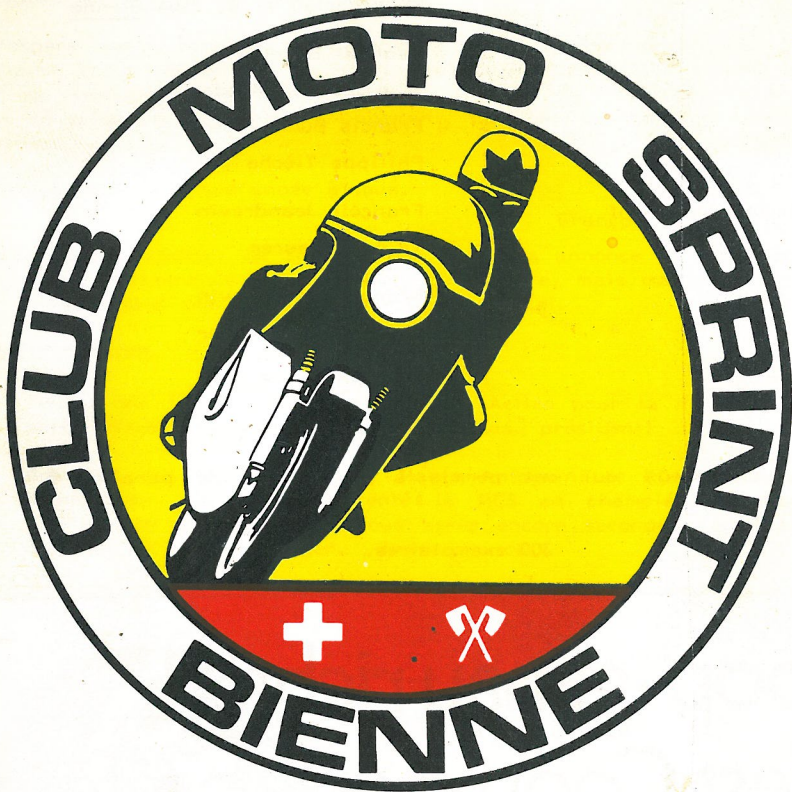


Décembre 1982



Echappement

Team rédactionnel

Rédacteur en chef	:	François Jeandrevin Euchsenried 17 B, 2504 <u>Bienne</u>
Rédacteurs	:	Raphael Brunner Jean-Jacques Maeder Francis Buchwalder Philippe Tièche
Photos et développement	:	François Jeandrevin Thierry Maurer
Mise en page	:	François Jeandrevin Francis Buchwalder
Impression	:	Siemann SA, Bienne
Publicité	:	Reynold Badertscher

Merci à tous ceux qui ont permis à ce journal de paraître à mi-décembre 1982 à

300 exemplaires.

Coop-genau richtig!
C'est Coop que je préfère!

Coop 
Biel - Bienne - Seeland



Avant-Propos

L'année 1982 se termine. Les bécanes, au garage, attendent une nouvelle saison aussi bien remplie que celle qui vient de s'écouler. Lédenon, Karland, Dijon, Mugello, Le Castellet, Hockenheim, de beaux déplacements et quelle bonne humeur.

J'espère que l'activité du club sera aussi florissante l'année prochaine (pour les petites et les grosses cylindrées mêlées si possible) et qu'encore plus de monde donnera un coup de main, pour aider à la réussite du prochain Echappement, par ses contributions personnelles..

Bonnes fêtes de fin d'année à tous.

François

P.S. Comme cadeau de fin d'année, je vous annonce la suppression de l'assurance accident moto obligatoire, mais malheureusement seulement depuis le 1.1.84. C'est officiel.

FELICITATIONS

- Toutes nos félicitations à la famille Aellen pour la naissance du petit dernier, Jérôme. Bientôt un nouveau président!
- Bravo à nos deux coureurs, Marco Antognini et Claude Rossier, pour avoir si bien représenté le MCS en championnat suisse. A l'année prochaine, où vous serez encore secondés par Gianni Bianchet et Stefan Brägger. Bonne chance.



G.P.A. YAMAHA - HONDA

PRODUITS MOTO - CROSS
MARKETING

HOFSTETTER Pierre-Alain
Vélos - Motos Ventes + Achats
Rue de la Poste 11

2504 Bienne

Téléphone 41 79 84

Les nouvelles normes

Le boom est parfait: 32'000 motos ont été importées en Suisse en 1981. Le double de 1979, 10 fois autant qu'en 1970. Mais l'augmentation du nombre de véhicules va de pair avec celle des problèmes qui y sont liés.

Il y a un certain temps déjà que des bruits se sont mis à circuler concernant une limitation des nuisances acoustiques des motocycles. Et c'est quasiment dans l'indifférence générale (propre en ordre oblige!) qu'une nouvelle loi est entrée en vigueur au 1er octobre de cette année.

Si sur le papier la limite du bruit émis par une moto reste la même (81 dB(A) pour une 125 cm³, 85 dB(A) pour plus de 500 cm³), la méthode de mesure, elle, change et c'est là que réside toute la controverse.

Jusqu'à présent la mesure était faite pour une accélération en troisième à partir de 50 km/h et ceci sur une distance de 20 m. Aujourd'hui, le même essai sera fait en deuxième, le nombre de tours devant déjà être au 2/3 de la zone rouge au début du tronçon d'accélération.

Ce qu'il en résulte est une réduction du volume de bruit de 7 à 10 dB(A), et cela uniquement pour satisfaire un test dans des conditions extrêmes qui ne se retrouvent que rarement dans la circulation quotidienne.

