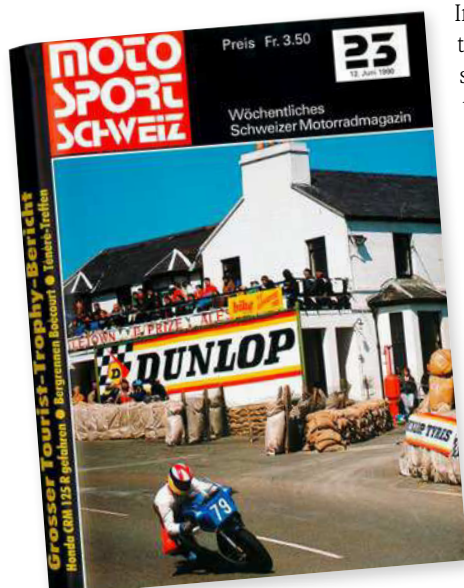


Von der sakkadischen Blickverlagerung, dem Karrierenende von Stefan Dörflinger und der Magnetwirkung der TT Isle of Man, die uns bis heute in Atem hält.

Vor 25 Jahren im



Im MSS 22 vom 5. Juni 1990 lernten wir etwas über die sakkadische Blickverlagerung. Die bfu und die SKS beauftragten ausgewiesene Wissenschaftler mit der Erarbeitung einer Studie über die optionale, visuelle Orientierung im Kurvenbereich. Leider endete in der Zeit dieser Erscheinung auch die Karriere von Stefan Dörflinger, dem bis dahin erfolgreichsten Schweizer Solorennfahrer aller Zeiten, nachdem er den Anschluss an die Achttelliterklasse nicht geschafft hatte. Im Gegensatz zu ihm kehrte Jacques Cornu am 6. GP von Österreich auf die Rennstrecke



zurück. Wie hat es gutgetan, wieder einen Schweizer im GP der Viertelliter-Klasse vorne mit dabei zu haben, die sich in jenem Jahr als die schönste und spannendste Klasse erwies. Die Ausgabe von MSS 23 vom 12. Juni 1990 befasste sich auf sechs Seiten (!) mit der Isle of Man. Die wunderschöne Insel schien wie ein Relikt aus einer anderen Welt zu sein, wäre da nicht jedes Jahr die Tourist Trophy. Es wurde von einem kunterbunten Mix von Tradition und Technik geschrieben, von Show und Abenteuer – ein «zweiwöchiger Karneval der Motorradfahrer». Die TT wirke wie ein Magnet, und die Motorradfans seien das Eisen. Davon hat die TT bis heute, 25 Jahre danach, nichts verloren. js

Vorschau auf Heft Nr. 13

vom 25.06.2015



Potenter Cruiser Indian Scout



Ardennen-Rundfahrt



Enduro-Vergleich

Für die Westschweiz



Moto Sport Suisse

Das führende und einzige rein schweizerische Fachmagazin für das Motorrad, den Motorradsport und Motorradreisen in der Romandie.

www.motosportsuisse.ch



Eine Fachzeitschrift der **galledia**

Leserservice:
galledia ag, Burgauerstrasse 50, 9230 Flawil
T +41 (0)58 344 95 41, abo.mss@galledia.ch

Herausgeber:
MotorMedia GmbH
Buckhauserstrasse 24, 8048 Zürich
T +41 (0)58 344 98 00
F +41 (0)58 344 98 01
info@motormedia.ch, www.motormedia.ch

Bereichsleitung Verlag:
Karen Heidl
karen.heidl@galledia.ch

Redaktion:
Moto Sport Schweiz
Buckhauserstrasse 24, 8048 Zürich
office@motosport.ch, www.motosport.ch
Henrik Petro (hp), Chefredaktor, Update, Szene
T +41 (0)58 344 98 02
henrik.petro@motosport.ch
Brigitte Burri (bb), stellvertretende Chefredaktorin
T +41 (0)79 786 00 80
brigitte.burri@motosport.ch
Horst Saiger (hs), Redaktor
T +41 (0)76 338 55 44
horst.saiger@motosport.ch

Jean Mesnil (jm), Seniorredaktor
T +41 (0)58 344 98 34
jean.mesnil@motosport.ch

Rolf Lüthi (lü), Textchef, Redaktor Test & Technik
T +41 (0)58 344 98 33
rolf.lueithi@motosport.ch

