

Décembre 1984



Echappement

TEAM REDACTIONNEL

Rédacteur en chef: François Jeandrevin, Fuchsenried 17b
2504 Bienne 032/419633

Rédacteurs occasionnels: T. Maurer, P. Tièche, R. Brunner,
F. Buchwalder, O. Ruf.

Mise en page: F. Jeandrevin, F. Buchwalder

Responsable publicité: Pascal Richard

C'est grâce au formidable effort fourni par l'équipe rédactionnelle, et par la gentillesse et la générosité de nos nombreux annonceurs, que ce journal a le bonheur de voir le jour par un sombre après-midi de décembre, à la plus grande joie de ses futurs...

300 heureux propriétaires.

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



coop
-oip

Coop Biel - Bienne - Seeland

Avant-propos

L'année 1984 s'achève. Elle aura été importante, puisqu'elle nous aura permis de vivre la célébration du 10ème anniversaire d'existence du CLUB MOTO SPRINT. Beaucoup de choses sont restées depuis la fondation: activités diverses, sorties, bonne humeur et camaraderie. Les assemblées également se suivent et se ressemblent, en tout cas par la présence joyeuse et turbulente de nos membres, auxquels il faudrait peut-être appliquer certaines normes anti-bruit, désormais bien (!) connues.

Bref, tout va bien, mais malheureusement pas dans le meilleur des mondes.

En effet, 1984 aura aussi été pour nous, amateurs de sports motorisés, l'année d'une levée de boucliers écologiques, aussi imprévisible que malsaine.

Nous serons passés en quelques mois de l'image d'une classe sociale déjà un peu bizarre et indisciplinée, à celle d'une horde barbare de tueurs de verdure, polluants et pétaradants, ne respectant plus le bon et brave citoyen helvétique, alors que celui-ci, pendant le même laps de temps, est devenu un écologiste réfléchi et respectable.

Il est de bon ton de suivre aveuglément les directives imposées par nos autorités. Continuons donc d'appliquer dans la joie toutes ces mesures insensées plutôt que de nous mettre vraiment à lutter efficacement par des moyens techniques appropriés.

MEILLEURS VOEUX POUR 1985.

François

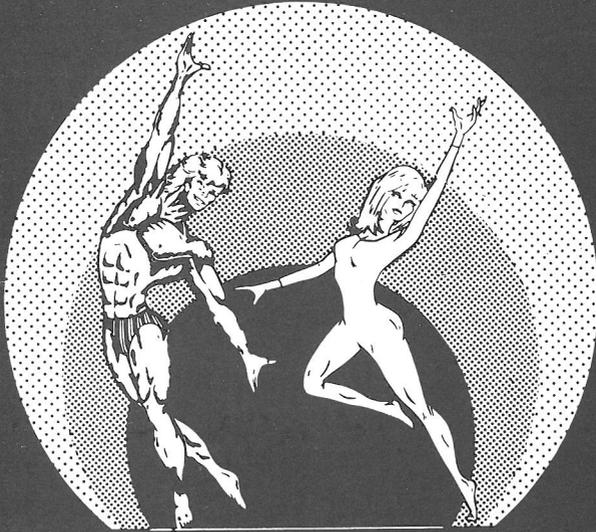
Kawasaki
GPZ 600 R



Tel. 55 15 57

J.L. WANDELUH
ORPUND

ATHLETIC 2000



aerobic

massages

body-building

sauna

fitness

solarium

Zentralstrasse 63, rue Centrale

Tel. 032 / 22 24 86

2502 Biel-Bienne

1. Bases

L'étude a été accomplie par la Fédération Motocycliste Suisse (FMS) qui détient les pouvoirs sportifs motocyclistes en Suisse en vertu de l'art. 12 de la Fédération Internationale Motocycliste (FIM).

Les calculs qui suivent sont faits sur la base des manifestations sportives au calendrier national, soit des manifestations qui se sont déroulées sur le sol suisse pendant l'année 1983.

A titre indicatif la FMS a distribué en 1983 le nombre suivant de licences coureurs réparti par discipline :

- route	263 licences
- cross	784 licences
- enduro	238 licences
- trial	263 licences
Total	1548 licences.

2. Kilomètres parcourus

2.1.1. Courses de côte

Longueur du parcours	3 km
Manches d'essais	4 x 3 = 12 km
Manches de course	2 x 3 = 6 km
Km par coureur	18 km
NB : Descente sans moteur	-
Nombre de participants	150 coureurs
Total km 150 x 18	2700 km

2.1.2. Moto-Cross Inter + Nationaux

Longueur du parcours	1,7 km
Tours par coureur : Training + courses	40 tours
Km par coureur	68 km
Nombre de participants	100 coureurs
Total km 100 x 68	6800 km

2.1.3. Moto-Cross Junior

Longueur du parcours	1,5 km
Tours par coureur : Training + courses	18 tours
Km par coureur	27 km
Nombre de participants	250 coureurs
Total km 250 x 27	6750 km

2.1.4. Trial

Longueur du parcours total	40 km
Nombre de participants	150 coureurs
Total km 150 x 40	6000 km

2.1.5. Enduro

Longueur du parcours total	190 km
Nombre de participants	145 coureurs
Total km 145 x 190	27 550 km

2.1.6. Enduro 6 heures

Longueur du parcours	270 km
Nombre de participants	65 coureurs
Total km 65 x 270	17 550 km

2.2. Total km parcourus par an

Courses de côte	2 700 km x 4	10 800 km
Moto-Cross Inter + Nat	6 800 km x 17	115 600 km
Moto-Cross Junior	6 750 km x 17	114 750 km
Trial	6 000 km x 12	72 000 km
Enduro	27 550 km x 2	55 100 km
Enduro 6 heures	17 550 km x 4	70 200 km
Pour un total de 56 manifestations		438 450 km