Mais qu'à cela ne tienne! En 1983 va encore s'ajouter une nouvelle méthode de mesure des gaz d'échappement. Alors qu'elle se faisait jusqu'à présent au point mort, on va maintenant simuler un parcours en circulation. De plus dès 1986 le niveau de bruit devra être réduit de 3 dB(A) pour les 125 cm³ et 4 dB(A) pour les autres cylindrées.

47 importateurs se partagent le gâteau en Suisse. YAMAHA s'en paie la plus belle tranche avec 30% du marché, qui se divise actuellement en 2 parties: les modèles qui ont déjà été acceptés: Bop, MR 50, MD 50 F, DT 50 F, CV 80 Beluga, SR 125, DT 125 MX, DT 125 LC, TY 125, XT 250 et SR 250. A ceux-ci s'ajoutent les nouveaux modèles 1983: XV 1000, Salient (catégorie F), XJ 650, XT 550, XJ 900 Strider, IT 175 et peut-être la XV 750.

La deuxième partie chez YAMAHA concerne les anciens modèles déjà importés et qui ne doivent par conséquent pas satisfaire aux nouvelles normes. Ils pourront jusqu'à épuisement des stocks être vendus encore en 1983.

D'après HONDA Suisse, qui couvre 25% du marché, tous les modèles auront des difficultés avec ces nouvelles méthodes de mesure. Ainsi la Gold Wing 1100, ainsi que la CX 500 n'ont pas passé le cap. Pour la CBX 550, l'importation a été abandonnée. La plupart des modèles verront leur puissance diminuer pour satisfaire ces nouvelles normes, y compris la CB 1100 R.

Fritz Egli, le célèbre préparateur, n'a pas encore essayé de faire accepter un de ses modèles par les "experts". Il dit tout haut ce que beaucoup pensent tout bas: "Si nous voulons expertiser un de nos modèles, nous devons compter avec une réduction de puissance de 40 à 50%, une augmentation de poids jusqu'à 15 kg, de consommation d'environ 10% et surtout de prix (environ 2000.--)."

Avec toutes ces tracasseries exagérées (Egli dixit) on va assister à la mort des machines puissantes et sportives. On peut se demander jusqu'à quel point les législateurs n'essaient pas de rayer la moto des routes suisses...

Chez BMW, on va abandonner le fameux Boxer pour ne se concentrer que sur le nouveau 4 cylindres en ligne (ouf!).

L'importateur MOTO GUZZI, Otto von Arx, est confiant: ses modèles, selon toute vraisemblance, satisferont aux nouvelles normes. "Attendez néanmoins les propositions du constructeur" dit-il pour tempérer un peu sa réaction. Mais lui aussi s'escrie: "On nous impose des lois plus sévères, mais qui dans la pratique s'avèrent impossibles à contrôler."

Séraphim Gasser de chez CONDOR (Ducati) jubile: "toutes les 900 sont déjà homologuées. Les modèles Pantah n'en sont pas encore aussi loin, mais nous sommes sur la bonne voie. En tous les cas, nous pensons pouvoir continuer de présenter notre programme complet pour l'avenir."

Kurt Zumbühl de FRANKONIA nous signale: "Des modèles actuels seuls seront abandonnés la GT 125, la GP 125, la GT 250, la GSX 750 Chapter, la GS 1100 G ainsi que la GR 650. Tous les autres modèles seront toujours en vente." Les ventes de Frankonia ne correspondent même pas à un demi pour cent de la production totale de SUZUKI. Ce serait donc un investissement incroyable que de vouloir produire des véhicules pour le seul marché suisse. Et Kurt Zumbühl d'ajouter: "Le cavalier seul que la Suisse est en train d'entreprendre est vraiment criminel, surtout par rapport à la méthode de mesure qui est incontrôlable."

Les Japonais réagissent avec des haussements d'épaules à chaque fois qu'il est question du problème suisse: ils ont réussi de justesse à satisfaire les normes 1982, mais leur réponse à ce qui se passera plus tard: "en 1986 vous pourrez à nouveau construire vos motos vous-mêmes."

La norme n'est en vigueur que depuis 2 mois, mais les réactions sont unanimes: brutale, inapplicable, incontrôlable. Les anciens modèles pourront être vendus jusqu'à fin 1983, mais que ce passera-t-il ensuite? C'est la question que chacun se pose.

Le seul espoir des motards c'est que cette méthode de mesure soit abandonnée. "Devoir subir une telle contrainte, parce-que certains se promènent avec des pots vides", est une phrase entendue assez couramment ces derniers temps. "Les machines sont pourtant devenues assez silencieuses. Mais il y a toujours des moutons noirs."

Pas de doutes alors que les motards suisses voient noir en l'avenir. Une vision traverse déjà leur esprit: assis au bord de la route, ils regardent passer les Bikers étrangers sur leurs drôles de machines.

La nouvelle loi sur le bruit est vraiment le premier pas vers une interdiction totale et définitive de la moto en Suisse...

Calendrier 83

Championnat du monde sur route Weltmeisterschaft Strassenrennen

20 mars	Süd-Afrika (Kyalami)
3 avril	France (Le Mans)
24 avril	Italia (Monza)
8 mai	Deutschland (Hockenheim)
22 mai	Espagne (Jarama)
29 mai	Österreich (Salzburg)
12 juin	Yougoslavie (Rijeka)
25 juin	Holland (Assen)
3 juillet	Belgique (Francorchamps)
31 juillet	England (Silverstone)
7 août	Schweden (Anderstorp)
4 septembre	San Marino (Imola)

Championnat d'Europe Europameisterschaft

13 mars	Espagne (Jarama)
27 mars	Italie (Misano)
15 mai	Autriche (Salzburgring)
29 mai	England (Donington)
17 juillet	France (Le Castellet)
24 juillet	Finland (Imatra)
28 août	CSSR (Brno)
11 septembre	Holland (Assen)
25 septembre	Deutschland (Hockenheim)