Fabrizio Foiaidelli (ff), Redaktor Sport
T +41 (0)79 439 40 05
fabrizio.foiaidelli@motosport.ch

Benny Reinhold (br), galledia Digital
T +41 (0)58 344 98 31
benny.reinhold@motosport.ch

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Jean-Michel Scheidegger, Fränzi Göggel (gö),
Martin Burri, Roger Lohrer, Andy Baumgartner,
Stefan Burch, Eskil Suter, Johan Sundin (su),
Michael Dichtl, Reinhold Trescher, Ilyas Demiriz,
Christoph Berger (cb)

Anzeigenleitung:
Jürg Schicker, T +41 (0)58 344 98 20
juerg.schicker@motosport.ch

Produktmanagement:
Selina Niederberger, T +41 (0)58 344 98 49
selina.niederberger@galledia.ch

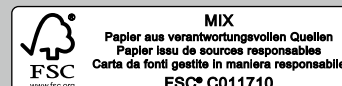
Herstellung:
galledia ag, Burgauerstrasse 50, 9230 Flawil
Layout: Yvonne Arnold

Erscheinungsweise:
44. Jahrgang, ISSN 1420-0457
14-täglich am Donnerstag

Auflage:
Druckauflage: 11 000 Expl.
Total verkaufte Auflage: 7748 Expl.
Wemf-beglaubigt 2013-2
Leser BRS (Broadest Readership): 202 000, Mach
Basic 2013-2

Weitere Titel der galledia-Gruppe:
Moto Sport Suisse, TIR transNews,
KMT kommunalTechnik, Marketing &
Kommunikation, Organisator,
Management & Qualität, Immobilien Business,
SicherheitsForum, Safety-Plus, IT-Security.

printed in
switzerland



Wellen der Emotionen

Eine neue Coolness verbreitet sich in Windeseile. Junge Männer mit Tattoos und – sofern schon alt genug – mit Bärten schrauben an ihren neuen und nicht ganz so neuen Töff herum und präsentieren ihre Kunstwerke an Treffen, die aus dem Nichts entstanden sind und mit Vollgas Kultstatus erhalten haben. Ob am Oil Leak Rumble in Zürich, am Distinguished Gentleman's Ride in Städten der ganzen Welt (inkl. Schweiz) oder vor Kurzem am Wheels and Waves in Biarritz (F), dem inoffiziellen Warm-up vom Glemseck 101 (D) – der spezielle Spirit dieser Szene mit der Slow-Down-Lässigkeit ihrer Protagonisten ist unwiderstehlich. Das haben inzwischen auch die ersten Hersteller gemerkt, die seit Kurzem ganz auf diese Szene zugeschnittene Produkte anbieten (etwa BMWs Rnine T) oder Customizer-Prototypen präsentieren (etwa die Yard-Built-Modelle von Yamaha). Sie setzen damit voll auf Emotionen – und treffen mitten ins Herz einer neuen Biker-Generation. Das tut übrigens auch Honda mit der RC213V-S, der strassenzugelassenen Version des Honda-MotoGP-Bikes. Beim Anblick der momentan wohl emotionalsten käuflichen Neuheit läuft manchem Road Racer das Wasser im Munde zusammen. Welche Chancen hätte man damit etwa an der TT Isle of Man, dem ältesten und zugleich härtesten Strassenrennen der Welt (das – wie wir in dieser Ausgabe lesen – auch dieses Jahr wieder unglaublich spannend war)? Vielleicht erfahren wir es schon 2016.

