich von Philipp Mannhard, langjähriges SAM-Mitglied und Organisator des Eisspeedway in Flims, per Mail die Anfrage, ob wir im Sinne eines Sponsorings im MOTOR JOURNAL mit einem Inserat auf den Anlass am Samstag, 1. Februar 2014 in Flims aufmerksam machen könnten. Wir brauchten da keine Sitzung einzuberufen, um den FMS-Anlass zu unterstützen. Vorgenommen und versprochen, alle Rennen anzufahren, habe ich mir den Samstag, 1. Februar in meine Agenda eingetragen. Freudig wie gespannt fuhr ich an mein erstes Eisspeedway als Zuschauer. In Bern bei 2 bis 3 Grad Celsius abgefahren, traute ich meinen Augen nicht, als gut zwei Stunden später der Aussentemperaturanzeiger in meinem Auto im Raum Chur Süd 17,5 Grad anzeigte. Schlimmes befürchtete ich, ab Tamins ging es bis Flims stetig aufwärts, nur mit der Temperatur fast nicht. Trin Mulin immer noch 15+. Ich durfte dank Philipp Mannhard direkt auf das Gelände fahren. Was ich antraf, kenne ich selber als Veranstalter eines Open-Anlasses. Wenn dir das Wetter nicht wohlgesinnt ist, nützen dir die ganzen Vorbereitungen einen alten Hut. «Weisst Du, am Donnerstag hatten wir noch fast 30 cm Schnee-Eis und beste Voraussetzungen für eine super Meisterschaft», wurde ich vom Veranstalter Philipp begrüsst. Was ich antraf, widerspiegelte die viel zu hohe frühlinghafte Temperatur. Die Wasserflächen waren bald grösser als die Rennfläche. Tage-lange Vorbereitungen sind buchstäblich für die Eisspeedway-Schweizermeisterschaft von Flims Prau la Salva ins Wasser gefallen. Jarno Möri, Simon Gartmann, Ronny Höring sind nur wenige Namen, die mit ihren bremsfreien Motorrädern nicht um den Meistertitel buhlen konnten. Die etwas über 800 Besucher wurden mit einem Plan B so unterhalten, dass Philipp und seine Helfer gemäss meiner Nachfrage grosses Lob bekamen. Der Grossteil bezahlte so auch aus Solidarität, ohne zu murren, den ganzen Eintritt. Bekannte wie noch zum Teil unbekannte Fahrer zeigten auf Pocket Bikes, Mini Quads und anderen Zweirad-Exoten grosses Können auf der matschigen Rennpiste. Mit 4 KTM ohne 28-mm-Spikes, die Philipps Vater kurzerhand für das Fahrerlager organisierte, konnte, wer wollte, seine Gewandtheit unter Beweis stellen. Vom Speaker Elio Crestani wurde das ganze Geschehen mit Interviews und technischen Erläuterungen kommentiert. Auch für das leibliche Wohl wurde gesorgt. Nebst einem grossen Oklahoma-Smoker-Grill konnte man sich auch auf dem ganzen Gelände mit warmen Getränken versorgen, wurde es gegen Abend doch etwas kälter. Ein eigener Anlass liess mich kurz vor der Eindämmerung nach Bern zurückfahren. Das Rennfieber hat mich wohl schon etwas am Ärmel gepackt. Ich freue mich auf den nächsten Anlass. Roggwil, ich komme. Vielleicht auf ein Wiedersehen in Roggu. Mit kameradschaftlichen Grüssen euer Zentralpräsident Markus Bütler

IMBA-EM 2013



Anlässlich der Meisterehrung wurden sie geehrt: v. l. n. r. Werner Pflughaupt, bestes Seitenwagenteam, Andy Baumgartner (bester Pilot Solo MX2), IMBA-Leiter Nick Hildebrand, Walter Zünd (Betreuer Ladys) sowie Fabian Hublard (bester Pilot Open-Kategorie).

Die Saison 2013 war geprägt von einer sehr guten Beteiligung in den Solo-Klassen. Aber das Schönste ist, dass das Interesse für die kommende Saison stark wuchs. Ich habe unterdessen das Luxusproblem, dass ich nicht mehr alle interessierten Fahrer berücksichtigen kann!

Nick Hildebrand

Bei den Dreirädern hat's, soweit ich mich erinnern kann, zum ersten Mal nicht für ein durchgehend volles Team gereicht. Der Hauptgrund war, dass alle «jungen Wilden» versucht haben in der WM mitzufahren, was eine Beteiligung an der IMBA-EM ausschloss. Glücklicherweise konnten wir am Kongress die Teilnehmer überzeugen, dass ein WM-Rennen im Heimatland erlaubt wird. Die Folge ist: Auch bei den Gespannen ist das Team voll. Das rege Interesse an der IMBA-EM ist weitgehend den Teamleitern zu verdanken, die offensichtlich Motivationstalente sind. Herzlichen Dank an Doris Pflughaupt, Walter Zünd, Carmen Zindel und Marcel Hublard!

Ladys

Die Damen haben sich zum dritten Mal international gemessen. Die Konkurrenz in dieser Kategorie ist beträchtlich. Die ersten 5 Ränge wurden von Holländerinnen belegt. Als 6. folgte dann Ramona Schwitz, die sich nach dem 8. Rang im letzten Jahr nochmals stark verbesserte. Diese Leistung vollbrachte Ramona mit

einer unspektakulären, aber äusserst konstanten Fahrweise. Aber auch die anderen Damen – vor allem die Zünd-Töchter – zeigten tolle Leistungen. Beeindruckt war ich, wie sich Sandra Keller mit ihrer 85er behaupten konnte. Leider konnte sie wegen eines Unfalls nicht alle Rennen bestreiten.

MX 2

In dieser Kategorie stellten wir mit Andy Baumgartner den potentiellen Sieger. Leider konnte er das Rennen in Däne-



mark nicht fahren, sonst hätte es wahrscheinlich auf den obersten Podiumsplatz gereicht. Trotz dieser fehlenden 3 Läufe schaffte es Andy Baumgartner auf Platz 2! Die MX2-Klasse war in Sachen Beteiligung immer ein bisschen Sorgenkind.

Aber Carmen Zindel hat es mit Hilfe von Yves Moser geschafft, immer ein komplettes Team an den Startbalken zu bringen – in meinen Augen eine tolle Leistung!

Open-Klasse

In der Open-Klasse heisst der beste Schweizer Fahrer Fabian, wie im letzten Jahr. Allerdings wurde Fabian Hofmann durch Fabian Hublard als bester Schweizer Fahrer abgelöst. Fairerweise muss erwähnt werden, dass Fabian Hofmann am Rennen in Belgien nicht teilnehmen konnte.

Simon Gerber, ein Neuzugang beim SAM, fügte sich mit seiner «gmögigen» Art und beachtlichen Leistungen toll ins Team ein. Mario Kern nahm sich noch die Zeit, etwas peppigere Tricots zu entwerfen, was dem Team einen zusätzlichen Zusammenhalt gab.

Seitenwagen

Bei den Seitenwagen waren wir dieses Jahr nicht so stark vertreten wie letztes Jahr, wo wir noch 3 Gespanne in den ersten 10 Rängen hatten. Die Ursache war, dass die «jungen Wilden» WM-Luft schnupperten wollten und damit die Berechtigung für den Start an der Amateur-EM der IMBA verloren. Für nächstes Jahr wurde das Reglement aber dahin geändert, dass es erlaubt ist, das Heimrennen der WM zu fahren, ohne von der IMBA-EM ausgeschlossen zu werden.

Wie letztes Jahr wurde die Schweiz vom Gespann Werner Pflughaupt / David Bertschi, die auf den 7. Gesamtrang fuhr, würdig vertreten.

Ich freue mich auf die neue Saison.
Nick

Das who's who im Mofa-Cup – Teil 1

Auch wenn sich der Winter bedeckt hält – der März und damit die Wettkampfzeit naht – ehe erst im Oktober beim

3. SAM-Mofa-Cup-Final 2014 wieder mehr Ruhe einkehrt. Zeit, in der letzten MOTOR-JOURNAL-Ausgabe vor dem Saisonauftakt einmal unter den Helm der Akteurinnen und Akteure zu blicken – und dabei Spannendes zu erfahren. Viel Spass, beim Who's who im Mofa-Cup!

Pirmin Odermatt

Aregger Pierre

Der SAM-Sportkommissar Sparte Mofa-Cup leistet nicht nur neben der Strecke grosse Arbeit bei der Organisation des Mofa-Cups – nein, hinter diesem Namen steckt auch ein Vollblutracer! Der sportliche, 182 cm grosse Betriebsmechaniker blickt auf eine beachtliche Mofakarriere zurück: seit 2004 ist er dabei und geht heuer in die 11. Saison! Auf der Rennstrecke fällt nicht nur sein eleganter Fahrstil auf – die Körpergrösse auf den kleinen Mofas fällt kaum auf –, auch sein Motorenkonzept ist einzigartig im Fahrerfeld: 2-Gang-Handschtaltung, wobei im kurzen 1. Gang zügig losgefahren wird und dann der Rest des Rennens schlupflos im 2. Gang gefahren wird. Dass dieses Konzept funktioniert, welches ein sehr breites, nutzbares Drehzahlband benötigt, zeigen seine Erfolge: Meister bis 64 ccm 2006 und zweifacher Vizemeister 2007 und 2012. Auch der Autor durfte 2007 wunderbare Fights austragen, als die Schlitzklasse und bis 64 ccm im selben Starterfeld waren – es brauchte fast zwei Jahre, um da mithalten zu können...! 2014 wird Pierre wieder die Bis-70-ccm-Membran-Klasse bestreiten, gibt als Motto «lieber fahren als schrauben» an und strebt an, um Podiumsplätze fahren zu können. Allein diese Aussage zeigt Niveau und Leistungsdichte dieser Klasse an, Podiumsplätze sind auch für sportliche Routiniers ein hochgestecktes Ziel.

Graf Marco, Blaser Dominik, MDP

Der 173 cm grosse Maschinentechner HF Graf Marco fährt auch seinen Jahrgang als Startnummer aus: #87. Der ruhige und

bescheidene Ingenieur mit Motocross-Vergangenheit tauchte erstmals an der Seite von Martin Ryser mit 50-ccm-Sachs-Power 2003/2004 an der Rennstrecke auf. In seiner dritten Saison 2007 erlangte er den Meistertitel der 50-ccm-Klasse mit 300 Punkten, d.h. 12 von 12 Laufsiegen! Seit 2012 fährt er bis 70 ccm Membran unter eigener Flagge: MDP-Racing. Hier wird Entwicklungsarbeit auf dem Prüfstand mit zeitgemässen Fertigungsverfahren geleistet – die Früchte der Arbeiten werden seit der zweiten Saisonhälfte 2013 eingefahren: überlegener Sieg in Lyss und auch im Race-Inn Roggwil beim Finale im Zweikampf mit Wapf Simon – für den Titel reichte es knapp nicht. Formkurve tendenziell steigend, 2012 Dritter, 2013 Vizemeister, 2014? Wir wünschen schon mal viel Erfolg und freuen uns auf spannende Rennen! Technisch ist Marco Grafs Mofa momentan wohl das Nonplusultra der 70er-Klasse: ein gutes Fahrwerk mit einem bärenstarken Motor – gerade beim Fahrwerk, wo die Direktkonkurrenz bis anhin auf konventionelle Mofagabeln mit mehr schlechter als rechter hydraulischer Dämpfung setzte und hinten starr fuhr. Als Ziel 2014 gibt er an, sich weiter für den Mofasport und seine Zukunft einzusetzen, mit dem Hinweis, dass keine Meisterschaft von den schnellen Fahrern getragen wird – sondern von jedem Einzelnen. Wie wahr! Blaser Dominik, 179 cm, Polymechaniker von Beruf, ist der zweite Mann im MDP-Team. Seit 2008 ist er dabei und erfreut



Die Geschwister Gerber geben beide Gas.

sich des Mofa-Cups – auch, weil es noch ein bezahlbarer Motorsport ist. Er trainiert auch gerne International; Levier, Walldorf und Sundgau gehören dabei zu seinen Lieblingsstrecken ebenso wie Lyss. Dominik ist eine solide Schule durchgegangen und hat über fünf Saisons die schlitzge-



Salome Senn in Action beim Training in Lyss.

steuerte Klasse mitgeprägt – mit viel Erfolg. Bereits in der zweiten Saison 2009 hat er den Meistertitel eingefahren, es folgen zwei weitere Vizemeisterschaften 2010/2011. Letzte Saison stieg er in die 70-ccm-Membran-Klasse um. Für 2014 gibt er als Ziel an, das Beste zu geben, um der fahrerischen Perfektion nahezukommen. Wir wünschen viel Erfolg, gelingt dies gepaart mit dem nötigen Material, ergibt dies das natürliche Ziel eines jeden ambitionierten Rennfahrers: Rennen zu gewinnen. Und wir werden am Streckenrand viele Emotionen erleben!