Soit une moyenne de 8 365 km par manifestation
Soit une moyenne de 280 km par licencié

3. Consommation d'essence

Courses de côte	10 lt/100 km x 10 800 km =	1 080 lt
Moto-Cross Inter + Nat	10 lt/100 km x 115 600 km =	11 560 lt
Moto-Cross Junior	8 lt/100 km x 114 750 km =	9 180 lt
Trial	5 lt/100 km x 72 000 km =	3 600 lt
Enduro	7 lt/100 km x 55 100 km =	3 857 lt
Enduro 6 heures	7 lt/100 km x 70 200 km =	4 914 lt

Total consommation pour 56 manifestations 34 191 lt

Soit une moyenne de 611 lt par manifestation.

Soit une moyenne de 22 lt par licencié.

4. Bruit

Toutes nos courses sont organisées selon les normes de la FIM et les motos doivent respecter les normes suivantes pour la limitation du bruit :

Courses de côte	110 dB/A
Moto-Cross	108 dB/A
Trial	98 dB/A
Enduro	96 dB/A

Le bruit est mesuré avec un microphone placé à 0,5 m du tuyau d'échappement, à un angle de 45° à la hauteur du tuyau d'échappement, à la vitesse moyenne du piston de 11 m/sec pour les moteurs 2T et 13 m/sec pour les moteurs 4T.

5. Comparaison avec la circulation routière nationale

5.1. Kilométrage

Kilométrage parcouru par tous les véhicules à moteur suisses dans une année 33,75 Mia km

Kilométrage sport motocycliste en Suisse 438 450 km

Part totale du sport motocycliste 0,0013 %

5.2. Consommation d'essence

Consommation globale de carburant en Suisse par année 4 Mia Lt

Consommation sport motocycliste en Suisse 34 191 Lt

Part totale du sport motocycliste 0,00085 %



A. RÖTHLISBERGER
TV-Video

Neumarktstrasse 5
2500 Biel 032/23 35 11

Western Store Country und Western-Bekleidung



Motos
J. HERTZEISEN
22 70 27 BIENNE

REPRESENTATION

FANTIC

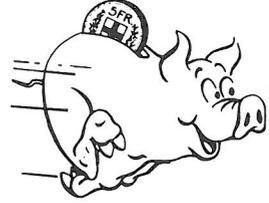
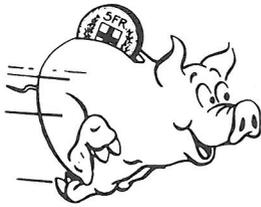
Agence officielle
Fantic pour Bienne
Velos - Motos

Jacques Hertzeisen
Alex Schoeni 30 b
2502 Bienne

032 / 22 70 27

ex-mécano GP à Philippe Coulon

SERVICE ET REPARATIONS
MODIFICATIONS ET PIECES SPECIALES



Au cours de l'automne, le CLUB MOTO SPRINT a lancé un jeu-concours, appelé le 'Pouah du Cochon'.
La règle consistait à deviner le poids exact de la bête après une période d'engraissement intense.

Quelques minutes avant de passer de vie à côtelettes, et ceci devant un jury hautement compétent (boucher, éleveur, représentant du comité), notre animal accusait un poids de 104.300 kg.

Nous tenons à remercier toutes les personnes (plus de 3000) qui, par leur 'ô bol', ont gratifié notre tiroir-caisse de quelques revenus appréciables. Ces fonds serviront à promouvoir le sport motocycliste en général et plus particulièrement à soutenir notre club dans ses activités futures.

Les 24 premières personnes classées au concours se partageront 4 jambons, les côtelettes, des palettes garnies, des bandes de lard et des saucisses. Ces prix seront remis directement aux vainqueurs aux environs du 15 décembre 1984.

Encore un grand merci à tous et ...

... vive la prochaine édition.

Liste des vainqueurs

1)	Didier Roger	104.300	13)	Fankhauser W.	104.368
2)	Stasser Dietrich	104.300	14)	Tièche	104.375
3)	Thierry André	104.300	15)	Humair Rose	104.375
4)	Veullier Denis	104.300	16)	Jenni Maria	104.200
5)	Reber Denis	104.266	17)	Polak Bruno	104.200
6)	DaRold Flavio	104.256	18)	Cattin José	104.200
7)	Graells	104.350	19)	Bourquin René	104.200
8)	Carnal J-R.	104.350	20)	Stoss Walther	104.200
9)	Klopfenstein Pierre	104.250	21)	Kultschmied C.	104.400
10)	Cattin Sylvie	104.250	22)	Carnal Snoopy	104.400
11)	Mottet G.	104.250	23)	Racine O.	104.400
12)	von Bergen Andreas	104.250	24)	Sifringer P.	104.400

VOYAGE

Mercredi 18 avril 1984, 7 heures du matin, départ de la gare de Bienne. Destination: Rio de Janeiro (en faisant escale à Paris, Lisbonne et Recife).

Jeudi 19 avril, 8 heures du matin, arrivée à Rio de Janeiro. Nous sommes fatigués par le voyage, mais émus d'être au Brésil, pays qui, à lui seul, est plus grand que l'Europe.