Tourist-Trophy

5/12 juin	Isle of Man (GB)
20 août	Ulster GP (Irland)
21 septembre	Assen (Holland)

Championnat du monde d'endurance Langstrecken-Weltmeisterschaft

15 mai	France (Le Mans)
22 mai	England (Silverstone)
12 juin	Deutschland (Nürburgring)
19 juin	Österreich (Österreichring)
10 juillet	Espagne (Montjuich)
31 juillet	Japan (Suzuka)
21 août	Belgique (Francorchamps)
25 septembre	Italie (Mugello)

Championnat d'Europe de la montagne Berg-Europameisterschaft

22 mai	Italie
19 juin	Espagne
7 août	France
18 septembre	Österreich
21 août	Allemagne

Concours international des Six-Jours Internationale Sechs-Tage-Fahrt

3/8 octobre	England
-------------	---------

Championnats par Nation Nationen-Weltmeisterschaften

4 septembre	Moto-Cross des Nations (Belgien)
11 septembre	Trophée des Nations (CSSR)
25 septembre	Coupe des Nations - Schweiz (Roggenburg)

Championnat du monde trial Trial-Weltmeisterschaft

20 février	Espagne
27 février	Belgien
6 mars	England
12 mars	Irland
17 avril	USA
29 mai	France
5 juin	Österreich
26 juin	Italie
3 juillet	Fully
18 septembre	Finland
24 septembre	Schweden
2 octobre	Deutschland

Championnat d'Europe Enduro Enduro-Europameisterschaft

8 mai	Espagne
15 mai	Italie
5 juin	France
19 juin	Deutschland
3 juillet	CSSR
10 juillet	Österreich

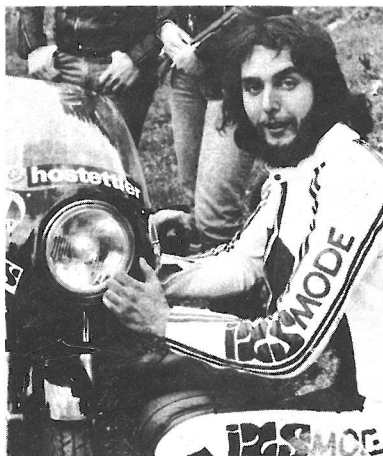
Championnat du monde moto-cross 250 cc Weltmeisterschaft Moto-Cross 250 cc

17 avril	Espagne
24 avril	France
1 mai	Italie
8 mai	Holland
29 mai	Bulgarie
12 juin	Deutschland
19 juin	England
24 juillet	Canada
31 juillet	USA
7 août	Frauenfeld
14 août	Schweden
21 août	Finnland

Championnat du monde moto-cross 500 cc Weltmeisterschaft Moto-Cross 500 cc

10 avril	Payerne
24 avril	Österreich
8 mai	Deutschland
29 mai	Schweden
5 juin	Finnland
19 juin	Italie
26 juin	USA
3 juillet	France
24 juillet	England
7 août	Belgique
14 août	San Marino
21 août	Holland

La vedette du mois



Nom:	Rossier
Prénom:	Claude
Domicile:	Bienne
Date de naissance:	10.11.59
Profession:	carrossier-tôlier
Début compétition:	1982
Catégorie:	Challenge Yamaha 250
Hobby:	moto - ski - etc.

- Comment est venu son intérêt pour la moto?
Par la fréquentation dès l'âge de 16 ans de camarades plus âgés qui roulaient déjà en moto et m'ont pris comme passager. A 19 ans achat de ma première moto (125 Suzuki), conséquence de la fameuse loi imbécile que chacun connaît. Mais déjà le virus de la vitesse me rougeait et après une attente de deux ans, j'ai pu enfin me consacrer à mon rêve de toujours: la compétition.
- Pourquoi le challenge Yamaha?
J'ai fait le choix d'un challenge pour des raisons financières évidemment; et si j'ai choisi Yamaha plutôt que Honda, c'est à cause de cette machine qui me semble plus proche d'une moto de compétition que la Honda 125 twin et également en raison de mes dimensions.
- Parles-nous un peu de ta saison?
Le départ fût assez moyen, mais au fil des courses les résultats s'améliorèrent pour finir avec une, il me semble assez honorable, 23ème place sur 52 concurrents.
- Quel est le meilleur souvenir de cette saison?
C'était les 3 heures d'endurance de Lignièrès que j'ai courues avec Gégé Gagnebin, un ancien du challenge Honda, et où il y avait un très beau plateau (Cornu, Schlaefli, Hofmann, etc.) et que sans une malencontreuse chute à 20 minutes de la fin nous aurions pu remporter ou en tout cas assurer une deuxième place. J'en profite pour remercier mon assistance qui est très importante comme chacun le sait en endurance et qui fournit un travail remarquable, ainsi que mon Sponsor J.L. Wandfluh.
- Quels sont tes projets pour la saison 1983?
Essayer malgré le grand nombre de course de côtes au programme 83 de décrocher une place dans les 10 premiers et avoir des supporters aussi assidus que l'année passée.

Voyage

Il y a des pays où l'on est tout de suite au parfum; le temps de se parquer et, dans les 5 minutes qui suivent, deux cerbères déguisés en gardien de la "paix" vous collent votre première amende, et même pas avec le sourire.

Il y en a d'autres où l'on souhaite la bienvenue à votre porte-monnaie.

Il y en a d'autres encore, pas touristiques du tout ceux-là: après un mois de pluie et des palmes au pieds, vous comprenez pourquoi.

Enfin, il y a ceux où il fait beau, où c'est pas cher, où c'est exotique, où les plages de sable fin..., où les indigènes Evidemment, ceux-là, c'est pas la porte à côté.