Geschwister Gerber

Melanie Gerber, 166 cm, Detailhandelsfachfrau, und Stefan Gerber, 176 cm, Automobil-Mechatroniker, sind seit 2012 DAS Emmentaler Geschwister-Fahrerpaar schlechthin – gerade weil sie beide in der 75-ccm-Membran-Klasse fahren. Gemeinsam konnten sie bereits 2012 beim 150-Min.-Teamrennen den 2. Rang einfahren – hinter niemand Geringerem als Altmeister und Mofa-Cup-Erfinder Theo Blöchlinger gepaart mit dem späteren Meister 2012 Wernli Daniel. Melanie gibt als Motto an zu zeigen, dass auch Frauen etwas auf dem Kasten haben. Dass dem so ist, mussten schon einige auf der

Strecke erfahren: 2012 fährt, ja fliegt das Leichtgewicht von Podium zu Podium, in Lyss nicht selten vor dem Bruder, und nur dank Odermatt Pirmins bärenstarkem Finalauftritt mit zwei Laufsiegen wurde ihr die Vizemeisterschaft 2012 verwehrt – es resultierte der grossartige 3. Rang in ihrer ersten Meisterschaft! 2014 werden beide erneut in der 75-ccm-Klasse antreten – Hobbyskifahrer Stefan zeigt mit guten Trainingsleistungen bereits jetzt im Winter, dass das Podium nur noch eine Frage der Zeit sein dürfte. Als Ziel setzt er sich mehr Konstanz. Melanie fährt ihrer Unbekümmertheit seit einem Sturz leider etwas hinterher – es ist wohl nur eine Frage der Zeit, bis da der Knoten wieder platzt. Und dann: Aufgepasst, Jungs! Typisch selbstbewusst gibt die Hobbyschwimmerin zum Ziel: wieder an die Spitze gelangen.

Vater und neu Tochter Senn

Mario Senn, 166 cm und Jahrgang 1966, ist Vater von Salome Senn, 152 cm, mit Jahrgang 1999, und arbeitet als Einsatzplaner beim Elektrizitätswerk Zürich. Der sportliche Hobbyjogger und Velofahrer freut sich, beim Mofa-Cup die Motoren zu tunen und sie gleich selber im Wettkampf einzusetzen. 2014 wird er sich noch mehr freuen können: er kann das Hobby mit

Tochter Salome teilen, welche ebenfalls startet. Frauenpower hoch zwei! Die Hobby-snowboarderin gibt Viola und Capoeira als weiteres Hobby an – der Autor musste da erst einmal googeln! Wir wünschen schon mal viel Freude in der Mofagemeinde – bei aller Freundschaft offtrack ist der Rennstreckensport mit geschlossenem Visier halt eine männerdominierte, knallharte Angelegenheit.

Wermelinger Stefan – Indi

Indi – das ist Stefan Wermelinger aus Zürich, Jahrgang 1967, 175 cm – und mit Sicherheit der Paradiesvogel in der Mofaszene, der viel Farbe eingebracht hat! Inspiriert durch Kollege Michael Riediker stiegen er und seine Freunde rund um Mario Senn etc. 2012 in den Cup ein. Der technische Kaufmann freut sich Teil der Szene zu sein – und setzt passend zu ihm auf ein alternatives Sportgerät: Gilera mit Piaggiomotor (Simonini) und Vario. Die anfänglichen Kinderkrankheiten scheinen gelöst, mit 38er-Zeiten in Lyss und 43er in Roggwil fährt er in seiner zweiten Saison schon auf einem hohen Niveau. Die bissige Vierkolbenzange an der Gabel wird kurzerhand durch einen späten Druckpunkt am Geber quasi mechanisch als ABS ausgeführt – der Bremshebel steht am kleinen Finger an! –, was der Autor nicht für fahrbar hielt und am Rädchen drehte, was zur 43er-Zeit im Race-Inn im Dezember führt mit langem Getriebe (!); limitierender Faktor: aufstehendes Schwimmergehäuse des Vergasers... Fazit: Indi wird mit Variopower auch 2014 nicht nur am Start für Furore sorgen und kann jeder Quali entspannt entgegenblicken – spätestens im Regen wird die Überlegenheit des Konzepts erdrückend –, aber es muss immer erst bis zur Zielflagge gefahren sein, das gilt auch für ihn! Das wird lässig!

Helfer Glen, Buchsi-Schruber

Helfer Glen, 170 cm mit Jahrgang 1993 und von Beruf Elektroinstallateur. Der nimmermüde Schrauber der «Buchsi-Schruber» widmet sich dem Mofa-Customizing neben der Rennerei, zusammen mit den Kollegen Jan und Remo Ackermann. Seit 2011 ist der Berner dabei und sieht den Reiz des Cups im Entwickeln und gleichzeitigen Fahren, wo Spass und Adrenalin aufkommt. Obwohl oft noch mehr Schrauben als Fahren angesagt war, feierte er in Wohlen 2011 bereits seinen grössten Erfolg: Sieg in der 70-ccm-Klasse schlitzgesteuert! Vor dem Rennen dachte er noch ans Aufhören, sollte es nicht klappen... gut, hat er's nicht getan! Offtrack sieht man Glen & Co. auch mal am Alpenbrevet oder auf Töffli-Touren ins Tessin.

Jan Ackermann, Jg. 1995 und 183 cm gross, ist ebenfalls ein Buchsi-Schruber. Der KV-Lehrling fährt seit 2011 und gibt Handball als weiteres Hobby an. 2014 fährt er weiterhin in der schlitzgesteuerten Klasse und visiert erste Podiumsplätze an – viel Erfolg!

Meister Florian

Geboren 1995, 180 cm gross und von Beruf Informatiker, stellt Meister Florian die neue Generation der Cup-Fahrer dar. Er ist seit 2012 dabei aus Freude, um legal dem Mofatuning nachgehen zu können. Der Spass steht im Vordergrund und als Erfolg gilt ihm ein Motor, der gut läuft. Shirts mit RTO-Aufschrift übers Kombi gestreift wie in den guten alten Zeiten – das fällt bereits heute auf! 2014 fährt er die 70-ccm-Schlitzklasse und will sich weiter verbessern mit dem Appell: «Macht weiter so, es macht viel Spass mit euch!» Das kannst du noch viele Jahre haben!

SPT-Racing Bozenhardt Michael und Pirmin «Alexus» Odermatt

Um den Geist und die Philosophie von Bozenhardt Michaels (Schaffhausen) und Odermatt Pirmins (Nidwalden) Werk SPT-Racing zu beschreiben, reichen die bescheidenen Mittel einer natürlichen Sprache wohl nicht aus. Letztlich ist es die pure Leidenschaft und die Freude am Zweiradfahren und an den dazu notwendigen Technologien, sodass der ganze Lebenswandel und Beruf sich an ihnen orientiert. Da solche Persönlichkeit, solches Talent und solche Ausdauer nicht wie Sand am Meer vorkommen, wird



Indi – selbsterklärend.

der Bogen erfolgreich seit 2006 von der Innerschweiz zur Rheinstadt Neuhausen gespannt – dem digitalen Zeitalter sei gedankt. Der Kern der Philosophie heisst Knowhow gewinnen, verstehen, was technisch, physisch, psychisch usw. vor sich geht, mit dem ständigen Ziel, sich selber zu verbessern, sich selber zu schlagen. Rundum besser, nicht schneller werden steht im Zentrum – Letzteres passiert von alleine, wenn auch das nötige Rennglück etc. hold ist. – Technisch entstehen dabei erprobte Rennmotoren, Chassis

usw., welche Kunden als Gesamtpaket mit Support angeboten werden. Da Knowhow erwerben im Widerspruch mit kompromisslosem sportlichem Erfolg steht, zahlt meist Odermatt mit technischen Defekten von Prototypenteilen Lehrgeld, dabei gingen glücklicherweise noch wenige bedeutende Rennen verloren – wohl aber die eine oder andere Meisterschaft.

Bozenhardt Michael

Geboren 1988, 173 cm gross, 62 kg leicht und von Sternzeichen Steinbock – was der gelernte und seit fünf Jahren auf dem Beruf arbeitende Konstrukteur (der Begabteste, mit dem der Autor je zusammenarbeiten



Pirmin Odermatt – Allrounder.

durfte) dann und wann nicht verbergen kann. Als Hobby nebst dem Rennsport gibt er das Velo an – hier sieht er auch seinen bisher grössten Erfolg: 12-km-Nonstop-Wheelie auf der LA-Rennbahn – outdoor wohlbemerkt. Die 12 km schaffte er bereits zweimal, zuletzt als Geburtstagsgeschenk zum 26.! Aufgewertet wird die Leistung durch das Velo: gefahren wurde mit dem günstigen Bahnhofvelo mit mech. Scheibenbremse. Im Cup erreichte er 2012 und 2013 die Meisterschaft in der Klasse 70 ccm schlitzgesteuert und gibt als Ziel für 2014 an nebst –1,5 kg Fett und +1,5 kg Muskeln die Fahrzeug- und Körperbeherrschung zu verbessern. Das kontinuierliche Training über den Winter verfehlt nicht seine Wirkung – nebst meterlangen Drifts, die aufgefangen werden (Starrrahmen), muss er sich meist nur von Odermatt die Tagesbestzeit abnehmen lassen.

Odermatt Pirmin

Auch bekannt als «Alexus», seit der Tefflirally 2003 fahrend mit der Startnummer 36, geboren 1987, 178 cm gross, eher als Akademiker unter den Cupiloten bekannt. Aufgewachsen in der Berglandwirtschaft, wurde 2007 die gymnasiale Matura Typus Latein abgeschlossen. Da Wissen Macht ist und Wissen nur gesellschaftlich wertvoll ist, wenn es über die Wandtafel hinaus angewandt wird, studierte Odermatt Maschinenteknik an der Hochschule

Luzern mit Vertiefung Strömungsmechanik. Heute arbeitet er in der angewandten Forschung im Labor für hydraulische Maschinen am Technikum in Horw. Aufbau, Instrumentierung und Datenerfassung von Pump- und Turbinenprüfständen, Untersuchung von Instabilitäten, Kavitation, etc. und Signalverarbeitung gehören zum Aufgabenbereich. Die Mitarbeiter freuen sich dabei über jedes gewonnene Rennen nicht weniger als der Autor – frische Gipfeli am Montag erleichtern den Arbeitseinstieg... Als Hobbys neben dem Rennsport gilt Lesen, Schreiben, Politik, Turnverein und eine sehr lange Liste von Crosssportarten zum Mofafahren – allen voran Bergläufe der zentralschweizerischen Berglaufmeisterschaft. Durch einige glückliche Fügungen kam er durch einen Kunden zum heutigen Trainingspartner, zudem lief die Cup Saison 2012 so miserabel an, dass Kompensation hochwillkommen war. Seit jeher stand der Sport im Mittelpunkt und es wurde mehr trainiert als geschraubt, aber seit 2012 ist das Verhältnis noch stärker beim Sporttreiben. 2013 lief die Berglauf Saison mit ständigen Kniebeschwerden im Training äusserst schwierig – deshalb wurde im Winter viel in Physio und Alternativtraining wie Schwimmen investiert (Fernziel Gigathlon 2015). Es wird sehr interessant, ob die Früchte bereits diese Saison geerntet werden – die Mofa-Cup-Rennen im Sommer in Lyss haben vorerst keine Priorität und werden deshalb die Trainings- und Wettkampfpäne im Ausdauersport weniger behindern in der Hauptsaison Juni. Grösster Erfolg: Wenn Zuschauer aus dem Häuschen geraten bei Trainings oder Rennen – dann haben wir die richtige Arbeit auf der Strecke erledigt. Man denke da an Vater Erich Tinner usw. – wenn die Interessierten spüren, Alexus ist in seiner eigenen Welt, dann stimmts, unabhängig vom Resultat. Bis heute ist dies eine der grössten Herausforderungen, diesen Flow konstant und regelmässig am Tag x abrufen zu können. Suchtpotential: sehr hoch! Für 2014 ist das Ziel, Doppelstart zu machen wie schon 2007, nun aber in den Hauptklassen 70 ccm Membran und 75 ccm Membran, mit je einem Bike pro Klasse. Hauptmotivation ist, möglichst viele Rennkilometer fahren zu können für neue Trainingsreize, zudem sind viele sehr gute Fahrer in der 70er-Klasse am Start – hier wird's zu Déjà-vus kommen (Wapf Simon, Aregger Pierre), zum Teil gibt es neue Duelle (Aregger Michel, Graf Marco), auf die man sich freuen darf – gesetzt, Alexus kann die die hohe 70er-Pace mitgehen...!

Dies war der erste Teil des Who's who im Mofa-Cup; im nächsten MOTORJOURNAL stellen wir euch weitere interessante Persönlichkeiten aus dieser Szene vor... ■

Allianz-Suisse-Zusatz-Unfallversicherung für Rennfahrer

Allianz 

Wie in den letzten Wochen verschiedentlich in den Medien zu lesen war, sind immer noch viele Risikosportler für den Fall eines Unfalls zu wenig gut versichert. Auch Motocross und Supermoto zählen zu den Sportarten, bei denen die Versicherungen im Schadenfall Kürzungen bis zu 50% der Leistungen vornehmen. So bleiben schliesslich vom ursprünglichen Einkommen nur noch 40% übrig, was in vielen Fällen weitreichende Konsequenzen hat. Auswertungen unserer Rettung zeigen, dass rund die Hälfte der Rennfahrer für einen solchen Fall unterversichert ist. Das muss nicht sein.