Phillipe Gabus, Eric, un ami français que nous avons connu dans l'avion et moi prîmes un autocar à air conditionné pour Copacabana la merveilleuse. Il nous dépose au point culminant de la ville. Possédant l'adresse d'un ami suisse qui vit là avec toute sa famille, nous décidons de nous rendre à son appartement. Première difficulté avec la langue portugaise: nous essayons de comprendre la bonne qui nous explique que notre ami ne rentrera qu'à midi. Pour nous remettre de nos déboires, nous nous installons à la terrasse d'un restaurant, sur la plage, pour goûter à cette sacrée boisson alcoolisée, la cachaça. Nos esprits redeviennent joyeux grâce à la boisson et aux innombrables jolies filles de Rio.

Notre ami suisse nous a tout fait découvrir : les plages avoisinantes, le Pain de Sucre, le Christ, le tramway du vieux quartier de Rio, les bidonvilles appelés favellas et, par-dessus tout, le stade de football de Maracana, célèbre par ses formidables matches de championnat. Eric nous quitta pour visiter le pays avec son airpass (billet qui permet de prendre, durant 21 jours et pour 339 dollars, autant d'avions que l'on désire). Ne possédant pas d'airpass, nous prîmes un billet pour Brasilia, la capitale. Une agence touristique nous fit découvrir cette ville, sa formidable architecture, son lac artificiel. Nous avons même découvert une patinoire dans un super centre de commerce. Le soir même nous prîmes l'avion pour Manaus, la capitale de l'Amazonie.

Manaus est une île sur l'Amazone, elle ne peut être atteinte que par avion ou par bateau. Autrefois célèbre grâce au caoutchouc, elle l'est restée parce qu'elle est une zone franche de taxes.

Nous avons continué notre voyage en allant visiter l'Amazonie. Avec des contacts nous avons pu joindre une agence touristique appartenant à un Suisse. Il possède une habitation flottante, une sorte d'immense case ronde posée sur des billes de bois. Il a aussi un cuisinier, un serviteur et un guide personnel, avec, en plus, mis à sa disposition, un bateau à moteur

Sur cet immense fleuve qu'est l'Amazone, et dans la jungle alentour, nous avons vécu de véritables expéditions, durant 5 jours et pour 200 dollars. C'est ainsi que nous avons pêché des pyranas, tout en nous baignant à 200 mètres du lieu où ils vivaient. Le soir, après souper, sur une frêle pirogue, nous chassions des crocodiles à la main. C'est ainsi que nous avons failli perdre notre guide. Tard le soir, les indigènes nous racontaient des histoires incroyables de légendes fantastiques. Nous avons vraiment passé des instants extraordinaires au coeur de cette forêt encore vierge (mais pour combien de temps encore)

Puis nous nous sommes envolés pour Fortaleza, dans le nord-est. C'est une région du Brésil continuellement accablée par la sécheresse, mais par comble, lorsque nous y sommes arrivés, il pleuvait. Heureusement, le temps devait s'améliorer par la suite.



Fortaleza est une ville qui nous a beaucoup plu. Elle possède de longues plages et son ambiance est typique du nord-est. Nous y sommes restés quatre jours, puis nous nous sommes rendus en autobus dans un village de pêcheurs. Pour ce faire nous avons dû emprunter de mauvaises routes durant plusieurs heures. A nouveau nous avons découvert de merveilleuses plages. Nous avons même profité de deux jours de pluie pour y apprendre une danse typique, le Fãno.

Nouvelle escale a Natal, pour rejoindre Recife, toujours en autobus. Recife est une des plus grandes villes du pays. Elle s'est tristement rendue célèbre par la mort de nombreux marins dont les bateaux s'échouaient contre les récifs bordant la côte. Notre but suivant fut Salvador de Bahia. C'est une des plus belles villes du Brésil, c'est surtout celle qui possède le plus d'habitants Noirs du pays. Nous avons beaucoup apprécié son animation très particulière. Après une semaine, nous avons rejoint Rio de Janeiro. Cette ville reste notre préférée, peut-être à cause de son charme, de l'ambiance qui y règne, à cause aussi de ses femmes très belles, des matches de football et, bien sûr, de sa continuelle animation carnavalesque.

Nous avons passé deux mois et demi de bonheur, de joie, d'amour de vie dans ce merveilleux pays, bien que la nourriture ne soit pas parfaite. On ne peut pas tout avoir. Notre prochain rendez-vous est fixé au mois de février, pour le fameux Carnaval, cette fois.

Raphael

LES CASSETTES FIGHT AXE SONT SORTIES!!!

Fight Axe

Du METAL pur,
des rythmes incultes,
des chansons maléfiques,
un Beat qui vous éclate le crâne !



En vente chez A. Röthlisberger, Rue du Marché-Neuf, Bienne

Assemblée générale

Assurément une grande cuvée si j'en crois les quelques propos recueillis juste après l'Assemblée :

- Une partie administrative ponctuée par de solides empoignades (verbales), une ambiance du tonnerre sur la piste de danse, merci Steve, des jeux et même l'élection de Mr. Sprint 85.

Pour la partie administrative, nous retiendrons les points forts suivants :

- Adoption des nouveaux statuts concernant l'entrée des membres dans le Club et leur exclusion en cas de non-paiement des cotisations.
Adoption du nouveau moyen de paiement des cotis.
- Acceptation de la proposition de Claude Joye pour ne plus payer la FMS aux membres d'honneur.
- La nomination de Guy Pellaud comme membre d'honneur à l'unanimité.
- L'élection tacite du Comité 84 pour 85.
- 20 nouveaux membres s'inscrivent au sein de la FMS.
- Le Club compte 4 nouveaux coureurs dans sa liste :

RACHETER	Alain	125 Elite
BRUNNER	Raphael	250 Enduro
VOLERY	Alain	
GALLI	Yanick (passager),	side-car cross

En ce qui concerne les 4 anciens, Thierry Maurer en 125 et Stefan Braegger en 80 se lancent pour le Championnat d'Europe.