Ne dramatisons pas, il y a toujours des possibilités de vacances dans notre bonne vieille Europe: avec sept autres membres du MCS, j'ai visité cet été un pays qui n'est pas situé "aux diables verts", où le soleil a brillé pendant toutes les vacances, où l'on mange bien (qualité et quantité) et sans appréhension pour la douleuruse. Les gens y ont le sourire, les filles sont jolies, le folklore est omni-présent. Pour couronner le tout, le vin est archi-bon marché et a du caractère (parfois difficile). Les routes sont bien entretenues et parfois sinueuses à souhait, les radars et les flics inexistantes. Bref, vous en conviendrez, de quoi passer d'agréables vacances.

De plus, et c'est important, on peut s'y cultiver, car c'est le berceau de notre civilisation. Il est difficile, et je suis le premier à l'avoir constaté, de visiter de vieux cailloux quand il fait chaud. Quelquefois même, j'ai dû y renoncer. Heureusement, il y a toujours une auberge pas trop loin, et sur la terrasse, on vous apportera de quoi vous raffraichir (et même un peu plus!).

Sur les plages, si je n'avais pas l'impression d'être Robinson Crusoe, je n'étais pas pour autant obligé de subir les assauts répétés des pieds de mes voisins.

J'en arrive aux régions montagneuses: là mes amis, quel régal! Ça n'en finit plus de tourner, mais attention, ça glisse. En conducteurs prudents, nous n'avons pas connu la chute. Un Allemand rencontré au retour n'avait visiblement pas eu la même chance. Il se premenait, une fesse à l'air: imaginez un steak haché avec du sable...

Quant aux dépassements, l'honneur du club est sauf. Nous ne nous sommes faits doubler qu'une seule fois, et encore que par une moto sans pilote. Celui-ci, protégé par un fin caleçon de bain, doit encore maintenant faire des ricochets sur la route. Trêve de plaisanteries, il y a eu plus de peur que de mal, mais il a quand-même dû avoir des difficultés à s'asseoir pendant quelque temps.

Ah, ces petites routes de montagnes, quel pied! et toujours une petite auberge qui vous tend les bras. Si l'on cherchait encore plus d'exotisme, il suffisait de sortir du goudron et après quelques kilomètres de piste une auberge encore plus typique nous attendait, parfois avec une seule table et 3 tabourets bancals, mais toujours un

sourire franc et accueillant. Et là, sur les terrasses ce n'était que gueultons, copieusement arrosés avec, comme intermède, un petit "schteuck" pour jouer les apéros.

Le soir, sortie dans les discos (90% d'autochtones), avec un prime du folklore à partir de minuit. Etant tous doués pour la danse, nous nous employâmes durement à l'apprentissage du Sirtaki. Les indigènes n'en furent pas dramatisés, mais il est vrai que nous n'avons pas chanté (il y a une limite à tout).

En bref, c'est un pays qui allie les avantages d'une infrastructure touristique étoffée, tout en laissant le voyageur à ses perpétuelles découvertes. L'idéal, non?

Quel est ce pays? Ce sera la question de notre grand concours. 1er prix, un magnifique prospectus, richement illustré et édité par l'office grec du tourisme.

Les réponses doivent me parvenir jusqu'au....

Francis Buchwalder
Rue Basse 41
2500 Bienne

CHAINES A NEIGE UNION

RAPID SUPER A CROISILLONS

TOUTES DIMENSIONS DISPONIBLES

Y COMPRIS POUR VEHICULES SPECIAUX



MOTO SYSTÈME

MARCHE-NEUF 21 BIENNE

**Matthey
Optique**

Lunettes et
instruments
optiques

Tél. 032/23 77 23

**Matthey +
Chatelain**

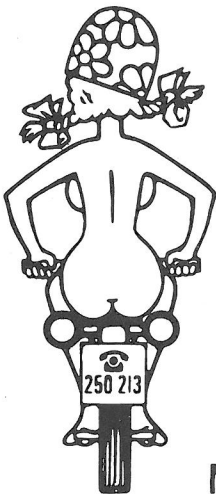
Institut
de lentilles
de contact

Tél. 032/23 85 32



Rue de Morat 10 2502 Bienne

Rue d'Aarberg 121b



LOCATION de MOTOS

**EQUIPEMENTS
ACCESSOIRES**

MOTO SYSTEME

MARCHE - NEUF 21 BIENNE

Cross

1er avril 1982. On amène les motos au terrain de cross des Pontins, grâce au bus amicalement prêté par Jean-Louis Wandfluh. On se met en tenue: salopettes comme protection corporelle, souliers montants, casque.

Et c'est parti, on met les motos en marche et on se lance pour un tour de terrain au ralenti, histoire de reconnaître la piste. Quel calvaire; c'est **dément**: premier virage et c'est la chute. C'est le métier qui entre. Je regarde autour de moi et je vois le paysan du coin sur sa Husqvarna foncer comme une bête et je me dis que j'ai encore beaucoup à apprendre. Je me console en me disant que c'est ma première expérience mais que lui roule depuis 5 ans. C'est pas grave, je me remets en selle et c'est parti pour une nouvelle série de chutes. Je ne fais vraiment plus trop le malin (les copains sont par là).

Crevés, on décide de rentrer, épuisés, mais heureux d'avoir fait notre première leçon de terrain.

Après quelques mois, face aux copains, j'ai commencé par faire un peu le malin en me rendant compte des progrès que j'ai accomplis, car je ne me suis pas endormi sur mes lauriers.

Deux semaines après avoir commencé les cross, pour en faire partager ses joies, je prête ma moto à un ami.

Après quelques tours de roues, il me fait son compte rendu: c'est fantastique! Et la semaine suivante, il s'achète lui aussi une bécane.