Günstige Zusatzdeckung für SAM-Mitglieder über die Allianz Suisse
Der SAM-Partner Allianz Suisse bietet exklusiv für Sportler, die im SAM eine Lizenz gelöst haben, eine Unfall-Zusatz-



versicherung an, um diese Deckungslücke zu schliessen. Mit der SAM-Lizenz ist bereits eine Grunddeckung für Todesfall und Invalidität gegeben. Wichtig ist aber auch eine individuelle Taggeldversicherung.

Für wenig Geld kann ein Leistungspaket gewählt werden, das auf die persönlichen Bedürfnisse angepasst ist. Damit können alle Rennen, aber auch die privaten Trainings abgedeckt werden.

Auch Trainings sind versichert

Für Fahrer, die zwar Motocross, Supermoto oder auch Strassenrennsport trainieren, aber nicht aktiv an Rennen teilnehmen, gibt es die sogenannte SAM-Trainings-

lizenz, mit der die Zusatzversicherung ebenfalls abgeschlossen werden kann.

Zusatzdeckung abschliessen

Die Unterlagen für die Zusatz-Unfallversicherung werden allen lizenzierten Sportlern automatisch abgegeben.

Andere Interessenten erhalten weitere Auskünfte und die Kontaktdaten auf der SAM-Zentralverwaltung, Firststrasse 15, 8835 Feusisberg, info@s-a-m.ch, Telefon 044 787 61 30. ■



Unsere Internet-Homepage mit der Adresse www.s-a-m.ch
 www.facebook.com/SAMSchweiz

Einige Gedanken zur Milchkuh-Initiative

«Zeit, sich endlich zu wehren!», schrieb Hans Peter Bühler im Kommentar anlässlich eines Berichts der NZZ zum Thema; Die Autofahrer als Milchkuhe der Nation? Ja, Zeit sich zu wehren. Diesen Satz kann der Milchkuh-Initiative-Befürworter wie auch die Gegenpartei für sich beanspruchen.

Ich, der Verfasser dieser Zeilen, im Beruf mit dem Auto und in der Freizeit meist mit dem Motorrad auf Schweizer Strassen unterwegs, bin doch eher der Auto-Lobby gut gesinnt. Aus Statistiken werden Graphiken gemacht, die uns besser verstehen lassen als ein Zahlungswirrwahl. Im Volksmund ist bekannt:

«Jede Statistik ist so wahr oder gelogen wie der oder die, welche/r eine Statistik erstellt.» Wem soll man denn noch Glauben schenken, wenn nicht einer Statistik, erstellt von unserem Bundesamt für Statistik!?! So entnehme ich z. B. einer solchen Statistik, dass in der Schweiz rund 122 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt werden. Gemäss dem oben erwähnten Amt sind das 80 Prozent, die auf den motorisierten Strassenverkehr entfallen, und lediglich 16 Prozent werden über die Schiene abgewickelt. Kann da nicht bald einmal die Frage aufkommen, wie es um den Eigenwirtschaftsgrad Strasse/Schiene steht? Nicht vorzustellen, was da rauskommt, wenn nur wenige Prozente von der Strasse auf die Bahn umsteigen. Fiskalleistungen der Strasse reduzieren sich doch sicher und die Bahn kann mit ihrem Rollmaterial noch weniger ihren Fahrgästen und dem Güterumschlag gerecht werden. Wird die Folge

davon sein, wie das der Strassenbenützer schon erlebt hat? Seit einigen Jahren verbrauchen unsere Autos und LKWs immer weniger Treibstoff, ergo reduzieren sich die Fiskaleinnahmen, also rauf mit den Treibstoffkosten. Machen es sich gewisse Leute in der Politik nicht etwas leicht?

«Zeit, sich endlich zu wehren!», kann einem wieder in den Sinn kommen. Vielleicht ist aber doch einmal ein vernünftiges Umdenken angebracht. Wäre es nicht besser, wenn beide Parteien, welche ja meist nur für ihr Eigeninteresse Politik betreiben, sich zusammenschließen und die Sache für die Bahn wie auch für die Strasse zusammen angehen und eine beidseitige Lösung ausarbeiten würden, mit der alle leben können? Immer wieder hört und liest man, dass die Strassenverbände in keiner Weise gegen den öV sind, was man aber von den Gegnern auf der anderen Seite fast gar nie hört. Den eher grün und links Ge-

stehenden, von welchen ja ein Grossteil die Strasse und ihre Benutzer als Wurzel aller Übel anklagen, dürfte mit offenen Augen ja sicher auffallen, auf welchem Weg Müsli, Tofu, Biogemüse und Jute hauptsächlich an Marktstände und in Geschäftsregale gelangen. Ein beidseitiges Entgegenkommen und etwas Haare lassen könnte vieles in die richtige Richtung steuern, Richtung pro Bahn und pro Strasse. Wir brauchen beides, sind das Strassen- wie das Bahnnetz schlussendlich unsere Lebensadern. Zweckbefreiung und endlich Schluss mit der Zweckentfremdung.

Mit dem deutlichen Ja zu FABI muss nun auch ein fairer Strasseninfrastrukturfonds folgen. Die auch für das Strassennetz dringend notwendigen Mittel sind hinreichend vorhanden.

Euer Zentralpräsident
Markus Bütler ■

Wer wird Millionär?

Wer träumt nicht davon, 1 Million Franken zu gewinnen? Der SAM bietet dir einen denkbar einfachen Weg, dieses Ziel zu erreichen:

1. Du bist Mitglied im SAM oder Versicherungsberater der Allianz Suisse.
2. Du meldest ein neues Mitglied im SAM an.
3. Du hast etwas Glück.



Packe die Chance! Wirb neue SAM-Mitglieder und du bekommst pro Neueintritt ein «Happy Day»-Millionenlos. Jedes dieser Lose bietet neben anderen wertvollen Preisen die Chance, Millionär

zu werden. Zusätzlich erhältst du eine Werbepremie von Fr. 30.– für jedes geworbene Mitglied. Du gewinnst also auf jeden Fall. Anmeldungen neuer Mitglieder sind direkt über unsere Homepage www.s-a-m.ch möglich. ■



Unsere Internet-Homepage
mit der Adresse www.s-a-m.ch

www.facebook.com/SAMSchweiz

VIA SICURA – GUT ZU WISSEN

Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

tcs- Seit dem 1. Januar 2014 ist das Fahren mit Licht am Tag in der Schweiz Pflicht. Diese Massnahme betrifft alle Motorfahrzeuge, Zweiräder inbegriffen.

Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

Diese wichtige Änderung im Strassenverkehrsgesetz ist Teil des Verkehrssicherungsprogramms des Bundes «Via Sicura». Der TCS und seine Partner wurden beauftragt, diese Gesetzesänderung zu kommunizieren.

Warum mit angeschalteten Lichtern fahren, auch tagsüber?

Fahren mit Licht am Tag ist eine einfache Massnahme, die Anzahl und Schwere der



Strassenverkehrsunfälle zu verringern. Wer mit eingeschaltetem Abblend- oder Tagfahrlicht unterwegs ist, wird besser wahrgenommen. Die anderen Verkehrsteilnehmer, die Radfahrer oder Fussgänger können damit Abstand und Geschwindigkeit eines herannahenden Fahrzeugs besser abschät-

zen. Das Unfallrisiko vermindert sich für alle Verkehrsteilnehmer – egal ob motorisiert oder nicht. In Europa ist diese Massnahme schon in zahlreichen Ländern obligatorisch: Licht am Tag in Europa!

Welche Fahrzeuge unterliegen dieser Verpflichtung?

Bei Motorfahrzeugen sind die Tagfahrlichter oder die Abblendlichter zu verwenden. Ausgenommen sind andere Fahrzeugarten als Motorwagen und Motorräder sowie die vor dem 1. Januar 1970 erstmals zum Verkehr zugelassenen Motorwagen und Motorräder.

Welche Lichter muss ich tagsüber anschalten?

Sie haben zwei Möglichkeiten: Abblendlicht oder Tagfahrleuchten.

Abblendlicht

Falls Ihr Fahrzeug nicht mit Tagfahrleuchten ausgerüstet ist, dürfen Sie mit dem konventionellen Abblendlicht fahren. Entweder wird das Abblendlicht automatisch beim Anfahren eingeschaltet (das Fahrzeug kann auch später nachgerüstet werden, siehe unten) oder Sie schalten es manuell ein.

Tagfahrlicht

Es handelt sich um zusätzliche Lichter die, ohne zu blenden, gut sichtbar sind. Schwächer als Abblendlichter verbrauchen sie wenig Energie, da weder Rücklichter noch Armaturenbrettbeleuchtung eingeschaltet sind. Die Fahrzeughersteller

verwenden als Tagfahrleuchten vermehrt LED, da diese sparsamer sind und eine längere Lebensdauer aufweisen. Die Verwendung der Tagfahrleuchten schont die übrigen Lichter, die somit seltener ausfallen. Neue Fahrzeuge werden meistens schon mit Tagfahrleuchten ausgerüstet. Diese leuchten bei eingeschaltetem Motor und ausgeschaltetem Fern- oder Abblendlicht.

Kann ich mein Fahrzeug mit Tagfahrleuchten nachrüsten oder das Abblendlicht direkt an die Zündung koppeln?

Zwei Lösungen sind möglich:

Abblendlicht: Das Abblendlicht an die Zündung koppeln. Das Abblendlicht kann von einer Fachperson direkt an die Zündung gekoppelt werden. Damit ist ein Vergessen des Ein- und Ausschaltens ausgeschlossen.

Tagfahrleuchten: Tagfahrleuchten können bei einem Fahrzeug, das keine Originaltagfahrleuchten hat, eingebaut werden. Diese leuchten bei eingeschaltetem Motor und ausgeschaltetem Fern- oder Abblendlicht. Ein homologiertes Nachrüstsystem kostet ohne Montage zwischen CHF 100.– und CHF 500.–. Der Einbau sollte vorzugsweise von einer Fachperson durchgeführt werden, da die gesetzlichen Vorschriften betreffend elektrische Schaltung und Einbauposition einzuhalten sind. Gesetzlich ist u.a. das Homologationszeichen «ECE-R 87» vorgeschrieben, auf das Sie beim Kauf im Handel sowie im Internet achten müssen.

Kann das Fahren mit Licht am Tag zu einem Treibstoffmehrerverbrauch beitragen?

Abblendlicht: Eine geringe Verbrauchszunahme von rund 2%. Beim Fahren mit Abblendlicht muss mit einer geringen Verbrauchszunahme von rund 2% gerechnet werden. Denn bei aktiviertem Abblendlicht leuchten neben diesem auch die Stand- und Rücklichter sowie die Nummernschild- und Instrumentenbeleuchtung. Zusätzlich werden je nach Fahrzeugtyp auch im Innenraum weitere Leuchten aktiviert. Somit kann beim Fahren mit Abblendlicht am Tag von einer Gesamtleistung von 140 bis 200 Watt ausgegangen werden. Darüber hinaus muss mit häufigerem Lampenwechsel gerechnet werden. Dieser Mehrverbrauch kann jedoch durch eine ökologische Fahrweise (EcoDrive) mehr als kompensiert werden.

Tagfahrleuchten: Ein vernachlässigbarer Mehrverbrauch von rund 0,2%. Handelsübliche Tagfahrleuchten kommen mit einer Leistung von 10 bis 20 Watt aus, was somit einem vernachlässigbaren Mehrverbrauch von rund 0,2% entspricht.

Welche Lichter soll ich bei reduzierter Sichtbarkeit einschalten?

In Tunneln, bei Dämmerung oder schlechten Wetterbedingungen bleibt das Einschalten des Abblendlichts wie bis anhin obligatorisch. Beleuchtung durch Tagfahrleuchten ist in diesen Fällen nicht ausreichend, weil sie einerseits zu schwach und andererseits nur vorne angebracht sind. ■

Verdammt lang quer – Husqvarna 1994



Unbestritten einer der wichtigsten Supermoto-Pioniere der Schweiz ist Beat Gautschi (51). Obwohl er auch Rennen und Meisterschaften gewann – er war 1994 Deutscher und 1997 und 1998 Schweizer Meister –, bleibt er vor allem wegen seiner spektakulären Fahrweise in Erinnerung: Keiner stand so heftig quer und fuhr so tiefe Schräglagen wie der langjährige Husqvarna-Fahrer. Wir unterhielten uns mit ihm über die Anfänge des Supermoto-Sports, damals noch Supermotard genannt.

Beat, du warst ja von Anfang an dabei im Supermoto. Wie ergab sich das?

Ende der 80er Jahre gab es jeweils zum Saisonende ein Rennen in Lignières, zu dem erfolgreiche Schweizer Rennfahrer eingeladen wurden. Doch richtig gepackt hat es mich erst, als ich als Zuschauer das Hillclimbing in Metabief in Frankreich besuchte. Da fuhr einer auf einem Crosstöff mit kleinen Strassenrädern im Fahrerlager umher, driftete in die Kurven und kam quer auch wieder raus. Mir klappte der Kiefer runter und ich wollte wissen, wer das ist und was der macht. «Der heisst



Keiner driftet so wie er – Beat Gautschi in Action.

Chambon und fährt seinen Supermoto-Töff ein», hiess es.