Philippe Tièche avec sa 350 RDLC s'essaiera en Sport Production.

Patrick Schnider sera toujours trialiste.

A tous, nous leur souhaitons la pêche et le succès pour la saison 85.

La partie récréative elle, est plus difficile à résumer; je pense que les personnes présentes s'en souviendront et que les absents ont toujours tort!!!

J'en profite aussi pour remercier Philippe Coulon (Moto Système) ainsi que tous ceux qui ont collaboré activement à la réussite de notre Tombola.





**MR
SPRINT**

85



Début 84 : Un de nos principaux objectifs était de redonner à la caisse du Club une allure décente.

Début 85 : Avec Sfrs. 4'500.- en caisse, nous pouvons nous permettre de nous consacrer à d'autres tâches; c'est pour cela par exemple que nous n'organiserons pas cette année de soirées dansantes.

Cette année, mis à part les camps de ski, ô Joie, nous ne nous occupons que d'activités ayant trait directement à la moto et pour commencer :

Les 30 et 31 mars 85, nous prévoyons d'organiser une :

EXPOSITION DE MOTOS D'OCCASION

avec entre autres :

- Un stand INFO AFRIQUE : diapositives, film video, cartes, itinéraires, conseils techniques
- + 3 Ténérés préparées
- Un stand INFO NORMES 86
avec à l'appui :
 - Pétitions éventuelles
 - Lettres à envoyer
 - Renseignements pour d'éventuelles manifs
 - Prises de contact
- Un stand INFO MOTO SPRINT
avec la Tomboïa des coureurs
- Le Rallye photo ayant toujours beaucoup de succès, nous en préparerons une nouvelle édition.
- En 85, la torrée du Moto Club aura lieu par n'importe quel temps; un chalet sera loué en temps voulu.
- Vu le succès obtenu avec notre "Poids du cochon", il n'est pas exclu que nous ne le relançons pas pour 85.

En bref, il y a du pain sur la planche et encore, je ne compte pas les éventuelles actions de protestation contre ce que nous pouvons appeler "la mort de la moto en Suisse".

De quoi se retrousser les manches pour une année qui promet d'être animée en actions politiques mais surtout en sorties et virées aux quatre coins de la Suisse, de l'Europe et du Monde

Bonne route à tous

Le Président Buchwalder Francis

SURVIE

La décision du Conseil fédéral, le 12 septembre 1984, de ramener la vitesse maximale à 80 km/h sur les routes hors des localités et à 120 km/h sur les autoroutes est à tous points de vue un compromis. Difficile de répondre à la question de savoir si elle entraînera réellement l'amélioration souhaitée de la qualité de l'air. Ce qui est certain, c'est qu'elle ne satisfait personne.

Le point de départ de cette discussion – menée avec plus de passion que de connaissance du problème – a été la question principale de savoir s'il faut réduire les limitations de vitesse de 130 à 100 km/h sur les autoroutes et de 100 à 80 km/h sur les routes hors des localités pour améliorer la qualité de l'air. Cette question a fait l'objet d'une procédure de consultation. Il s'agissait de déterminer les opinions des milieux directement touchés, c'est-à-dire les conducteurs de véhicules à moteur, ainsi que des cantons qui seront chargés de l'exécution et du contrôle de cette mesure. Le résultat de cette consultation constituait une profonde division des cantons, des organisations et des partis politiques.

L'objectif fondamental de cette mesure, soit la réduction de la pollution de l'air par les gaz d'échappement, est passablement effacé dans cette décision gouvernementale. Voilà qui constitue une étonnante contradiction par rapport à l'affirmation stéréotypée selon laquelle l'abaissement des limitations de vitesses est la mesure la plus immédiatement efficace contre le dépérissement des forêts.

Compromis helvétique

La décision du Conseil fédéral est un compromis dans le plus pur style helvétique: d'une part, elle tient compte du refus général des gouvernements cantonaux romands, des principales organisations routières et d'un certain nombre de partis politiques et, d'autre part, elle prend en considération le soutien véhément des milieux écologiques, de l'appui de la moitié des cantons et des organisations de transports publics. Cette décision du Conseil fédéral a pour résultat de répartir plus ou moins également l'insatisfaction.

Dossier insuffisant

Du point de vue concret, le Conseil fédéral n'était pas dans une situation confortable. Les études et les dossiers que lui a fournis l'Office fédéral de la protection de l'environnement étaient insuffisants, voire erronés. Rien d'étonnant donc si le communiqué de presse diffusé après la décision motive ce faible abaissement des limitations de vitesse non pas par la nécessité de protéger l'environnement mais par la sécurité routière, le refus unanime des cantons romands et le fait que de nombreux automobilistes sont prêts à réduire leur vitesse sans y être obligés.

Sujet toujours d'actualité

La décision du 12 septembre n'a pas mis fin à la discussion. D'abord, la réduction des vitesses maximales est limitée à trois ans. Ensuite, la récolte des signatures pour l'initiative «Pro vitesses 130/100» rencontre un grand succès. Aussi le débat politique sur l'abaissement ou le maintien des vitesses maximales a-t-il de fortes chances de se poursuivre.

Avec cette décision qui a servi avant tout à sortir le Conseil fédéral d'une mauvaise passe, le dernier mot n'a pas été dit dans ce domaine. Les mesures proposées par le TCS et d'autres organisations routières ainsi que les diverses campagnes lancées par ces associations conservent toute leur actualité et toute leur valeur sur le plan de la protection de l'environnement.