Malgré quelques bris de guidons, de leviers, de repose-pieds, nous n'avons pas connu de problèmes mécaniques importants (une cross, c'est du solide).

C'est une saison qui ne m'aura pas coûté bien cher, alors on continuera, malgré toutes les frayeurs qui nous attendent.

Si vous aussi voulez connaître ces joies immenses, un seul conseil: faites du cross!

Raphaël
crossman assidu

METZGEREI SCHÜRCH
WURSTEREI SCHÜRCH
BOUCHERIE SCHÜRCH
CHARCUTERIE SCHÜRCH
TRAITEUR SCHÜRCH

LE SPECIALISTE A LA PLACE DU MARCHE 12

Tel. 032 - 22 22 67

Lignières

Championnat suisse, Lignières 11. Tout le monde (enfin, presque) était là pour voir, admirer BOUBOU (l'écheur). Dans le programme, y avait un coupon d'inscription pour les 2 heures de Lignières (c'est fou ç'qu'i s'en passe là-haut). Alors, pourquoi pas nous? Aussitôt dit, pas aussitôt fait, mais le jeudi suivant, 1ère séance d'entraînement, puis...

On était toujours plus (des fois très peu) à s'entraîner. Y avait même une assistance, des chronométreurs et treuses et des supporters autour de la piste (on va pas appeler ce chemin cabossé un circuit!). L'optimisme était au beau fixe (le temps pas toujours). Bref, on a tourné, tourné et encore tourné. On a formé des équipes. On a cherché des motos de course. On en a trouvé quelques unes. On les a préparées. On les a réparées (sic!). Et le grand jour est arrivé! (avec la pluie, bien sûr).

Disons que l'organisation (pa'c'qui paraît qu'y en avait une) voulait qu'on s'inscrive avant les essais libres prévus une demi-heure plus tôt mais supprimés pa'c'qu'y avait des courses a ce moment là mais ils s'en foutaient pa'c'qu'on payait (cher), (trop même) et le départ devait être un peu plus tard (beaucoup même pisqu'il était toujours repoussé) mais il a eu lieu avant l'heure à laquelle il avait été repoussé sauf que ça a pris tellement de temps à se préparer sur la ligne qu'on est quand-même parti en retard.

Bon! c'est la première course de 2 heures! Au départ, les non-licenciés (pas tous!) dont auxquels deux équipages du MOTO CLUB SPRINT BIENNE (votre club favori, celui qui édite ce canard) P'TIT JOE avec BABAR contre TOTO et JESUS. Y avait pas qu'eux, même qu'on s'bousculait partout! Après pas longtemps, y a JESUS qui a cherché à s'envoler et il a même très mal atterri. TOTO a pris sa place et ils ont fini Xème.

Pendant ce temps P'TIT JOE et BABAR étaient loin (pas trop) devant mais comme ils savaient pas que "qui ménage sa monture..." et ben justement, les cocos sont partis dans les champs (pas eux, les cocos).

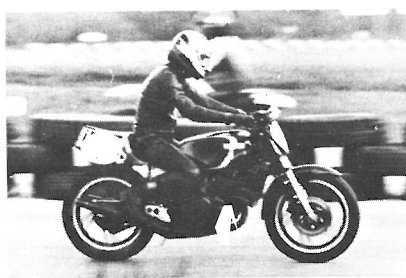
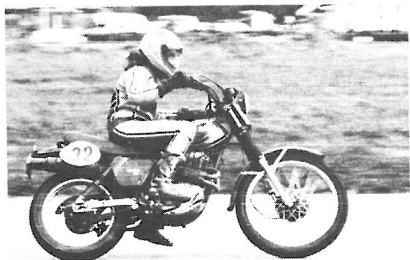
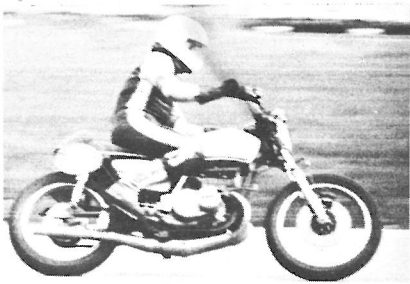
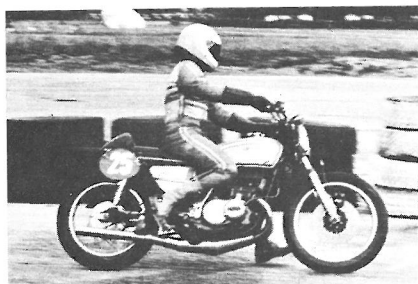
On a beau eu essayé de les rattrapper, de changer de batterie, de les encourager, de les enrager, y z'ont fini quand même Yème. On parlera pas des YAM CROSS, y z'étaient trop fort pour nous!

La course suivante, c'étaient DONALD et FRANÇOIS (pour les autres on a les noms à la rédaction) avec une YAM 250 RD (celle de BOUBOU). Eux, y sont pas tombés, y z'ont pas eu de panne, y z'ont bien roulé, à croire qu'y z'ont triché! Mais c'était bien (aussi plus sec que pour la course d'avant), y z'ont leur style, y profitent de l'inertie: très EFFICACE!!! Au bout du compte, ils sont arrivés (eh oui) a la Zème place!! BRAVOOO.

Après nos courses, y en avaient des autres, on est allé voir, on n'a rien vu, on a seulement entendu, y faisait déjà nuit!