Und dann wolltest du selber fahren? Warum Husqvarna?

Ja, doch es gab bei uns nichts zu kaufen, wir haben alles selber gemacht. Räder eingespeicht, gebrauchte Bremsscheiben besorgt, Adapter selber gedreht, selber

Bremszangen gefräst. In Frankreich führen 90 % der Fahrer Husqvarna. Mein erster Supermoto-Renntöff war eine 510er-Husqvarna. 1994 konnte ich dann den deutschen Supermotard-Cup gewinnen, dank meinen Erfahrungen aus der französischen Meisterschaft.

Du bist dem Publikum in guter Erinnerung, weil keiner so quer driftete wie du. Wie kam das?

Als ich in Frankreich das erste Rennen sah, dachte ich als Erstes: So quer in die Kurven reindriften, das will ich auch können. Mir war immer wichtig, möglichst quer, möglichst schräg, ich perfektionierte das, bis ich bei guten Gripverhältnissen beim Reindriften mit der Fussraste streifte.

Warum driftet heute keiner mehr so quer wie du damals?

Wenn du extrem quer reindriffst, stehst du am Kurveneingang einen Moment lang fast still. Das ist nicht effizient, und ich merkte ab einem bestimmten Punkt, dass die Rundenzeiten nicht besser wurden, auch wenn ich noch querer daherkam. Dieser kurze Zeitverlust am Kurveneingang war früher, als wir mit getunten, grossvolumigen Motoren fuhren, nicht so entscheidend wie heute mit den 450ern: Da ist der Kurvenspeed für eine gute Rundenzeit wichtiger.

Mit was für Motoren seid ihr früher gefahren?

Wir haben vielleicht fast ein wenig übertrieben mit dem Tuning, wir haben tage- und nächtelang nach Leistung gesucht. Wir nahmen die grössten Viertakter und bohrten sie noch auf. Ich fuhr die 610er-Husqvarna mit bis zu 670 Kubik! Besonders in der französischen Meisterschaft wurde alles ausprobiert, einer kam mit einer Zweizylinder-Ducati, Yamaha versuchte es

mit einem Töff mit Allradantrieb.

Abschliessend: Was würdest du heute am Supermoto-Rennsport ändern?

Das Reglement ändern und die Hubraumbeschränkung auf 450 ccm aufheben. Mit den grossen Motoren wäre die Show viel spektakulärer.

Neue Farbe, altes Ziel – Husqvarna 2014



Der 4-fache Schweizer Supermoto-Meister Philippe Dupasquier hat nach 11 Jahren KTM die Marke gewechselt und vor allem die Farbe. Nach unzähligen Titeln auf Orange geht es 2014 mit Husqvarna ins Blaue, dennoch mit klarem Ziel: erneut den Titel in der Kategorie Prestige zu holen!

Philippe, wie schwer fällt dir der Wechsel von KTM zu Husqvarna?

Nach 11 Jahren erfolgreich mit KTM ist es für mich sicher eine besondere Situation, die Marke zu wechseln. Da Husqvarna und KTM jetzt aber im gleichen Konzern untergebracht sind, bin ich mir sicher, dass Qualität und Service auf gleich hohem Niveau bleiben. Mental ist es dennoch eine Herausforderung und neue Motivation, der Mensch ist nun mal ein Gewohnheitstier! (schmunzelt) Husqvarna hat als Marke diesen Sport über viele Jahre geprägt, man kann sagen: Töff der ersten Supermoto-Stunde. Die erste Supermoto-Weltmeisterschaft gewann Delephine auf Husqvarna und Chambon auf KTM. Auch deswegen ist für mich der Wechsel auf Blau etwas ganz Besonderes.

Was macht für dich die Faszination Supermoto aus? Warum hast du als erfolgreicher MX-Pilot zum «Driftsport» gewechselt?

Nach 10 Jahren in der Motocross-Weltmeisterschaft und in Summe mehr als 25 Jahren in dieser Sparte war ich auf der Suche nach einer neuen sportlichen Her-

ausforderung. 2007 habe ich dann zum Supermoto gewechselt. Ein «Driftsport» war es damals ja schon nicht mehr. Wenn ich Fotos von den Supermotopionieren von damals sehe, wird es wirklich klar, dass sich der Fahrstil stark geändert hat. Damals war der Drifter der «King in the ring», heute zählt Speed! In den letzten Jahren ist das Driften im Rennsport in den Hintergrund getreten. Grund dafür sind mit Sicherheit die immer besser werdenden Fahrwerke und speziellen Reifen. Driften kostet heute unter Umständen Zeit, gut für die Show, aber schlecht fürs Ergebnis. Die Supermo-



Philippe Dupasquier wird 2014 mit der neuen Husqvarna unterwegs sein.

to selber ist heute technisch komplett auf diesen Sport ausgerichtet. Es bedarf nur mehr eines Feintunings, grosser Basteleien und technischer Experimente – Fehlzanzeige! Pionierarbeit, wie Beat beschreibt, mit Aufbohren oder Allradantrieb ist heute schon allein aufgrund des Reglements kein Thema mehr. Das ist aber gleichzeitig ein Vorteil, da der Eintritt in diesen Motorsport vereinfacht wird. Nahezu jede Marke verkauft ein Serien-Supermoto-Bike auf hohem technischem Niveau. Für mich ist bis heute Faszination der Mix aus Strasse und Offroad, die Zweikämpfe bei hohen Geschwindigkeiten, das Taktieren und das Ausbremsen und Angriff aus dem Windschatten heraus. Für mich jedes Mal aufs neue Adrenalin.

Beat Gautschi hat den Supermoto-Boom aktiv miterlebt hat, welche Halbwertszeit hat dieser Sport? Wie bzw. wo siehst du die Zukunft des Supermoto?

In der Schweiz bin ich zuversichtlich. Durch die neue Organisation FMS/SAM hat der Sport ein einheitliches Auftreten mit positivem Feedback, von Piloten, Rennveranstalter und Zuschauern. Die internationale Entwicklung bleibt schwierig abzuschätzen.



Das waren noch Zeiten ... Beat

Jetzt ist die Strasse dran

Bern, 9.2.14 – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat zur Kenntnis genommen, dass Volk und Stände die Vorlage zur Finanzierung und zum Bau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) an der Urne angenommen haben. Aufgrund der im Abstimmungskampf allseits gemachten Versprechungen geht es jetzt darum, für den Strassenausbau so rasch als möglich ein analoges Instrument zu schaffen, damit die zu lange vernachlässigte Strasseninfrastruktur schnell und unkompliziert den wachsenden Bedürfnissen angepasst werden kann. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sind ausreichend vorhanden.

Das Verdikt der FABI-Abstimmung taxiert strasseschweiz als Votum zugunsten einer ausreichenden und breit abgestützten Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Dabei haben sich Volk und Stände für eine stärkere Durchsetzung des Verursacherprinzips ausgesprochen, so dass die vom Schienenverkehr generierten massiven Kosten in Zukunft vermehrt durch die Bahnbenützer selbst bezahlt werden. Zudem ist strasseschweiz über-

zeugt, dass die mit der Annahme von FABI verbundenen beträchtlichen Steuererhöhungen den Stimmberechtigten nur dank konkreter Projekte, was den weiteren gewaltigen Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes anbelangt, schmackhaft gemacht werden konnten.

Die Verbände des privaten Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft erwarten nun vom Bundesrat und von den eidgenössischen Räten, dass mit Blick

auf die Strasseninfrastruktur so rasch als möglich ein zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) analoger Fonds verwirklicht wird. Dieser Strasseninfrastrukturfonds muss sowohl den reibungslosen Ausbau des (National-)Strassennetzes basierend auf einem strategischen Entwicklungsprogramm ermöglichen als auch eine breit abgestützte faire Finanzierung vorsehen. Für diese von den Strassenverkehrsverbänden postulierte Neuregelung der Strassenfinanzierung haben folgende Grundsätze zu gelten: keine Steuern auf Vorrat, keine Steuererhöhungen, solange nicht über die «Milchkuh-Initiative» entschieden worden ist, sowie die konsequente Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr zugunsten der Strasseninfrastrukturfinanzierung (so genannte Zweckbindung).

Mit Annahme der FABI-Vorlage wird die Quersubventionierung von der Strasse hin zur Schiene nicht nur unvermindert fortgesetzt, sondern sogar ausgebaut. So werden «Strassengelder» – LSVA, NEAT-

Viertel (Mineralölsteuer), Beschränkung Fahrkostenabzug primär für Autopendler – im Umfang von rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr grösstenteils unbefristet und unvermindert zur Finanzierung der Schienen-Infrastruktur zweckentfremdet. Diese Tatsache gibt der eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (kurz «Milchkuh-Initiative») zusätzlichen Auftrieb. Gemäss diesem Volksbegehren ist die Verteilung der Erträge aus der Mineralölsteuer neu zu regeln, und die zahlreichen Umwidmungen von Strassengeldern zugunsten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Eisenbahnen, müssen kompensiert werden. ■

**Unsere
Internet-Homepage mit der
Adresse www.s-a-m.ch
 [www.facebook.com/
SAMSchweiz](https://www.facebook.com/SAMSchweiz)**

Sicher mit dem richtigen Partner.

Autos und Motorräder haben ihre eigene Faszination – und damit eine riesige Fangemeinde. Als Mitglied des Schweizerischen Auto- und Motorradfahrerverbandes (SAM) profitieren Sie von exklusiven Sonderkonditionen – ob bei der Motorfahrzeugversicherung, bei der Hausrat- und Privathaftpflichtversicherung oder bei der privaten Unfall- und Krankenzusatzversicherung.

Die Allianz Suisse bietet massgeschneiderte Versicherungsleistungen zu attraktiven Konditionen. Das zahlt sich schnell aus.



Als Kunde in der Pole-Position.

Darüber hinaus sind Sie bei der Allianz Suisse als Kunde in der «Pole-Position»: Individuelle Beratung, unkomplizierte Prozesse und im Schadenfall eine schnelle Abwicklung. Laut Umfragen gehört die Allianz

Suisse zu den Versicherungsunternehmen mit der höchsten Kundenorientierung. Unser Anspruch ist ganz einfach: Wir wollen bei unseren Kunden die Nr.1 sein. Gerade wenn mal etwas Unvorhergesehenes passiert, ist es beruhigend, einen flexiblen und kompetenten Partner an seiner Seite zu haben.

Immer auf der Höhe.

Die Allianz Suisse engagiert sich aber auch für Ihre Sicherheit. Jährlich organisieren wir an 35 Kurstagen professionell geführte Fahrsicherheitstrainings für Motorradbegeisterte. Anfänger oder Fortgeschrittene lernen ihre Maschine sicher zu beherrschen, die ideale Sitzposition zu finden oder auf Asphalt optimal zu bremsen. Mit diesem Fahrwissen sind Sie immer auf der Höhe.

Beratung oder Offerte?

verguenstigungen@allianz-suisse.ch,
Tel. 058 358 50 50 oder wenden Sie sich
an Ihren Berater (www.allianz-suisse.ch).

Allianz 

Ueli Meier

Ueli Meier

10. August 1953 – 11. Februar 2014

Ueli Meier kam wie viele Junge in der damaligen Zeit zum Trialsport. 1970 sah er



Ueli Meier, wie ihn seine Kameraden kannten...

sich das Kandergrien-Trial an und wusste sofort, dass das sein Sport war. Nach mehreren Junioren-Saisons stieg er 1974 zu den Nationalen auf und landete am Schluss der Saison auf Platz 4. Zwei Jahre später kämpfte er schon erfolgreich in der höchsten Liga und schloss den Weltmeisterschaftslauf in Nordirland auf dem 27. Rang ab, was bei damals etwa 30 Profis eine hervorragende Leistung war.

1991 machte sich Ueli Meier selbständig, was ein vollständiges berufliches Engagement erforderte und den Verzicht auf den Trialsport bedeutete.

Die Krebsdiagnose im Jahre 2008 bedeutete für ihn die Rückkehr zum Trial. Sein Arzt riet ihm, etwas zu tun, was ihm immer schon Freude machte, und Ueli entschied sich für das einzig Richtige. Er



Ueli bei seinem geliebten Trialsport, hier auf der Grimmialp.

kaufte sich eine moderne und auch eine Oldtimer-Trial-Maschine, trainierte intensiv und fuhr viele Veranstaltungen in der Schweiz, aber auch im Ausland. Mit einer SAM-Lizenz erlebte er 2012 den Höhepunkt seiner Trial-Karriere. In einer Meisterschaft mit nur einem Streichresultat konnte er bei drei nicht gefahrenen

Läufen dank einer einmaligen Siegesserie bei den Veteranen SAM-Meister werden. Das ist eine unglaubliche Leistung, auch ohne zu bedenken, wie sein Gesundheitszustand war. Mit ihm musste ein stets gut gelaunter Sportsmann viel zu früh Abschied nehmen.

Max Bürki/Walter Wermuth ■

Allianz-Studie: Jeder dritte Verkehrsunfall durch Ablenkung des Fahrers verursacht

Nach Ansicht der Unfallforscher im Allianz Zentrum für Technik (AZT) ist die Ablenkung am Steuer das am meisten unterschätzte Risiko im Strassenverkehr.