■ Les temps sont durs pour les amateurs de deux-roues helvétiques. En effet, hier, la pétition déposée en octobre dernier à Berne par plus de 80 000 amoureux de la moto n'a pas trouvé grâce aux yeux des conseillers nationaux. Dans leur missive, les motards demandaient la suppression des méthodes d'expertise pour les motocycles, procédés qualifiés de « chicaniers et irréalistes », et la reconsidération de la seconde étape de restrictions du bruit et des gaz d'échappement en 1986, « qui pourrait entraîner une interdiction des motos en Suisse ». Inflexible, le Conseil national a rejeté ces remontrances, en estimant notamment que les nuisances dues au bruit des motos provoquaient toujours plus de mécontentement dans la population.

Oui au dialogue, mais...

« Je ne suis guère étonné par cette décision, explique Fred Aebi, directeur de la Fédération motocycliste suisse (FMS, principale organisation du pays, avec ses 18 000 membres sur un total de quelque 160 000 motards). « Aujourd'hui, plus que jamais, les motards sont les boucs émissaires tout trouvés dans la lutte antipollution. » « Mais nous n'allons pas rester inactifs. Tant pour la vignette autoroutière que pour les nouvelles normes antipollution, nous prôtons le dialogue avec les autorités, ce que nous faisons actuelle-

L'accent doit en outre être mis sur la mise en circulation aussi rapide que possible d'automobiles équipées de catalyseurs ainsi que sur la création d'un réseau de distribution d'essence sans plomb. Ce sont ces mesures-là qui permettront de combattre le plus efficacement la pollution atmosphérique par les gaz d'échappement des moteurs à explosion.

ment, mais si nos discussions ne devaient pas aboutir, nous ne pouvons pas exclure la possibilité de recourir à d'autres moyens tels que manifestations de masse ou autres concentrations de motards mécontents. »

Pour ce qui est des nouvelles normes — qui entreront en vigueur en 1986 — la FMS et le Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues sont en pleines négociations avec l'Office fédéral de la police. Ce qu'ils souhaitent : une modification des méthodes de mesures « qui ne correspondent en rien à un usage normal d'une moto ». Il est absurde, disent-ils par exemple, d'imposer à une 500 cc une limite de 80 décibels alors que la moto roule en seconde aux trois quarts de sa puissance.

Par ailleurs, la FMS a déjà rendu sa réponse à la consultation relative à la vignette autoroutière, consultation qui prendra fin le 10 juillet prochain. « Nous avons demandé, précise Fred Aebi, que la vignette moto ne coûte que dix francs au lieu des trente demandés aux automobilistes. Notre argument pour un tel « rabais » est simple : la plupart des motards ne roulent que quatre à cinq mois par an et parcourent beaucoup moins de kilomètres que les voitures et les camions.

**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

VIDEO

HI-FI

SOLAIRE

CB



PHOTO CARLO

Rue Basse 45, Bienne

Tel. 032 / 23 76 25

CHAMPIONNAT SUISSE

Les courses se suivent et ne se ressemblent pas, sauf en météo et température.

Le Castelet nous a réservé une belle surprise. Nous nous attendions à un temps plutôt clémente. Ce fut tout le contraire. La pluie et le brouillard perturbèrent tout le week-end. Samedi, en fin d'après-midi, il n'était plus possible de voir l'autre côté de la piste ! Les entraînements se terminaient par une magnifique gamelle pour certains. En effet, un challenger 125 fit un écart et entraîna dans sa chute Perrinjaquet et Bragger. Bilan pour notre représentant : une fourche et un pot d'échappement à l'équerre. Ceci ne l'empêcha pas de finir quatrième le dimanche. Quant à Maurer, après une deuxième place au chrono, il connu de sérieux problèmes de carburation et termina cinquième.

Sans changer de valises, mais en passant par l'Italie, on retrouve notre petit monde à Medoscio, au Tessin. Le micro-climat tessinois, re-parlons-en ! Les essais se déroulèrent sur le sec. Lors de cette course, Maurer testait une HVA 125 enduro, très aimablement prêtée par un copain. Tout se passait bien, troisième et deuxième au chrono, il était content. On peut évidemment se permettre de narguer un peu. Pas de mécanique, un peu de benzine et tout de même de bonnes places, il n'en fallait pas plus pour en énerver plus d'un ! Pour le lendemain, la météo n'annonçait rien de bon. De toute évidence, elle ne s'était pas trompée. Un véritable déluge s'abattait sur la course si bien qu'elle fut annulée après la première manche. Dommage, notre HVA'iste continuait de pavoiser : il était deuxième. Une chose est bien sûre : ne lui parlez plus de micro-climat !

On re-repasse la frontière italienne, toujours sous la pluie, et nous voilà à Karland. Sur place, ô surprise, le circuit est fermé à toute personne étrangère à l'usine GOOD-YEAR. Après discussion, nous apprenons que la propriété a été vendue et qu'il ne sera plus possible, dès novembre 84, d'organiser des compétitions motos et autos. C'est véritablement une grande perte pour tout le petit monde des motards. Pastis après pastis, les jours passèrent. Le MCS est descendu en force soutenir ses pilotes. Maurer étant troisième au général, il fait une course tactique et termine sixième, Bragger cinq. C'est donc avec regrets que nous quittons le circuit. Tant au niveau des coureurs que des spectateurs, c'était un endroit très apprécié. Adieu donc Karland et son muscat !