Le lendemain, c'était le tour des professionnels (semi? bon d'accord). Avec leur petite 2 et demi (la même que le jour d'avant) ils sont partis (pas aussi bien que DONALD qui croyait a un faux départ vu qu'il était tout devant), réguliers, rapides (très), vite partout, tard au freinage: des vrais spécialistes (y a d'quoi avec une moto pareille). C'était pas triste à les voir, sous la pluie, GEGE qui met un tour a CORNU, BOUBOU qui s'le fait reprendre par ROBI (c'était r'devnu sec) sur sa 1100. Une course où il était difficile de suivre les positions vu les arrêts,

les dépassements, les pauses café (bière pour DONALD) alors on s'disait "y vont bien nos deux p'tits". Mais c'était encore bien mieux qu'ça, y z'étaient premiers sous la pluie (mais on le savait pas, eux non plus) et quand GEGE a repris la ronde (infernale) il était 2ème, il se remet à pleuvoir, on se dit que tout va bien (pisqu'il avait été si fort avant) et VLAAA! y passe ROBI et BOUMM y tombe 10 mètres plus loin ALORS QUE LA VICTOIRE ETAIT TOUT PRES. On va le chercher, on repart, BOUBOU repart mais trop tard, y a plus le temps de remonter, et ils ont fini Wème, mais c'était quand même presque 1er...



Vive le Japon

Saviez-vous, vous les fadas de japonaises, que la vitesse maximale pour une moto au pays du Soleil Levant est limitée à 80 kilomètres à l'heure? Et que la police y est plutôt sévère?

Et qu'une moto de plus de 750 cm³ ne peut pas être immatriculée, sauf si elle a été importée. Une CB 1100 R doit par conséquent d'abord être exportée puis à nouveau importée dans le pays. Les frais de transport, de douane et les impôts font de cette moto un joujou plutôt hors de prix: environ 22'000 francs! Pas étonnant alors que les gros cubes européens se taillent un beau succès.

Une moto japonaise a une mauvaise image au Japon. Après trois à quatre ans la bécane est tellement usée qu'il ne vaut pratiquement plus la peine de la réparer.

Une 750 de production locale coûte entre 5'500 et 6'500 francs. Après deux ans, elle n'est plus cotée au marché des occasions qu'à 1'200 francs. Commentaire d'un fier propriétaire d'une XS 750 à trois cylindres: "Après trois ans, tout ce que j'ai pu en retirer en la vendant, non accidentée, à un particulier, c'est 50 francs!"

Selon J.D. Fernandes de BMW Japon, les modèles allemands supportent beaucoup mieux le poids des années. Au pays de l'industrialisation et de l'automatisation, une BMW est synonyme de rêve et symbolise une certaine exclusivité ainsi que le travail manuel bien fait.

C'est aussi un véhicule sur lequel se pavanent les petits enfants de l'acheteur. Une moto de ce genre se vend sans problème, simplement en en parlant autour de soi. Une Honda CBX quant à elle n'attirerait aucunement l'attention.

La circulation au Japon est incroyablement dense. Toutes les agglomérations ont un système de feux lumineux qui marchent selon le système Stop and Go, mais ceci avec une vitesse moyenne entre deux signaux de 45 kilomètres à l'heure. Imaginez-vous par conséquent un Japonais, normalement constitué (donc plutôt court) au guidon d'un gros cube de fabrication locale! (J'en connais même ici qui doivent faire creuser leur selle!)

Question au petit motard japonais en voyage par ici: Que préférez-vous des autoroutes allemandes ou des pistes sinueuses du Simmental?

Réponse du petit motard japonais en voyage par ici: A fond derrière le carénage intégral de ma RS, sur les autoroutes allemandes, bien sûr!

Amicalement
François

ATZ

AMORTISSEURS HYDROPNEUMATIQUES

AMORTISSEURS DES CHAMPIONS

1981 lafont

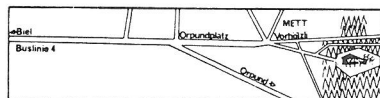
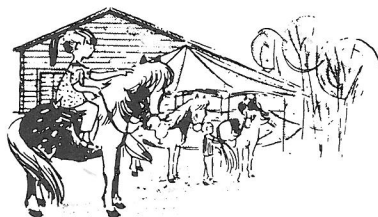
1982 tournadre

FRANCIS GLATZ CH-2533 EVILARD TEL. 032 22 78 65

Tea Room Restaurant

«RANCH»

Holzmatt, Biel-Mett



Fam. E. Schafroth-Meyer

Tel. 032 416262

3-6.1.83 fermé / geschlossen

15-16.1.83

expo de lapins au paddock

KANINCHEN AUSSTELLUNG IN DER REITHALLE

Assemblée générale

C'est dans la consternation et la tristesse que s'ouvre cette assemblée, convoquée pour le 4 décembre au Restaurant Traube à Hermrigen. En effet un de nos jeunes membres, Cédric Vuillliomenet, admis tout dernièrement au club, a eu un accident mortel en venant nous rejoindre ce soir.

Après une minute de silence, péniblement, les discussions concernant les différents points à l'ordre du jour sont lancées.

- 1) Appel et salutations
- 2) Procès-verbal de l'assemblée générale 81
- 3) Caisse
- 4) Mutations
- 5) Rapport du président
- 6) Nomination des vérificateurs de comptes pour 83 et des scrutateurs pour l'assemblée
- 7) Rapport du caissier
- 8) Présentation des candidats au comité suite à la démission de Serge Aellen
- 9) Eléctions du nouveau comité:

Président	:	Guy Pellaud
Vice-président:	:	Philippe Tièche
Secrétaire:	:	Chantal Gagnebin
Caissier	:	Raymond Javet
Assesseur	:	Marco Mariota

10) Divers:

Notre "ancien" président S. Aellen est applaudi pour son énorme dévouement au sein du club et récompensé par une channe gravée ainsi que par la nomination au titre de membre d'honneur.