«Erst denken, dann starten», empfiehlt der Unfallforscher und rät, vor dem Losfahren die Navigationsdaten einzugeben, den richtigen Radiosender zu wählen und Taschen und Einkäufe sicher zu verstauen, damit nicht bereits nach wenigen Metern Fahrt die Aufmerksamkeit vom Strassenverkehr abgewendet werden muss. Fast alle Ablenkungen durch fahrfremde Tätigkeiten kann man mit sorgfältiger Vorbereitung vor dem Beginn einer Autofahrt vermeiden. «Allein das Greifen nach wegrutschenden Objekten erhöht die Unfallgefahr um das Achtfache», so Dr. Lauterwasser.

Die Unfallgefahr durch Ablenkung ist nicht zu unterschätzen. Die Studie des AZT zur Ablenkung am Steuer zeigt, dass in rund 30 Prozent aller Verkehrsunfälle Ablenkung eine Rolle spielt. Diese Grössenordnung wird auch durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in Bern gestützt. Die bfu-Experten kommen in ihrer Studie aus dem Jahr 2011 des Weiteren zum Schluss, dass es dabei keine signifikanten Unterschiede zwischen den Geschlechtern gibt. Nachdenklich stimmt die Auswertung der

durch Ablenkung verursachten tödlichen Unfälle. Rund 26 Prozent aller getöteten Verkehrsteilnehmer sind nach der bfu-Statistik Fussgänger. Davon waren gerade mal 11 Prozent selber unaufmerksam oder abgelenkt.

Ablenkung durch Stress am Steuer

Autofahrern ist es meistens sehr gut bewusst, wenn sie emotional in das Fahrgeschehen involviert sind. Weniger bewusst sind sie sich der eigenen Fahrfehler, die andere Autofahrer oft entschärfen. Deshalb bleibt dieses Fehlverhalten überwiegend folgenlos. Oft sind es daher eher die Beifahrer, denen die unangemessene Fahrweise auffällt. «Ein Mindestmass an Stresstoleranz ist eine der Grundbedingungen der Fahrtüchtigkeit. So muss jeder Lenker fähig sein, ohne unangemessen hohes Stresserleben einen verengten Baustellenfahrstreifen oder einen längeren Tunnelabschnitt zu passieren. Stress entsteht vor allem, wenn zusätzliche, meist persönliche Faktoren dazukommen wie Zeitdruck oder Ärger. Der morgendliche Stau oder die Länge der Fahrstrecke bleiben gleich, aber der Lenker reagiert unbeherrscht, wenn er merkt, dass er zu spät kommt», erklärt Dr. Lauterwasser.

Ablenkungsquelle Navigation

Eine der häufigsten ablenkenden Nebentätigkeiten neben dem Handygebrauch ist die Zieleingabe in den Navigator. Weit mehr als die Hälfte der Autofahrer (54

Prozent) nimmt sich dazu meist nicht die Zeit vor der Fahrt, und gerade hierbei ist die Gesamtzahl der nötigen Einzelblicke auf das Display von über einer Sekunde viel höher, als manchem Fahrer bewusst ist. Eine Ablenkung, die vermeidbar ist. Ein Beispiel: Ein Fahrer legt bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h pro Sekunde

- 40 Prozent aller Befragten greifen am Steuer zum Handy
- 30 Prozent aller Fahrer lesen hin und wieder SMS am Steuer
- 20 Prozent aller Fahrer schreiben SMS am Steuer
- Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu): Fussgänger stark gefährdet

einen Weg von 13,8 Metern zurück. Nun dauern viele der Einzelblicke, die der Fahrer bei seinen Nebentätigkeiten verrichtet, beispielsweise bei der Gerätebedienung, zwischen einer und zwei Sekunden. «Bei einer durchschnittlichen Reaktionszeit von einer Sekunde heisst das also mindestens, dass der Fahrer auf eine Gefahr hin erst doppelt so spät bremst, als wenn er nicht abgelenkt wäre», sagt Dr. Lauterwasser.

Ablenkungsquelle Musikgerät

Zwei Drittel (66 Prozent) aller Befragten werden durch die Bedienung von Mu-

sikabspielgeräten wie dem CD-Player während der Fahrt abgelenkt. Schon wenige Sekunden würden hier ausreichen, um vor dem Anfahren die Lieblings-CD auszuwählen oder die Datei mit den Lieblingsstücken am MP3-Player anzusteuern. Gerade junge Fahrer sind hier besonders gefährdet. So hantieren die 18- bis 24-Jährigen deutlich öfter während der Fahrt am Musikabspielgerät (90 Prozent) im Vergleich zu den 25- bis 64-Jährigen (69 Prozent).

Ablenkung durch schlechte Sicht und fremde Autos

Genauso wichtig ist es, vor Fahrtbeginn für eine gute Sicht an Scheiben und Spiegeln zu sorgen. Gerade in der kalten Jahreszeit beschlägt oft die Scheibe von innen, doch über 40 Prozent der befragten Fahrer schildern, die Scheibe erst während der Fahrt zu wischen. Eine besondere Gefahr sind unvertraute Leihwagen. Kennt der Fahrer das Modell nicht, stellt er oft erst bei der Tunneleinfahrt fest, dass sich die Lichtregler nicht dort befinden, wo er sie gewohnt ist. Wenige Minuten würden reichen, die wesentlichen Bedienelemente vor der Fahrt, wie beispielsweise Licht, Blinker und Scheibenwische, auszuprobieren. In der Fahrerbefragung zur Allianz-Studie bekundeten 28 Prozent der Befragten, sich mitunter über Gebühr lange mit Bedienelementen oder Anzeigen während der Fahrt im Auto zu befassen ■

Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband



Zentralverwaltung und Rechnungswesen.
Firststrasse 15
8835 Feusisberg
Telefon 044 787 61 30, Fax 044 787 61 31
E-Mail. info@s-a-m.ch

Bürozeiten. Montag bis Freitag
(ausgenommen Feiertage)
9.00 – 12.00 und 14.00 – 17.00 Uhr

Aus unseren Regionen

Am Albis

Sali mitenand

Am 25. Januar fand unser Schlusscocktail im Restaurant Krone in Affoltern statt. 6 Mitglieder fanden den Weg an den Kronenplatz und 3 Mitglieder haben sich für diesen Abend entschuldigt. Bei bestem Essen genossen wir zusammen den Abend und nippten die passenden Getränke dazu. Heinz arbeitete zwischendurch noch die Rangliste der internen Meisterschaft ab und verteilte den Anwesenden die erarbeiteten Reka-Checks. Danach leisteten wir uns noch ein gutes Dessert, zumeist in Glaceform, da es draussen noch nicht winterlich kalt war. Über die GV gibt es dann wieder in der nächsten Ausgabe zu lesen. Unser 1. Hock nach der GV findet dann im Restaurant Eichhörnli in Aeugst statt. Wir treffen uns um 19.00 Uhr im Restaurant.

Und nun noch etwas zum Schmunzeln: Ein Mann will ein 1 Mio. Fr. teures Auto kaufen. Er bezahlt in bar. Leider kann er nur 999 998 Fr. bezahlen, so dass ihm 2 Fr. fehlen. Er geht zum nächsten Penner an der Ecke: «Kannst du mir 2 Fr. geben?» Antwortet der Penner: «Für was brauchst Du 2 Fr.?» «Für mein neues Auto!» Darauf der Penner: «Du, ich gebe Dir 4 Fr. und Du bringst mir auch eins mit!!!»

Der Vorstand

MOTOR Journal

Erscheinungsdaten im Jahre 2014

In Klammern Redaktionsschluss		
Nr. 3	26. März	(1. 3.)
Nr. 4	14. Mai	(29. 4.)
Nr. 5	11. Juni	(20. 5.)
Nr. 6	16. Juli	(20. 6.)
Nr. 7	13. August	(20. 7.)
Nr. 8	10. September	(20. 8.)
Nr. 9	8. Oktober	(20. 9.)
Nr. 10	12. November	(20.10.)
Nr. 11	17. Dezember	(20.11.)

Altstätten

Hauptversammlung 14. März 2014

Liebe SAMler, die nächste Hauptversammlung findet am Freitag, 14. März im Restaurant Grüntal, Altstätten, statt. Beginn der Versammlung 20 Uhr, anschliessend offeriert die Sektion den Mitgliedern ein Abendessen. Anmeldungen an Jakob Kobler, Tel. 071 755 25 04, oder Peter Hutter, 079 435 14 17, E-Mail: magenbrot@bluewin.ch, bitte bis Freitag, 7. März 2014.

Der Aktuar

Peter Hutter

Burgau

Liebe Clubmitglieder

Hauptversammlung am Samstag, 8. März, 19.30 Uhr im Restaurant Obstgarten, Alterswil. Vorschläge oder Änderungen bitte schriftlich an den Vorstand.

Bis dann

Erika

Cham



Liebe Clubmitglieder

Mitte Januar fand unsere GV statt, und ich freue mich jetzt noch, wenn ich daran zurückdenke. Ein Teilnehmerrekord (zumindest was die letzten Jahre anbelangt) zeigt doch, dass es langsam wieder aufwärtsgeht mit unserem Verein. Super, dass sich ein positiver Trend zeigt! Es war wirklich ein gemütlicher Abend, Präsi Sandro hat die GV speditiv abgewickelt und danach blieb Zeit, um über alte Zeiten oder allgemein über den Motorsport zu philosophieren. Das Jahresprogramm steht noch nicht, ihr werdet aber sofort informiert, wenn wir mehr wissen.

Bis bald, eure Aktuarin

Gisela

AMC Swissair

Geschätzte Clubmitglieder

Die GV ist Vergangenheit! Leider hat sich niemand berufen gefühlt das Amt als Präsi zu übernehmen. Das heisst, Dudi übernimmt dies nun vorübergehend, wird aber kein Doppelmandat ausüben. Das heisst, für dieses Jahr keine Club-Aktivitäten oder nur deren wenige. Unsere Kegelhöcks bleiben be-

stehen (20. Febr. / 20. März / 17. Apr. usw.) und werden auch durchgeführt. Die Töffler werden via E-Mail angeschrieben, also dies bleibt beim Alten. Der Frühjahreshock und die Motorradkontrolle finden statt. Dies ist ein Club-Anlass und wir hoffen auf rege Teilnahme am 3. Mai in Höri. Die Suche nach einem Präsi und Aktuar geht also weiter.

Freundliche Grüsse

Andy

Speer Weesen Glarnerland

Hoi miteinander

Der erste Anlass unserer Sektion im 2014 ist hinter uns. An der HV vom 1.2.2014 haben wir beschlossen den 2-tägigen Vereinsausflug durchzuführen. Reserviert euch das Datum 12./13. Juli 2014. Es geht in den Schwarzwald. Die persönliche Einladung / Anmeldung folgt. Wenn jemand von euch die Post von mir per E-Mail möchte, so soll er/sie das mitteilen. In der HV-Einladung steht meine E-Mail-Adresse.

Danke

Lydia

AMC Wil



Geschätzte Clubmitglieder

Letzter Aufruf: Unser nächster Anlass ist unsere Hauptversammlung. Reserviert euch das Datum, es ist der Freitag, 21. März 2014. Die Hauptversammlung findet im Restaurant Lindenhof, Wil, statt. Beginn ist um 19.00 Uhr. Der Besuch der Hauptversammlung ist Ehrensache, die persönliche Einladung folgt. Anschliessend an die Hauptversammlung Nachtessen und gemütliches Beisammensein. Der Vorstand erwartet einen Grossaufmarsch.

Es grüsst euch

Konj

MC Wila



Fondueplausch

Der Fondueplausch, der jeweils Mitte Januar stattfindet, ist der grösste clubinterne Anlass des MCW, da dazu nicht nur Clubmitglieder, sondern auch deren Angehörige eingeladen sind. Auch wenn die Beteiligung diesmal deutlich geringer war als in den Vorjahren, tunkten am 18. Januar rund 40 Personen im Restaurant «Eintracht» in Elgg ihre Brot-



Zentralpräsident.

Markus R. Bütler, Seerain 1,
CH-3053 Wiggiswil (Nat. 079 651 28 38),
E-Mail. zp@s-a-m.ch

Vizepräsident.

Philipp Kempf, E-Mail. p.kempf@s-a-m.ch

Ehrenpräsident.

Paul Boggi, 4052 Basel (Tel. 061 312 94 27)
und Bruno Siegenthaler, 8580 Amriswil
(Nat. 079 543 09 76)

Redaktion.

Gisela Hilfiker, Bachstr. 11, 5623 Boswil
(Tel./Fax 056 666 16 47, Nat. 079 679 48 52)
E-Mail. redaktion@s-a-m.ch

Zentralverwalter.

Stephan Kessler, Firststr. 15, 8835 Feusisberg
(Tel. 044 787 61 30, Fax 044 787 61 31)
E-Mail. info@s-a-m.ch

GPK-Präsident.

Kurt Stäheli, 8570 Weinfelden
(Tel. 071 620 46 11, Natel 079 421 65 71)
E-Mail. k.staeheli@s-a-m.ch

Schiedsgerichtspräsident.

Markus Hirt, 8412 Hünikon b. Neftenbach
(Tel. 052 315 26 63), E-Mail. m.hirt@s-a-m.ch

Sportkommission.