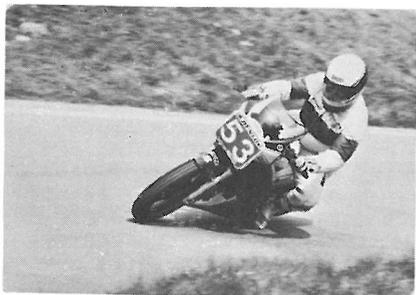
La pause de quinze jours qui suivit fut la bienvenue. Elle a permis à tous les coureurs de remettre leur machine en état et de faire le point. Il est temps de surveiller ses adversaires directs. Maurer, toujours troisième, est suivi de près par Scheidegger et talonne Perrinjaquet. Bragger se bat avec (ou 'contre', pour les esprits négatifs) Birrer et Leuba.

C'est dans cette situation que nous entamons l'avant-dernière manche de la saison, à Dijon. Pendant les deux heures qui précédèrent la course, le temps changea quatre fois. Et si l'on sait qu'il faut une heure et demie pour changer de pneus, on peut comprendre que, sans mécano, les erreurs et les oublis soient possibles. C'est ainsi que Maurer nous raconte :

- J'ai attendu la dernière minute pour changer. Le choix était bon, mais après l'équilibrage, j'ai oublié de dégonfler. Je suis parti ainsi en course avec cinq atmosphères devant et derrière. J'ai bouillonné le crayon-feutre d'un commissaire pour dégonfler, mais j'avais déjà perdu un tour sur le paquet ! J'enrage ! C'était le meilleur départ de la saison, j'étais deuxième...

Pendant ce temps, les autres étaient loin. Bragger en profitait pour faire son premier podium. Cette troisième place était attendue depuis longtemps. C'est douze semaines plus tard, c'est-à-dire à mi-septembre, à Lédénon, que le dernier départ sera donné. Tout notre petit monde est sur le qui-vive. On s'observe, s'épie, s'énerve, c'est vraiment marrant à voir. Et cette fois, c'est sous un ciel bleu que le drapeau à damier s'abaisse. Le jeu de nos coureurs est vite vu. Perrinjaquet, Maurer et Scheidegger s'observent. Celui qui tombe perd sa place au général. Ni pilotes ni machines n'abandonneront et c'est dans cet ordre qu'ils passeront la ligne d'arrivée. Bragger, qui, avant la course, se trouvait cinquième ex-aequo avec Leuba, commet l'erreur fatidique. En dépassant son rival, il chute. Adieu la cinquième place. Tout de même, nos deux représentants se classent très honorablement au général. Maurer troisième, Bragger sixième, sur dix-huit classés, nous pouvons être fiers d'eux.

Mais la saison n'est pas tout-à-fait terminée pour Maurer. Passé international à la mi-saison, il va prendre la température à l'étranger. Une côte et un circuit, voilà un bon test. Il terminera cinquième en France et dix-huitième à Hockenheim. Ce dernier résultat est particulièrement encourageant, puisqu'une grande partie des coureurs étaient des habitués du C.E. et des G.P. Bravo donc, et souhaitons que les 70'000.-- francs nécessaires au bon déroulement de sa prochaine saison soient trouvés rapidement. Félicitations à nos coureurs et n'oublions pas de mentionner le bon classement de notre trialiste, Patrick Schnyder.



Philippe Têche 350 Barclay



Stefan Brägger 125 Elite



Thierry Maurer 125 Elite



Marco Antognini 350 Barclay

CHAMPIONNAT SUISSE

N'ayez pas peur, chers lecteurs, je n'ai pas l'intention de vous faire une grosse théorie, mais de raconter un peu ce qui s'est passé durant cette saison 1984. Tout d'abord comment je suis arrivé à me décider à courir une saison de championnat suisse. Eh bien voilà. Ça fait joyeusement dix ans que je roule à moto, que je sillonne l'Europe du nord au sud, d'est en ouest, avec même une incursion en Afrique (voir les précédents nos de votre journal préféré). Mais surtout, depuis 1978, l'année où Gégé a couru le challenge Honda pour la première fois, je suis le championnat suisse régulièrement, soit comme simple spectateur, soit comme mécano. Donc, depuis un certain temps, j'avais envie de me retrouver de l'autre côté de la glissière. L'occasion s'est présentée cette année, avec la coupe Barclay. La Yamaha 350 RDLC prévue pour cette coupe étant vraiment quelque chose de très bien, ses performances permettant déjà de se faire de belles chaleurs. Hop j'acquiers, comme dirait Achille Talon. De plus, cette 350 me permet également de participer au championnat des 350 élite, ce qui veut dire que j'ai eu l'occasion de beaucoup rouler cette saison.

La première confrontation s'est déroulée sur le circuit du Mugello dans ce beau pays qu'est l'Italie. J'ai tout de suite remarqué que les bonnes places seraient très chères, le niveau étant nettement plus élevé qu'aux deux heures de Lignière auxquelles j'avais participé deux fois. Mais qu'à cela ne tienne, l'important étant bien de participer !

Je ne vais pas raconter chaque course en détail, mais plutôt donner quelques impressions générales. Tout d'abord, l'ambiance... C'est vraiment fantastique ! Tout le monde est copain, même les 'vedettes', toujours prêt à donner un petit coup de main. De plus, ceux qui me connaissent, savent que j'aime bien faire la foire et j'ai été comblé de ce côté-là. Sur les pistes je me suis aussi bien amusé, il y a eu quelques belles bagarres, même si ce fut toujours avec des candidats aux dernières places. Mes meilleurs résultats furent une sixième place au Castelet (petite finale, bien sûr). En 350 élite, malgré un départ catastrophique, suivi d'une belle remontée, un pilote de TZ me pique la 15e place et le point auquel je commençais enfin à croire. A Lédenon, par contre, ma dixième place dans la même catégorie m'a vraiment fait plaisir.