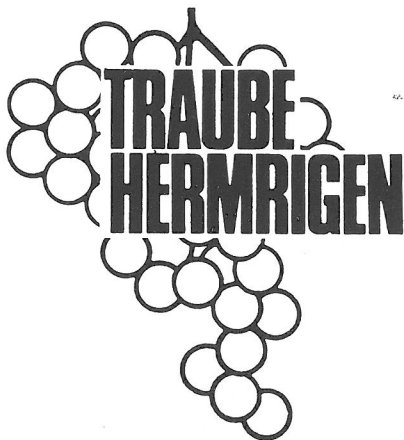
La même distinction est également donnée à notre regretté ami Cédric.

L'assemblée est close à 18 h 25 et nous passons à l'apéritif, suivi du souper en commun.

Au vu des événements tragiques de la soirée, la partie récréative qui devait suivre est annulée. Elle sera reprise le 22 janvier 1983 (de plus amples renseignements suivront).

Encore un grand merci à tous ceux qui ont travaillé à préparation de cette soirée, ainsi qu'à nos invités, Philippe Coulon et Andreas Hofmann. J'espère que nous aurons l'occasion de tous nous retrouver dans de plus joyeuses conditions.

François



Salle de banquet

du 31 Décembre 82

au 1^{er} Janvier 83

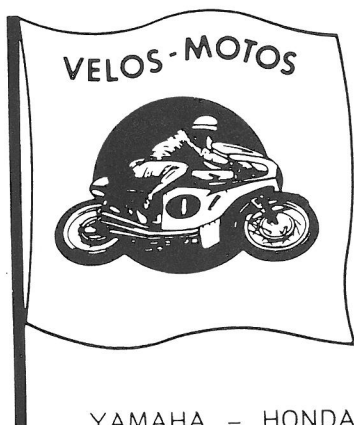
DANSE avec les

**LUSTIGEN HIRTEN
aus Österreich**

Restaurant de renommé gastronomique

Eduard Wyss
3274 Hermrigen
Tél.: 032/80 12 55

Service - Vente - Réparation



YAMAHA - HONDA

Préparation de toutes
marques japonaises

Vente et réparation de
vélos et vélomoteurs

J.L. WANDFLUH ORPUND Tel. 55 15 57



PHOTO CARLO

Rue Basse 45, Bienne
Tél. 032 / 23 76 25

IL EST NÉ LE DIVIN MOTARDO !...

PAR TRINCO



TRINCO 78

Evasion

Le samedi 12 juillet 1980, aux aurores (environ 11 heures), Philippe et moi sommes prêts à partir pour le CAP NORD, à l'extrême pointe nord de l'Europe, en Norvège.

Un périple qui nous emènera au fong de ses 10'000 kilomètres (8'000 à moto et 2'000 en bateau) vers une des plus belles régions d'Europe qu'il nous ait été donné de visiter à ce jour.

La préparation du départ a déjà été toute une aventure: le soir avant, des 5 participants intéressés, seuls deux étaient définitivement décidés, les autres préférant miser sur le soleil du Sud.

En traversant l'Allemagne sous une pluie ininterrompue (mais je crois que c'est normal par là-haut), nous ne leur donnions pas entièrement tort. Mais depuis Hambourg, où nous arrivons sous un ciel étoilé, le soleil et la chaleur n'allaient plus nous quitter pendant quatre semaines.

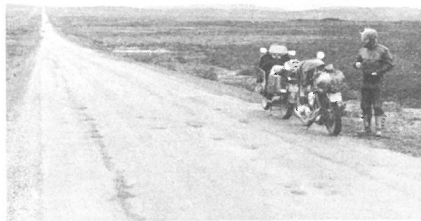
Deux jours de bateau vont nous emener à Helsinki, via Copenhague et Gotland, une petite île suédoise de la Baltique. Moi qui n'aime pas l'eau. C'est la première traversée que je supporte vraiment bien.

Helsinki, la capitale de la Finlande, avec son demi-million d'habitants (1/10 de la population du pays), nous la visiterons grâce à la gentillesse d'une guide locale. C'est une très belle ville où se côtoient vieilles (c'est plutôt rare dans le Nord) et nouvelles constructions, et qui est toute empreinte du charme et de la culture de son grand voisin russe. C'est en fait une plate-forme par laquelle transite la plupart des échanges commerciaux de et vers l'URSS.

La "Kauppatori" (place du marché) est une merveille; ce jour là, on n'y vendait que des "mansikoita" (des fraises, vous aviez deviné), qui est le fruit le plus cultivé pendant les 4 mois d'été.



La région des lacs en Finlande



La route n'a pas toujours été aussi droite

De là nous partons vers Imatra, longeons la frontière russe, pour entrer dans la région des 10'000 lacs. Sur 500 kilomètres de petites routes à virolets, c'est vraiment la nature à l'état pur. Lacs et forêts se succèdent à notre grand émerveillement. C'est pas possible ce que c'est beau. Et c'est presque désert. D'un jour, il nous est arrivé de ne rencontrer que 5 voitures ou de ne traverser un village que tous les 200 kilomètres.

A Rovaniemi, nous traversons le cercle polaire, pour entrer en Laponie. La végétation devient toujours plus rabougrie, le temps toujours plus chaud et bientôt chaque virage cache un renne qui se traîne sur la route. Les rivières charrient des tonnes de bois; c'est vraiment le Nord style carte postale. Et avec ce soleil qui, 24 heures sur 24, est de la partie, on a complètement perdu la notion du temps.

Nous traversons la frontière et entrons en Norvège. Encore 350 kilomètres, 2 heures de bateau et nous arrivons sur l'île du Cap Nord. Poignée au fond, nous avalons la dernière demi-heure de piste et nous voilà au but: une falaise abrupte qui plonge 300 mètres plus bas dans la mer de Barents: la pointe de l'Europe, nous avons atteint notre but. (Note aux motards frileux: 33° C, tee-shirt, lunettes de soleil, en sortant, à 2 heures du matin, de la seule disco à 200 kilomètres à la ronde, à cause du soleil dans les yeux!).