Sportpräsident.

Philipp Kempf, Ibergstr. 66, 8405 Winterthur
(Fax 052 233 92 31, Natel 079 343 76 68)
E-Mail. sport@s-a-m.ch

Vizepräsident

vakant

Kassier.

Stephan Kessler (Tel. G 044 787 61 18,
Fax 044 787 61 12, Natel 079 336 98 25)
E-Mail. s.kessler@s-a-m.ch

Sparten-Kommissare.

Motocross.

Martin Schläpfer (Tel. 071 311 54 18,
Fax 071 311 27 26, Natel 079 475 97 70)
E-Mail. m.schlaepfer@s-a-m.ch

Oliver Zoller, E-Mail. o.zoller@s-a-m.ch

Administration Motocross.

Ursi Schläpfer, Bleriotweg 14, 9015 St. Gallen
(Tel. 071 311 54 18, Nat. 078 813 00 54,
Fax 071 311 27 26)
E-Mail. u.schlaepfer@s-a-m.ch

Freestyle.

Markus Humbel (Tel. P 044 269 70 81,
G 044 269 70 80, Fax 044 269 70 89, Natel 079 428 03 56), E-Mail. m.humbel@s-a-m.ch

Supermoto.

Roland Brotzge (Tel. 052 366 66 81, Natel 079 620 60 74), E-Mail. r.brotzge@s-a-m.ch

Administration Supermoto.

Andrea Brotzge, Elggstrasse 18, 8418 Schlatt
E-Mail. a.brotzge@s-a-m.ch
(Tel. 052 366 66 81)

Trial.

Elmar Fraefel (Tel. P 071 951 82 94, G 071 955 28 93, Fax 071 955 37 94, Natel 079 252 85 88), E-Mail. e.fraefel@s-a-m.ch

Felix Büeler (Tel. P 071 278 51 43,
G 058 280 48 63, Natel 076 456 25 16)
E-Mail. f.bueeler@s-a-m.ch

Geschicklichkeitsfahren.

Stephan Kessler, E-Mail. s.kessler@s-a-m.ch

IMBA-Leiter.

Nick Hildebrand (Tel. 055 246 42 24,
Natel 079 203 32 24),
E-Mail. n.hildebrand@s-a-m.ch

Elektr. Zeitmessung.

Urs Bolliger, Grundgasse 5, 9500 Wil
(Tel. 071 911 54 69, Natel 079 663 79 60),
E-Mail. u.bolliger@s-a-m.ch

Materialverwalter

Roland Brotzge (Tel. 052 366 66 81, Natel 079 620 60 74), E-Mail. r.brotzge@s-a-m.ch

Mitgliederdaten können im Interesse des Verbandes des SAM für Werbezwecke verwendet werden.

SAMSTAG, 1. MÄRZ 2014

150-Minuten-Mofa-Teamrennen

Austragungsort: Race-Inn Roggwil BE. Europas grösste Hallenkartanlage mit 630 m Pistenlänge. Teilnehmer/Fahrer: mit SAM-Mofa-Cup-Lizenz 2014. Tageslizenzierte unter Vorgabe und Einreichung gemäss Hauptreglement SAM-Mofa-Cup möglich. Technische Kontrolle: 8.45–9.30 Uhr. Zur Kontrolle erscheint das jeweilige Starterteam mit den Fahrzeugen zusammen, alle mit leerem Tank! Freies Training: 10.00–12.00 Uhr, individuelle freiwillige Teilnahme (Fr. 40.– statt Fr. 50.– pro Teilnehmer); direkt im/ans Race-Inn zu entrichten; NICHT IM STARTGELD INBEGRIFFEN! Training/Quali: 12.00–13.00 Uhr, zweimal 15 Minuten freies Training/Qualifikation obligatorisch. Es darf Fahrerwechsel während des 15-minütigen Trainings gemacht werden. Dient zugleich zur Transponderfunktionskontrolle. Startaufstellung für «Le-Mans-Start»: 13.35–13.45 Uhr. Rennlauf 1 (75 Min.): 13.45–15.00 Uhr Uhrzeigerrichtung, 4 Fahrerwechsel obligatorisch. Pause für Mietkartfahrten: 15.00–15.30 Uhr. Startaufstellung für «Le-Mans-Start»: 15.35–15.45 Uhr. Rennlauf 2 (75 Min.): 15.45–17.00 Uhr Uhrzeigerrichtung, 4 Fahrerwechsel obligatorisch. In Training/Quali und Rennen darf jeweils nur 1 Fahrer des Teams auf der Strecke fahren! Der Sinn ist, dass jeder Fahrer des Teams im abwechselnden Rhythmus zum Fahren kommt. Jedem Team wird ein Transponder/Zeitmesser ausgehändigt. Dieser muss vom jeweiligen Fahrer, der sich auf die Piste begibt, am Mofa befestigt sein. Die Trainingszeit ist für die Startaufstellung für den Rennlauf 1 (75 Min.). Die Klassierung des Rennlaufes 1 ergibt die Startaufstellung zum Rennlauf 2. Wer einen Zeitmesser beschädigt, haftet allein selbst an das Race-Inn Roggwil BE. Gefahren wird 2 × 75 Min. Unterbrochen nach dem Rennlauf 1 (75 Min.) durch eine Pause, zwecks Mietkartfahrten. Die Fahrerwechsel werden am Helm eines jeden Fahrers mit Kleber markiert. Stirnseitig bringt die SAM-Mofa-Cup-Organisation ein neutrales Etikett an. Darauf wird der Fahrerwechsel registriert. Dies geschieht kurz vor der Boxenausfahrt auf die Strecke. Jeder Fahrer ist selbst verantwortlich, dass er dort kurz anhält, sich den Registrierpunkt aufkleben lässt und

dann erst auf die Strecke einbiegt! Nach dem jeweils gefahrenen Rennlauf muss jedes Team seine Helme der SAM-Mofa-Cup-Organisation vorweisen. Die Fahrerwechselmarken werden kontrolliert. Sollte ein Team keine 4 Kleber zusammen vorweisen können, wird es disqualifiziert. Wertung: Das hubraumgrössere Mofa im Team ergibt die Wertungsklasse. Wertungsklasse Supermofa: Mindestens ein Fahrzeug muss ein dem Reglement entsprechendes Supermofa sein. Kat. über 70 ccm: Vergaser max. 22 mm, Kat. bis 70 ccm: Vergaser max. 19 mm, Kat. Supermofa: Vergaser max. 28 mm. Als Team gilt: maximal 2 Fahrzeuge und mindestens 2 Fahrer. Im Team darf jeder mit jedem Fahrzeug fahren, wenn nötig z. B. bei techn. Defekt. Pro Team dürfen max. 2 Rennmofas pro Rennlauf zum Einsatz kommen. Defekte Mofas müssen sofort ausserhalb der Gefahrenzone gebracht werden. Hinter die Streckengrenzung stellen: Darf nur im Beisein von Hilfspersonal des Race-Inn zurück in die Box. Der Transponder darf im Schadenfall vom Mofa abgenommen werden und zu Fuss in die Box dem Teampartner überbracht werden. Im Bereich der Passerelle/Start-Ziel darf kein Fahrer den Rückweg mit seinem Transponder am Mofa oder auch in der Hand machen, gefordert wird ein weiträumiges Umgehen der Passerelle, wegen möglicher Fehlsignalgebung. Wird von einem Team in diesem Bereich ein Fehlsignal, verbunden eventuell mit einer unrealistischen kurzen Rundenzeit, registriert, wird es disqualifiziert. Das Transpondersignal wird auf der Startlinie empfangen. Darum muss dieser Bereich weiträumig umgangen werden. Startgeld: beträgt pro Team Fr. 170.–. Egal, ob 2 oder 3 Fahrer ein Team bilden. Wird vor Ort eingezogen. Startplätze werden nach Anmeldungseingang vergeben. Max. werden 24 Startplätze vergeben. Anmeldeschluss ist der 20. Februar 2014. Benzin: Gefahren wird mit dem Aspen-Benzin aus dem Race-Inn Roggwil BE. Die Mofas können das Fertiggemisch direkt ab der Tanksäule dort beziehen. 1l kostet Fr. 4.50. Wer sich zu diesem Rennen einschreibt, erscheint zur technischen Kontrolle, die der Veranstaltung vorangeht, mit leerem Tank! In der Box sind Benzinkanister

verboten! Es darf und wird nur an der Race-Inn-Benzinanlage nachgetankt! Egal wie die Teamkonstellation aussieht. Zuwiderhandlung hat die Teamdisqualifikation zur Folge. Was soll erreicht werden? Welches Team erreicht die meisten Runden aus 150 Min. bezogen auf die jeweilige Startkategorie? Bei Gleichheit der absolvierten Runden zweier Teams in der gleichen Wertungskategorie entscheidet die Top-Rundenzeit aus beiden 75-Min.-Läufen, welches Team besser war. Das Einfahren in die Box muss immer genug früh, mit erhobener linker Hand, deutlich angezeigt werden. Boxensignale für Fahrerwechsel dürfen nur im Bereich der Boxeneinfahrt und dem Zaun entlang der Box angezeigt werden. Teamhelfer, die durch Selbsthandlungen mit Signalflaggen oder sonstige Aktivitäten für ein Team einen Vorteil verschaffen wollen, werden aus dem Race-Inn verwiesen und das Team aus der Wertung genommen. Diese Ausschreibung wurde an alle SAM-Mofa-Cup-lizenzierten Fahrer versendet. Teams, die sich mit anderen Fahrern oder Fahrzeugdaten, Konstellationen als auf der Anmeldung eingeschrieben haben, müssen sich bis

25. Februar 2014 bei der SAM-Mofa-Cup-Organisation melden, damit das gerechtfertigt behandelt und abgewickelt werden kann. Angaben und Änderungen an der technischen Kontrolle werden nicht angenommen!

SAM-Mofa-Cup

Pierre Aregger
Theo Blöchlinger



Meili Motos
Meisterschwanden
Tel. 056-667 35 25
meili_motos@bluewin.ch

- Wartung und Reparatur von Motocross-Motoren
- Motorrevisionen
- Reparaturen und Service aller Marken

SAMSTAG, 15. MÄRZ 2014

Mofarennen Roggwil BE (Supermoto-Night)

Am 15. März 2014 findet das erste Mofarennen unter dem Patronat SAM-Mofa-Cup auf der Kartbahn Roggwil BE statt. Es wird für uns ein spezielles Nachtreffen mit den Supermotos und ganz sicher mit vielen Zuschauern werden. Der ganze Event findet unter der Leitung der Supermoto SAM statt. Das Startgeld beträgt 80 Fr. Die technische Kontrolle findet morgens um 10.30 Uhr bis 11.30 Uhr vor dem Seiteneingang statt. Die Einschreibung und Transponderabgabe erfolgt oben im Restaurant. Die Fahrerbesprechung findet bei Start und Ziel um 13.00 Uhr statt. Gestartet wird mit **Ampeln**. (Wenn der Rennleiter mit der roten Flagge die Piste verlässt, schaltet die Ampel auf **Rot**. Nach 3–5 Sek. gibt die Ampel den Start frei. Alle **Lich-**

ter erloschen.) Letzte Runde: gelbe Fahne mit schwarzem Kreuz. Es wird jede Kategorie separat gewertet. **Es bekommen nur die Fahrer Meisterschaftspunkte, die eine SAM-Mofa-Cup-Lizenz gelöst haben.** Für das leibliche Wohl steht ein leistungsfähiges Restaurant/Festwirtschaft zur Verfügung. **Anmelde- und Einzahlungsschluss ist der 28. Februar 2014.** Also an alle, am 15. März auf nach Roggwil.