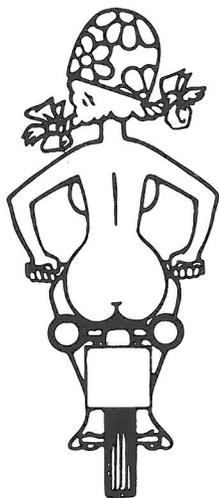
Je suis satisfait du bilan de ma saison : j'ai fini toutes mes courses, ce qui me permet d'être classé 23e de la coupe Barclay. L'an prochain, c'est décidé, je continue en Sport-production, puisque le challenge est définitivement rayé du championnat suisse (motos plus homologuées, normes anti-bruit non respectées).

Le petit mot de la fin : la compétition coûte de plus en plus cher. Ceux qui se sentent des âmes de sponsors sont les bienvenus. Faut surtout pas vous gêner; de toute manière, c'est promis, j'essaierai de faire mieux l'année prochaine...

PHILIPPE

<u>Datum/date</u>	<u>Ort/lieu</u>	<u>DUNLOP-CUP</u>	<u>125cc</u>	<u>250cc</u>	<u>SP I</u>	<u>SP II</u>	<u>Side-car</u>
25.03.85	Mugello/I	Lizenzprüfungen/examen licence					
29./30.03.	Mugello/I	X	X	X	X	X	X
06./07.04.	Lédenon/F	X	X	X	X	X	X
20./21.04.	Circuit/F (?)	X	X	X	X	X	X
04./05.05.	Perrefitte/CH	X	X	X	X	X	X
18./19.05.	Paul Ricard/F	X	X	X	X	X	X
25./26.05.	Karland/F	X	X	X	X	X	X
08./09.06.	Medoscio/CH	X	X	X	X	X	X
15./16.06.	Boécourt/CH		X	X	X	X	X
22./23.06.	Dijon/F	X	X	X	X	X	X
13./14.07.	Châtel-St-Denis/CH		X	X	X	X	X
27./28.07.	Most/CSSR	X	X	X	X	X	X
17./18.08	Hockenheim/BRD	X	X	X			
07./08.09.	Varano/I	X	X	X	X	X	X
14./15.09.	Karland/F II	X	X	X	X	X	X

PHILIPPE COULON

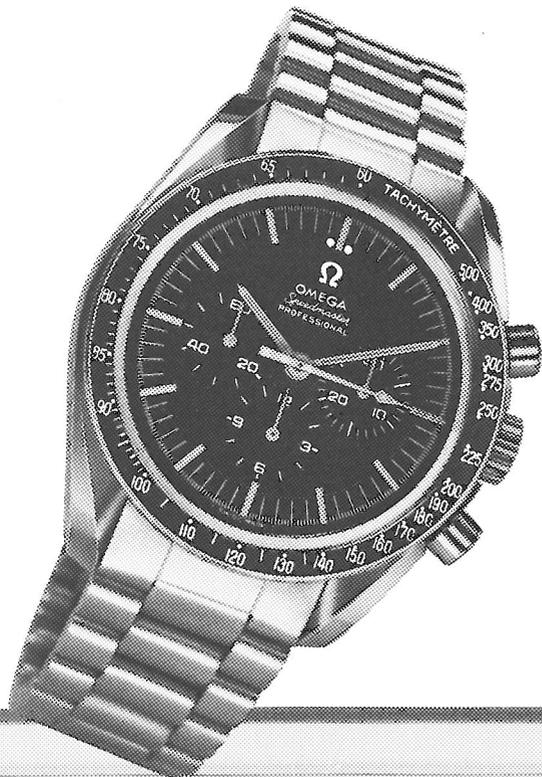


*l'expérience Grand — Prix
à votre service*

**EQUIPEMENTS
ACCESSOIRES**

MOTO SYSTEME
MARCHE - NEUF 21 BIENNE

Modèle déposé.



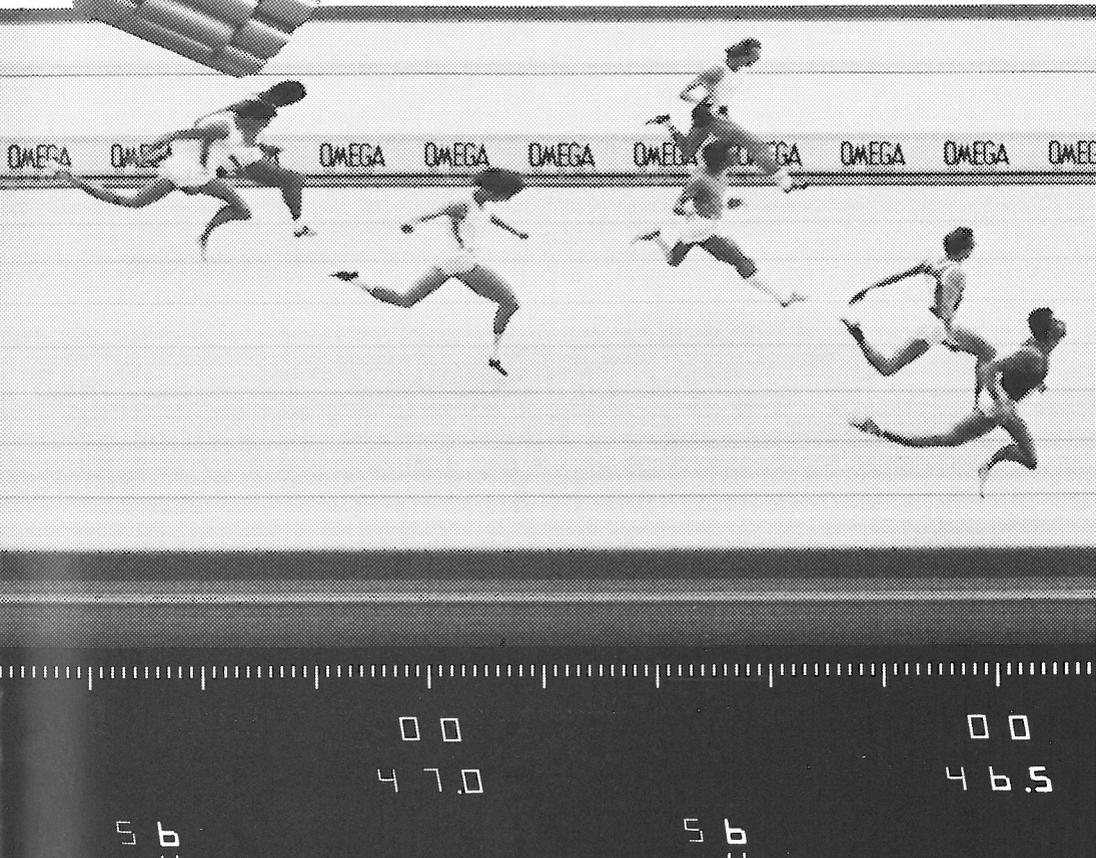
Le chronographe qui est entré dans l'histoire