Victoire



Un des fjords de Norvège

Deux semaines seulement se sont écoulées, mais il faut malheureusement déjà penser au retour: plus de 4'000 km nous attendent encore avant de retrouver le Pickwick et une bonne bière!

Nous longeons la côte norvégienne sur près de 2'000 kilomètres. C'est, avec la Finlande et les îles Lofoten au sud-ouest de la Norvège, la plus belle région nordique: une succession interrompue de fjords plus beaux les uns que les autres, une nature inviolée. Malgré tout, nous aurions tout donné certains jours pour avoir 500 mètres de ligne droite. Les routes sont très belles et bien entretenues, mais tellement tortueuses que ce n'est presque pas possible. Et puis, attention aux panneaux indicateurs, spécialement celui annonçant "fin de la route, service de bacs"! Rien de tel pour vous faire oublier le paysage enchanteur. Parce-que la route s'arrête vraiment 100 mètres plus loin sur un ponton d'embarquement et qu'il n'y a pas de barrière pour se retenir: les freins ont eu chaud, nous aussi!

Encore quelques jours et nous voilà à Oslo, puis en Suède et au Danemark. Retour à la civilisation. Un voyage qui aurait mérité plus de temps pour pouvoir visiter toutes ces merveilles et mieux approcher les indigènes: le seul problème avec eux aura été la langue. Jamais il n'auront été froids ou distants, ce qui aura encore ajouté une dimension supplémentaire à cette belle expérience.

Courrier du lecteur

A tous les membres du club:

Si vous permettez, je vais vous faire part de mes impressions concernant les relations et l'ambiance au sein du MCS. En effet, je suis un nouveau (avec tout le sens péjoratif que ce mot contient). Je suis par conséquent encore assez neutre par rapport aux autres et mon point de vue sera le plus objectif possible.

Pour parler rapidement de l'ambiance, je la trouve bonne, même excellente. Pour moi, comme pour la plupart d'entre vous, les assemblées sont un moment de détente, un moment où l'on "débraye". Les sorties et autres sont aussi à signaler. Et ces aspects sont positifs.

Mais malheureusement, j'y vois aussi un côté négatif: j'accuse (comme disait Zola) la ségrégation qui existe entre gros cubes et les "petits". Et cette différence est évidente, on ne peut la nier. Mais un motard est un motard, indépendamment de la cylindrée, d'autant plus qu'elle est imposée pendant deux ans. Et je ne suis pas le seul à être dans ce cas au sein du club. Je n'irai pas jusqu'à parler de racisme, mais je trouve cette classification des différentes cylindrées vraiment dommage.

En écrivant cet article, j'espère que les membres du club prendront conscience du phénomène, et se rendront compte qu'il n'est pas forcément nécessaire de posséder un gros cube pour devoir être intégré au MCS.

Un centvingtcinquième
Philippe Tschanz



REPRESENTATION

Agence officielle
Fantic pour Bienne
Velos - Motos

Kawasaki
Yamaha

Jacques Hertzeisen
Alex Schoeni 30 b
2502 Bienne

032 / 22 70 27

SERVICE ET REPARATIONS
MODIFICATIONS ET PIECES SPECIALES

ex-mécano GP à Philippe Coulon

Occasions

- A VENDRE: CITROEN CX 2200, modèle 76
expertisée - km 130'000
Prix: Fr. 2'000.--
Tél. 25 61 89
- A VENDRE: FIAT X 1/9, modèle 74 - km 86'000
Prix à discuter
Tél. 51 83 24
- A VENDRE: ALFETTA GT 1800, modèle 76
expertisée - km 74'000
jantes en alu +
4 jantes hiver
Prix: Fr. 7'700.--
Tél. 51 83 24
- A VENDRE: MINI 1000 - modèle 71 - env. 100'000 km
non expertisée
Prix: Fr. 700.--
Tél. privé: 41 96 33 (à partir de 18.00 h)
- A VENDRE: KAWASAKI 1000 Z 1 R - modèle 80
km 28'000
Prix: 5'500.--
Tél. 51 83 24
- A VENDRE: YAMAHA XS 500 - expertisée mono-modèle 1977
km env. 20 - 30'000
Prix: Fr. 2'200.--
Tél. 51 83 24
- A VENDRE CZ 400 (Cross) - entièrement renouvée, plus utilisée
depuis. Fr. 1'500.-- de pièces neuves, y compris
réalésage et piston
Prix: Fr. 1'000.--
Tél. 25 03 77
- A VENDRE: SUZUKI DR 500, parfait état
2000 km, modèle 82
cause double emploi
Ecrire à: F. Buchwalder, Rue Basse 41, 2500 Bienne

Club Moto-Sprint Bienne

Case postale 545 2501 Bienne

Demande d'admission

Nom:

Prénom:

Adresse:

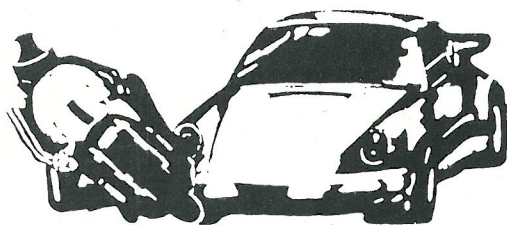
Lieu:

Tél.



**Traitement complet
du châssis pour Fr.135.-**

**Expertise, service + réparations toutes
marques. Démarreur et alternateur en
échange standard avec garantie d'un an**



**rue du Milieu 19 a
2500 Bienne
032 42 0117**