Mit freundlichen Grüssen

Administrator
Theo Blöchlinger
und Sportkommissar
Pierre Aregger

SAMSTAG, 15. MÄRZ 2014

Supermoto-Night in Roggwil

Am Samstag, 15. März 2014 führt die SAM-Sektion Swiss-Performance die 3. Supermoto-Night in Roggwil durch. Das Rennen findet auf der permanenten Kart-Rennstrecke des «Race Inn» in Roggwil statt. Die Veranstaltung zählt nicht zur Supermoto-Swiss-Championship-Meisterschaft. Ein paar Tage vorher, am Dienstag, 11. März 2014, kann ausserdem in der Halle trainiert werden (Fr. 60.– pro Fahrer). Renngelände: Bei Ankunft auf dem Renngelände werden alle Fahrer von Helfern eingewiesen. Den Einweisern ist unbedingt Folge zu leisten, da die Platzverhältnisse knapp bemessen sind. Im Aussengelände und ausserhalb der Rennstrecke darf nicht gefahren werden. Im Aussen-Rennpark, wo ihr eure Fahrzeuge abstellen könnt, gibt es keine Stromanschlüsse. Wir versuchen, für alle Fahrer in der Halle einen Platz zu organisieren, wo aber nur das nötigste Werkzeug und ein Benzinkanister abgestellt werden können (Platzmangel). Hier sind wir auf eure Mithilfe und euer Verständnis angewiesen. Der Aussen-Rennpark wird am Freitag, 14. März, um 17.00 Uhr geöffnet. Am Samstagmorgen ab 10.30 Uhr könnt ihr mit den Motorrädern den Rennpark in der Halle beziehen. Dazu müsst ihr auf der «Rückseite Nord» mit dem Lift hinauffahren. Hier werden wir euch Strom für die Reifenwärmer zur

Verfügung stellen. Vergesst auch eure Boxenkarten nicht, ohne diese habt ihr keinen Zutritt in den Rennpark. Wir weisen darauf hin, dass am Freitagabend ein absolutes Fahrverbot und Motorenruhe im Rennpark besteht! Vergesst bitte auch nicht, dass wir in einer Halle fahren und die Limite, wie im Reglement festgehalten, von 94+2 dB eingehalten werden muss. Also alle dB-Killer rein! 2-Takt-Fahrzeuge dürfen nur mit Aspen-Treibstoff fahren. Restauration auf Platz: Es wird eine Festwirtschaft mit Essen geben, wo ihr euch verpflegen könnt. Reservationen für mehrere warme Mahlzeiten (Gruppen) können unter www.race-inn.ch angemeldet werden. Auch am Freitagabend besteht die Möglichkeit, dort zu essen und noch eine Runde Kart zu fahren. Das Tagesprogramm und Preisgeldliste könnt ihr im Internet www.s-a-m.ch einsehen. Abfall: Es darf kein Abfall auf dem Gelände liegengelassen werden, alles muss mit nach Hause genommen werden. Es dürfen auch keine Reifen auf dem Platz entsorgt werden. Seid so gut und lasst wirklich nichts liegen, da wir sonst alles für euch einsammeln müssen und ihr uns so einiges an zusätzlicher Arbeit und Kosten macht. Ich bin mir aber sicher, dass wir da auf euch zählen können. Das Startgeld beträgt pro Fahrer Solo/Quad Fr. 120.–, Mofa-Cup Fr. 80.–. Für Kids 50/65/85 ccm Fr.





SUPERMOTO-NIGHT ROGGWIL / BE 15. März 2014

Kartbahn Race-Inn



**Mit Mofa-Cup
Training ab 13.30 Uhr**

Rennen ab 18.45 Uhr
















80.–. Anmeldung: Bitte meldet euch über das offizielle Anmeldeformular auf unserer Homepage an. Die Teilnehmer werden nach Eingang der Zahlungen berücksichtigt. Ca. 2 Wochen vor der Veranstaltung werdet ihr alle Unterlagen und die Startbestätigung bekommen. Die SAM-Sektion

Swiss-Performance unter der Leitung von Philipp Kempf und Race-Inn Roggwil sowie die vielen Helfer freuen sich jetzt schon, für euch eine tolle Veranstaltung durchführen zu können.
Mit freundlichen Grüssen
Philipp Kempf

Zeitplan SAM-Supermoto-Night Roggwil

Samstag, 15. März

<p>9.30–11.30 Adm. Kontrolle Halle Race-Inn. Technische Kontrolle am Vorstart</p> <p>13.00 Fahrerbesprechung bei Start und Ziel (Für alle Fahrer/innen obligatorisch!)</p> <p>13.30 1. Freitaining Gruppe 1 7 Min.</p> <p>13.40 1. Freitaining Gruppe 2 7 Min.</p> <p>13.50 1. Freitaining Gruppe 3 7 Min.</p> <p>14.00 1. Freitaining Gruppe 4 7 Min.</p> <p>14.10 1. Freitaining Quad 7 Min.</p> <p>14.20 1. Freitaining Mofa G 1 7 Min.</p> <p>14.30 1. Freitaining Mofa G 2 7 Min.</p> <p>14.40 2. Freitaining Gruppe 1 7 Min.</p> <p>14.50 2. Freitaining Gruppe 2 7 Min.</p> <p>15.00 2. Freitaining Gruppe 3 7 Min.</p> <p>15.10 2. Freitaining Gruppe 4 7 Min.</p> <p>15.20 2. Freitaining Quad 7 Min.</p> <p>15.30 1. Freitaining Kids 50/65/85 ccm 7 Min.</p> <p>15.40 2. Freitaining Mofa G 1 7 Min.</p>	<p>15.50 2. Freitaining Mofa G 2 7 Min.</p> <p>16.00–16.30 Pause</p> <p>16.30 Zeittraining Gruppe 1 8 Min.</p> <p>16.40 Zeittraining Gruppe 2 8 Min.</p> <p>16.50 Zeittraining Gruppe 3 8 Min.</p> <p>17.00 Zeittraining Gruppe 4 8 Min.</p> <p>17.10 Zeittraining Kids 50/65/85 ccm 8 Min.</p> <p>17.20 Zeittraining Quad 8 Min.</p> <p>17.30 Zeittraining Mofa G 1 8 Min.</p> <p>17.40 Zeittraining Mofa G 2 8 Min.</p> <p>17.50–19.00 Pause (absolute Motorenruhe!)</p> <p>19.00 1. ¼-Final Gruppe 1 (1–10 Fahrer Quali.) 9 Min. + 1 R.</p> <p>19.15 2. ¼-Final Gruppe 2 (1–10 Fahrer Quali.) 9 Min. + 1 R.</p> <p>19.30 3. ¼-Final Gruppe 3 (1–10 Fahrer Quali.) 9 Min. + 1 R.</p> <p>19.45 4. ¼-Final Gruppe 4 (1–10 Fahrer Quali.) 9 Min. + 1 R.</p> <p>20.00 1. Lauf Kids 50/65/85 ccm 8 Min. + 1 R.</p>	<p>20.15 1. Show Lauf Quad 9 Min. + 1 R.</p> <p>20.30 1. Lauf Mofa G 1 10 Min. + 1 R.</p> <p>20.45 1. Lauf Mofa G 2 10 Min. + 1 R.</p> <p>21.00–21.30 Pause</p> <p>21.30 1. ½-Final aus Gruppe 1 und 2 (1–10 Fahrer Quali. Final) 10 Min. + 1 R.</p> <p>21.45 2. ½-Final aus Gruppe 3 und 4 (1–10 Fahrer Quali. Final) 10 Min. + 1 R.</p> <p>22.00 2. Lauf Kids 50/65/85 ccm 10 Min. + 1 R.</p> <p>22.15 2. Show Lauf Quad 10 Min. + 1 R.</p> <p>22.30 2. Lauf Mofa G 1 10 Min. + 1 R.</p> <p>22.45 2. Lauf Mofa G 2 10 Min. + 1 R.</p> <p>23.00–23.30 Pause / Siegerehrung Quad / Siegerehrung Kids 50/65/85 Mofa</p> <p>23.30 Kleiner Final aus 1. und 2. ½-Final 11–20 12 Min. + 1 R.</p> <p>23.50 Final aus den besten 10 des 1. und 2. ½-Finals 15 Min. + 1 R.</p> <p style="text-align: center;">Siegerehrung nach Finallauf</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SAMSTAG/SONNTAG, 5./6. APRIL 2014

Internat. Motocross Wohlen

IMBA-Europameisterschaft

Kat. Solo MX2 + Ladys

Das 59. Motocross in Wohlen steht bereits wieder vor der Tür. Die bekannte WM-Strecke beim Schloss Hilfikon garantiert erneut für spannende Rennläufe. Das Rennen zählt in sämtlichen SAM-Klassen ausser den Ladys zur SAM-Meisterschaft. Das Startgeld beträgt pro Fahrer Fr. 70.–. Wohlen erreicht man über die Autobahn A1, Ausfahrt Lenzburg, dann Richtung Wohlen und kurz vor Wohlen beginnt die Signalisation für das Motocross. Alle weiteren Unterlagen erhalten die Fahrer bei der Rennparkeinfahrt an der Information. Die Maschinenabnahme ist für alle Kategorien. Achtung, bitte beachten: Öffnungszeiten Rennparkeinfahrt: Freitag, 17.00 – 21.30 Uhr, Samstag 5.30 – 10.00 und 17.00 – 21.00 Uhr und Sonntag ab 5.30 Uhr. Über Nacht ist die Einfahrt gesperrt. Bitte haltet Euch an die angegebenen Zeiten; wir müssen die Einfahrt am Samstag unter Tags sperren, da sonst im Rennpark Platzmangel herrscht. Fahrer, die am Samstagnachmittag eintreffen, können bis am Abend in der Warteschleife parkieren.

Bitte beachtet, dass wir am Freitagabend ab 19.30 Uhr Einschreiben und Maschinenabnahme machen, nutzt diese Gelegenheit. Das Festzelt ist am Freitagabend ebenfalls geöffnet.

Am Samstagabend ist im Festzelt Biker-Party mit dem bekannten Rock Club 58 und Renelvis angesagt; wir freuen uns auf eine rege Beteiligung!

Auch in diesem Jahr haben wir wieder ein volles Programm; neben den SAM-Klassen und den beiden IMBA-EM-Läufen fahren die Piloten des SJMCC bei uns, ebenso die Oldtimer-Seitenwagen und die Töffli. Wer mal Helikopter fliegen will, ist ebenfalls gut aufgehoben bei uns, und die Kids können auf dem Kinderquad-Parcours ihre ersten Fahrversuche wagen. Für Spannung und Unterhaltung ist also das ganze Weekend gesorgt!

Für Fragen/Auskünfte: Ueli Hilfiker, Tel. 056 666 16 47, www.motocross-wohlen.ch.

Herzlich willkommen!
Motorsport-Club Wohlen
Ueli Hilfiker

MOTOCROSS WOHLLEN

5. / 6. April 2014



Europa-Meisterschaft Solo MX2 Europa-Meisterschaft Ladys



Samstag:
Abendunterhaltung
mit dem
Rock Club 58

Bar

Non-Stop Programm

Grosse Tombola

www.motocross-wohlen.ch



Zeitplan Motocross Wohlen 2014

Freitag, 4. April

19.30–20.30 Einschreiben/Maschinenabnahme

Samstag, 5. April

06.00–07.00 Einschreiben im Festzelt
06.00–07.00 Maschinenabnahme beim Vorstart
07.15 Junioren Open Training/Zeittraining 25 Min.
07.45 National MX 1 Training/Zeittraining 25 Min.
08.15 National MX 2 Training/Zeittraining 25 Min.
08.45 MX Masters MX 2 Training/Zeittraining 30 Min.
09.20 SJMCC 65 ccm Training 15 Min.
09.40 SJMCC 85 ccm Training 15 Min.
10.00 Senioren Open Training/Zeittraining 25 Min.

Pause

10.40 Junioren Open 1. Lauf 15 Min.+1 R.
11.00 National MX 1 1. Lauf 18 Min.+1 R.
11.20 National MX 2 1. Lauf 18 Min.+1 R.
11.40 MX Master MX 2 1. Lauf 20 Min.+1 R.

Mittagspause

12.30 SAM-Fahrerbesprechung beim Startbalken
13.00 Töffli Training 15 Min.
13.15 SJMCC 50 ccm Training 15 Min.
13.35 Senioren Open 1. Lauf 18 Min.+1 R.
13.55 SJMCC 65 ccm 1. Lauf 12 Min.+1 R.
14.10 SJMCC 85 ccm 1. Lauf 15 Min.+1 R.

14.30 Junioren Open 2. Lauf 15 Min.+1 R.
14.50 National MX 1 2. Lauf 18 Min.+1 R.
15.10 National MX 2 2. Lauf 18 Min.+1 R.
15.30 MX Master MX 2 2. Lauf 20 Min.+1 R.

Pause

16.10 Töffli 1. Lauf 10 Min.+1 R.
16.25 SJMCC 50 ccm 1. Lauf 10 Min.+1 R.
16.40 Senioren Open 2. Lauf 18 Min.+1 R.
17.00 SJMCC 65 ccm 2. Lauf 12 Min.+1 R.
17.15 SJMCC 85 ccm 2. Lauf 15 Min.+1 R.
17.30 Töffli 2. Lauf 10 Min.+1 R.
17.45 SJMCC 50 2. Lauf 10 Min.+1 R.
Ab 16.30 Auszahlung beim Infowagen
18.15 **Siegerehrung**
18.30–19.30 Einschreiben im Festzelt
18.00–19.00 Maschinenabnahme beim Vorstart
20.00 Fahrervorstellung IMBA EM-Fahrer im Festzelt

Sonntag, 6. April

05.45–06.45 Einschreiben im Festzelt
05.45–06.45 Maschinenabnahme beim Vorstart
07.00 Quad Training/Zeittraining 25 Min.
07.30 Nachwuchs/Ladys Training/Zeittraining 25 Min.
08.00 Seitenwagen Training/Zeittraining 25 Min.
08.30 IMBA-EM MX 2 1. Training 15 Min.
08.50 IMBA-EM Ladys 1. Training 15 Min.
09.10 Seitenwagen Oldtimer Training/Zeittraining 15 Min.