La Speedmaster Professional est depuis 1965 la montre officielle de la NASA. Elle était portée par Neil Armstrong lors de ses premiers pas historiques sur la Lune. Dans le programme «navette spatiale» actuel, c'est ce chronographe Omega qui est au poignet des astronautes.

Étanche à trente mètres, il est équipé de trois compteurs (secondes, minutes, heures) et d'une échelle tachymétrique. Il porte l'inscription suivante: «Flight-qualified by NASA for all manned space missions».

Acier, or et acier, ou or massif 18 ct avec fond en saphir.


OMEGA
Speedmaster



Bonus - Malus

Le malus

Il s'agit en fait de la **vignette**. Le Département fédéral des douanes, sur mandat du conseiller fédéral M. Stich, a refusé notre demande d'abaisser le prix de la vignette à 10 francs pour les motocyclistes.

Le motif: « lors de la votation populaire, aucune distinction de poids ni de période d'utilisation n'a été décidée, d'où l'impossibilité de faire une distinction de catégories. »

A contrario, ce même département invoque la différence de **poids** et **durée d'utilisation** pour justifier le distinguo existant entre les voitures et les camions.

Une première constatation pourrait être extraite de ce genre de réponse, à savoir **nous prend-on pour des lanternes?**

La lutte n'est pas terminée. Une demande supplémentaire a été déposée auprès de qui de droit, car un argument qui est valable juridiquement pour les uns **doit** également l'être pour les autres.

Le bonus

Il s'agit des primes RC moto 1985. Chacun aura pu lire dans sa presse quotidienne, nos **chères** primes vont à nouveau baisser.

Cette nouvelle est réjouissante. Toutefois, après trois baisses consécutives pour les motos, ne serions-nous pas en droit de penser qu'à l'époque, lors de la détermination des primes RC motos séparées des voitures, nous avons été totalement abusés ou alors, quelques leçons de mathématique ne seraient-elles pas nécessaires à ceux qui ont été chargés de ces calculs?



L	AAA		M	M	OOO	TTTTT	TTTTT	EEEEE
L	A A		MM	MM	O O	T	T	E
L	AAAAA		M M M		O O	T	T	EEE
L	A A		M	M	O O	T	T	E
LLLLL	A A		M	M	OOO	T	T	EEEEE

Lorsque tu montes sur ta bécane
 T'es dans un autre monde, tu planes
 Dès le tout premier coup de kick
 C'est la vibration électrique

Tu mets les gaz et tu t'envoies
 Les vitesses sont devenues folles
 Tu oublies tout, t'es le meilleur
 Tes roues tournent comme dans du beurre

Et tu commences à rêver
 Que le monde est à tes pieds
 Tous tes problèmes sont enterrés
 La vie est belle, c'est vraiment l'piéd

Alors l'Etat vient te faire chier
 Avec ses normes d'arriérés
 Qui n'arrangeront rien à rien
 On te prend vraiment pour un chien

Toi, forcément, tu te révoltes
 Et puis tout ce que tu récoltes
 Ne sont qu'injures et moqueries
 T'es seul dans cette putain de vie

Mais tout à coup tu te rends compte
 Que chez les motards, le ton monte
 Et que tu fais vraiment partie
 D'une formidable famille

Vas-y, rejoins-nous pour la cause
 Pour que ton avenir soit plus rose
 Avant que tous ces fonctionnaires
 Ne gagnent trop facilement la guerre

N'oublie pas qu'eux aussi polluent
 Avec leur grosses voitures qui puent
 Il faut qu'ils arrêtent leurs conneries
 Ils connaissent qu'un mot : interdit !

TCS VOYAGES



Votre agence de voyages pour:

V 28 83



**BILLETS
D'AVIONS**

**VACANCES
BALNEAIRES**



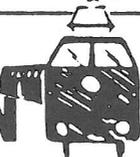
**VOYAGES EN
GROUPE**



CROISIÈRES



**BILLETS
DE TRAIN**



**VOYAGES
D'AFFAIRES**



**AUTO
TOURS**

**VACANCES EN
'HOUSE BOATS'**



**VACANCES
EN CAMPER**



BACS

Renseignements et réservations auprès de:

Agence de voyages du TCS
Rue d'Aarberg 95, BIENNE Tél. 23.31.11