Pause

09.40 Quad 1. Lauf 15 Min.+1 R.
10.00 Nachwuchs/Ladys 1. Lauf 15 Min.+1 R.
10.00 IMBA-Jurysitzung im Festzelt / IMBA-Meeting in the Tent
10.20 MX Masters MX 1 Training/Zeittraining 30 Min.
10.55 IMBA-EM MX 2 Zeittraining 15 Min.
11.15 IMBA-EM Ladys Zeittraining 15 Min.
11.35 Seitenwagen 1. Lauf 18 Min.+1 R.
12.15 SAM-Fahrerbesprechung beim Vorstart

Mittagspause

12.55 Quad 2. Lauf 15 Min.+1 R.
13.10 Seitenwagen Oldtimer 1. Lauf 12 Min.+1 R.
13.30 IMBA-EM MX 2 1. Lauf 18 Min.+1 R.
13.50 IMBA-EM Ladys 1. Lauf 15 Min.+1 R.
14.10 MX Masters MX 1 1. Lauf 20 Min.+1 R.
14.35 Seitenwagen 2. Lauf 18 Min.+1 R.
14.55 Nachwuchs/Ladys 2. Lauf 15 Min.+1 R.
15.15 IMBA-EM MX 2 2. Lauf 18 Min.+1 R.
15.35 IMBA-EM Ladys 2. Lauf 15 Min.+1 R.

Pause

16.10 Seitenwagen Oldtimer 2. Lauf 12 Min.+1 R.
16.30 MX Masters MX 2 1. Lauf 20 Min.+1 R.
17.00 IMBA-EM MX 2 3. Lauf 18 Min.+1 R.
17.20 IMBA-EM Ladys 3. Lauf 15 Min.+1 R.
17.35 Seitenwagen 3. Lauf 18 Min.+1 R.
18.15 **Siegerehrung**
Ab 17.30 Auszahlung beim Infowagen

SAMSTAG, 26. APRIL 2014

Einladung zur 87. DV in Hasle bei Burgdorf vom 26. April 2014

Werte Kameradinnen und Kameraden

Wie im letzten MJ vorangemeldet möchte ich nun nochmals auf die 87. Delegiertenversammlung vom 26. April 2014 in Hasle b. Burgdorf aufmerksam machen. Zum höchsten Verbandsanlass sind alle Sektionen, Funktionäre und Gäste des SAM eingeladen. Wie an den Regional-Gruppensitzungen in Altendorf und Bischofszell vorgeschlagen und somit auch abgemacht, werden neu die Präsidenten und Funktionäre per Mail eingeladen. Selbstverständlich werden die Sektionen, die noch nicht per Mail erreichbar sind, wie gewohnt brieflich zur DV eingeladen. Auch unsere Gäste werden frühzeitig persönlich angeschrieben. Gemäss SAM-Statuten muss die Einladung zur ordentlichen Delegiertenversammlung mindestens fünf Wochen vor Abhaltung im Verbandsorgan publiziert werden, was mit der Veröffentlichung im MJ 2/2014 gegeben ist.

Anträge sowie Wahlvorschläge zuhanden der Delegiertenversammlung müssen 8 Wochen vor deren Abhaltung schriftlich von den Sektionen an den Zentralpräsidenten oder Vizepräsidenten eingereicht werden. Hasle bei Burgdorf liegt an der Kantonalstrasse Nr. 23. Autobahnausfahrt Kirchberg (BE) Richtung Burgdorf, Langnau. Der Weg zur Mehrzweckhalle in Hasle ist ab Oberburg mit SAM-Wegweisern ausgeschildert. Zugreisende können dem Regionalzug Solothurn–Thun in Burgdorf zusteigen. Die Fahrt nach Hasle dauert 8 Min. Der Transfer vom Bahnhof zur Mehrzweckhalle ist organisiert. Sitzungsbeginn 9.30 Uhr. Die MZH ist ab 8.30 Uhr geöffnet. Erich Utz mit der Sektion 118 Hasle-Rüegsau, der Gesamtvorstand und natürlich auch ich hoffen auf zahlreiches Erscheinen und auf eine konstruktive wie unterhaltsame Tagung.

Es grüsst euch alle euer Präsident
Markus Bütler



www.s-a-m.ch

 www.facebook.com/SAMSchweiz

SONNTAG, 23. MÄRZ 2014

Trial Herbolzheim / D

Der 1. Lauf zur SAM-Trial-Meisterschaft 2014 findet für alle Klassen im süddeutschen Herbolzheim statt. Herbolzheim liegt an der A5 zwischen Freiburg im Breisgau und Offenburg. Ausfahrt Herbolzheim – Richtung Herbolzheim (vorbei am Windrad) – nach ca. 900 m rechts beschildert.

Veranstalter: Automobil- und Motorradclub Unterer Breisgau e.V. Nenngeld: € 12.– für Fahrer über 18 Jahre, € 10.– für Fahrer bis 18 Jahre. Nennschluss: bis zu Beginn Fahrerbesprechung (15 Min. vor Start). Einschreiben: Klasse 5, 6, 8, 9, 9T = ab 7.30 Uhr; Klasse 2, 3, 4, 7 = ab 12.00 Uhr; die Klasse 9T, Twinshock, fährt in Klasse 9 mit. Es muss ein Schutzhelm nach ECE-Norm getragen werden!!! Jugendliche müssen einen Rückenschutz tragen (bei der Abnahme vorzuzeigen). Alle Motorräder müssen mit einem Fingerschutz für das hintere Kettenrad und einem Abriss-Killschalter ausgestattet

sein! Startzeit: Klasse 5, 6, 8, 9, 9T = 9.00 Uhr; Klasse 2, 3, 4, 7 = 13.00 Uhr. Fahrtzeit: Als Gesamtfahrtzeit für alle Klassen sind 3,5 Stunden geplant. Abhängig von der Starterzahl können bei der Fahrerbesprechung abweichende Fahrtzeiten angegeben werden. Siegerehrung: ca. 14.00 Uhr und ca. 17.30 Uhr. Das Durchfahren der Grundel sowie das Befahren der äusseren Schutzwälle und benachbarter Grundstücke bzw. der abgesperrten Bereiche und Sektionen führt zu sofortigem Wertungsausschluss. Für die Müllentsorgung ist jeder selber verantwortlich. Jeder nimmt seinen Müll, ebenso wie Altreifen oder Altöl etc. wieder mit.

ACHTUNG: UNBEDINGT SAM-HOMEPAGE BEACHTEN, EVENTUELL ÄNDERUNGEN!

Infos:
Elmar Fraefel, e.fraefel@s-a-m.ch

SONNTAG, 30. MÄRZ 2014

Trial Bühl / D

Der 2. SAM-Meisterschaftslauf im 2014 findet für die Klassen 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 im deutschen Bühl statt. Klasse 9T zählt nicht zur Meisterschaft, kann aber ausser Wertung starten. Bühl liegt an der Autobahn Basel–Karlsruhe. Veranstalter: Motorsportfreunde Neusatz e.V. (AvD). Veranstaltung: Sonntag, 30. 3. 2014. 2. TSV-Wertungslauf, 2. SAM-Wertungslauf, 2. Bodenseepokallauf. OK-Chef: Erich Weiss, Industriestr. 10, 77815 Bühl, Telefon 07223-24190, Fax 07223-40520. Austragungsort: Bühl-Vimbuch, beim Klärwerk, Am alten Römerpfad. Ausgeschildert ab BAB 5 Ausfahrt Bühl. Startberechtigt: Alle SAM-lizenzierten Fahrer mit abgenommener Maschine, auch wenn noch kein gültiger Führerschein vorhanden ist, und ECE-22-05-Schutzhelm. Fahrer bis 18 Jahre nur mit Rückenprotector. Klasseneinteilung: Klasse 9 = Neulinge ab 18 J. Klasse 5 = Anfänger. Klasse 8 = Senioren ab 45 J.

Klasse 4 = Fortgeschrittene. Klasse 7 = Senioren ab 30 J. Klasse 3 = Spezialisten. Klasse 6 = Neulinge bis 18 J. Klasse 2 = Experten. Nenngeld: EUR 10.–, ab 18 Jahre EUR 12.–. Startzeit: für ALLE Klassen 10.00 Uhr!!!! Einschreiben: ab 8.00 Uhr. Wertung: 0-1-2-3-5 Punkte, Auslassen oder Verweigern einer Sektion = 20 Punkte. Preise: Die ersten drei jeder Klasse erhalten einen Pokal. Siegerehrung: Im Anschluss an die Veranstaltung. Haftung: Mit Abgabe der Nennung erkennen die Fahrer und gegebenenfalls die Erziehungsberechtigten diese Ausschreibung und den Haftungsverzicht auf dem Nennformular voll an. Umwelt: Tankmatte ist vorgeschrieben.

77815 Bühl, 16. 2. 2014,
gez. Erich Weiss

Für die SAM-Spoko:
Elmar Fraefel

Stand 15. Februar 2014. Änderungen vorbehalten, bitte die Ausschreibungen im SAM-MOTOR-JOURNAL beachten oder auf der Homepage www.s-a-m.ch nachschauen.

Nick Hildebrand

EM (IMBA)

IMBA-EM 125 ccm (MX2)

6. April	Schweiz	Wohlen
27. April	Tschechien	Dalecin
1. Juni	Italien	Fara Vicentino
6. Juli	Grossbritannien	Mid Cheshire at Norley
31. August	Frankreich	Wingles
14. September	Holland	Boekel

IMBA-EM Open

8. Juni	Grossbritannien	Hawkstone Park
13. Juli	Belgien	Werchter
19. Juli	Frankreich	Nocturne Allaire
17. August	Deutschland	Ohlenberg
7. September	Schweiz	Gutenswil
21. September	Holland	Meijel

IMBA-EM Seitenwagen

22. Juni	Holland	Oss
6. Juli	Frankreich	St-Même-le-Tenu
27. Juli	Belgien	Attenhoven
10. August	Grossbritannien	Wales
24. August	Deutschland	Arnoldsweiler
28. September	Schweiz	Amriswil

Ladys

6. April	Schweiz	Wohlen
18. Mai	Belgien	Koningshooikt (noch nicht sicher)
14. September	Holland	Boekel

Jugend

19. Juli	Holland	Venray
20. Juli	Holland	Venray



TERMINE 14

TERMINE 14



Provisorische Termine

Stand 15. Februar 2014. Änderungen vorbehalten, bitte die Ausschreibungen im SAM-MOTOR-JOURNAL beachten oder auf der Homepage www.s-a-m.ch nachschauen.

Philipp Kempf

MOTOCROSS

5./6.	April	Wohlen AG EM MX2
26./27.	April	Schlatt b. Winterthur ZH
3./4.	Mai	Mauren TG 2 SAM-Klassen
24./25.	Mai	Hasle-Rüegsau BE
21./22.	Juni	Ederswiler JU
28./29.	Juni	Feldkirch A SM SW / Masters MX1+2
12./13.	Juli	Obernheim D
2./3.	August	Homburg TG alle SAM-Klassen ausser SW
9./10.	August	Hugelshofen TG
16./17.	August	Schleithem SH
30./31.	August	Möggers A
6./7.	September	Gutenswil ZH EM Open
13./14.	September	Dätwil ZH
27./28.	September	Amriswil EM SW
11./12.	Oktober	Warth/Weiningen 4 SAM-Klassen

SUPERMOTO

15.	März	SUMO Night Roggwil
24./25.	Mai	Cossonay VD
31./1.	Mai/Juni	Bürglen TG
14./15.	Juni	Hoch-Ybrig SZ
21./22.	Juni	Lignières NE
12./13.	Juli	Bäretswil ZH
19./20.	Juli	Emmen LU
2./3.	August	Solothurn SO
16./17.	August	Sundgau F
6./7.	September	Frauenfeld TG
4./5.	Oktober	Ramsen SH

Rennen Roggwil in Abklärung

MOFA-CROSS

5.	April	Wohlen AG
3.	Mai	Mauren TG
30./31.	Mai	Schongau LU
28./29.	Juni	Grossaffoltern LU (prov.)
30./31.	August	Koppigen BE

SAM-MOFA-CUP

1.	März	Roggwil Teamrennen
15.	März	Roggwil (Supermoto-Night)
12.	April	Roggwil
10.	Mai	Lyss (Kappelen Trophy)
28.	Juni	Lyss (Kappelen Trophy)
23.	August	Lyss (Kappelen Trophy)
13.	September	Romont FR
18.	Oktober	Roggwil, Finale

TRIAL

23.	März	Herbolzheim D
30.	März	Bühl D
4.	Mai	Windlach ZH
24.	Mai	Bischofszell (Samstag)
1.	Juni	Baden-Baden D
15.	Juni	Hilfikon AG
22.	Juni	Hornberg D
6.	Juli	Ölbronn D
17.	August	Roches, mit FMS
6./7.	September	Grimmialp, 2 Tage, mit FMS
14.	September	Vandans A

POCKETBIKE

26./27.	April	Bischoheim F
17./18.	Mai	Crevoladossola I
1.	Juni	Levier F
21./22.	Juni	Col des Mosses VD
30./31.	August	Savigny VD
13./14.	September	Romont FR
20./21.	September	Chessel VD

GESCHICKLICHKEITSAHREN

6./7.	September	Sulgen TG
-------	-----------	-----------

MESSEN

8./9.	März	Speedy Gonzales Malters
-------	------	-------------------------

WEITERE TERMINE

26.	April	Delegiertenversammlung Hasle b. Burgdorf BE
1.	November	Terminkonferenz
8./9.	November	IMBA-Kongress
	November	Meisterehrung (Termin noch offen)

SAM-Mitglieder profitieren unterwegs und zu Hause. Wann nutzen auch Sie Ihre persönlichen Vergünstigungen?

www.allianz-suisse.ch

Allianz

MOTOR
Journal