Gute Unterhaltung wünscht




46 Auf Spurensuche in den Ardennen



32 West Coast Customs in Biarritz (F)

AM GAS

- 4 Kräftemessen: BMW S 1000 XR, Ducati Multistrada 1200 S, KTM 1290 Super Adventure
- 14 Indian Scout: Kurzhuber mit Speuz und Schweizer Motor

MEINUNGEN

- 18 Kolumne, Leserbrief

UPDATE

- 18 Moto Guzzi: Individualität muss nicht teuer sein
- 20 Saisontester I: Tracy lernt Italienisch für die Ferien
- 21 Saisontester II: Mash 500 öffnet Kurvenkilometer

ZOOM

- 23 Royal Enfield: Neuer Importeur für die britische Traditionsmarke
- 24 Honda RC213V-S: Höchster Sabberfaktor für diesen Boliden



28 Ace Cafe Luzern



36 TT Isle of Man

- 28 Ace Cafe Luzern: Fette Eröffnungsparty in Rothenburg
- 30 32. Blutspenden Glaubenberg: 468 Spender trotzten dem Regen
- 32 Wheels & Waves (F): Wo sich die jungen Wilden tummeln

SPORT

- 36 TT Isle of Man: Horst Saigers Rennreport von der Insel
- 40 Moto2-WM Spanien: Die Schweizer im Mittelfeld
- 41 Supermoto-SM: Kann Dupasquier noch gebremst werden?
- 43 Sportnews

AUF ACHSE

- 46 Ardennen: Vielfältiges Land für Entdecker – on- und offroad

SZENE

- 53 Im Namen des Nachwuchses: Swiss Racing Sports SRS

- 55 Klassikwelt Bodensee (D): Augen- und Ohrenschmaus für Klassikfans
- 57 Marroni Friggs Töffli-Event: Über Stock und Stein ins Bündnerland und zurück

VOR 25 JAHREN IM MSS

- 59 Dramatische Unfälle am GP von Rijeka (YU) und Schraubererfahrungen der Leserschaft

Land des **Wassers** und

Weinbau hat im Tal der Mosel
eine lange Tradition.



der **Wälder**

Wälder, Flusstäler und romantische Dörfer prägen das Bild der vorwiegend im Südosten Belgiens, aber auch auf luxemburgischem und französischem Staatsgebiet gelegenen Ardennen.

Text: Chris Pergher / Bilder: Markus und Kevin Marschallek, Pergher





Hinter dem luxemburgischen Schengen suchen wir uns über kleinste Strässchen einen Weg durch das sanft geschwungene Hügelland.

Die Hofburg thront über dem luxemburgischen Städtchen Vianden.





Die enorme Grösse moderner Windkraftanlagen ist beeindruckend.

Diese Tour durch die Ardennen ist eine persönliche Premiere. Die Idee dazu ist nicht neu, dennoch hatte es mit der Erkundung dieser geschichtsträchtigen Region bis dato nicht geklappt. Da für die Tourenplanung einmal mehr kaum Zeit geblieben war, zogen wir mit ein paar wenigen Fixpunkten im Hinterkopf und den Roadbook Touren von Ad Ketelaars auf dem GPS los. Treffpunkt ist das französische Dörfchen Manderen nahe dem Ort Schengen. Jenem Schengen, in dem vor über 24 Jahren das Abkommen Schengen II zur Abschaffung der Grenzkontrollen unterzeichnet worden war. Von hier starten wir am darauffolgenden Morgen zur Erkundung des ländlichen Luxemburgs. Es wird eine Fahrt ohne Grenzen, durch eine Region, in der die Wechsel zwischen Frankreich, Luxemburg und Belgien fließend und fast unbemerkt vonstattengehen. Flüsse wie die Sauer, Our oder die Maas haben sich tief in die Hügellandschaft der Ardennen gegraben und idyllische Täler entstehen lassen. In weiten Schlaufen winden sich die Wasserläufe durch ausgedehnte Rebberge, lichte Wälder, verschlafene Dörfer oder weites Agrarland.

In Vianden haben wir unseren ersten Kontakt mit dem luxemburgischen Lebensstil. Die über dem Städtchen thronende Hofburg zu Vianden zählt zu den bedeutendsten Baudenkmalern aus der gotischen und romanischen Zeit in Europa und prägt das Bild des an der Our gelegenen Ortes. In einem gemütlichen Restaurant am Fusse des Burgfelsens essen wir eine Kleinigkeit und planen die weitere Strecke.

In voller Absicht über Nebensträsschen

Auf kürzester Strecke sind es gemäss Navi 72 km bis ins belgische Trois-Ponts. Doch wir testen aktiv die Auflösung unserer GPS-Karten und kurven mit voller Absicht über kleine und kleinste Strässchen. So werden es schnell mehr als 100 km gefahrene Strecke. Abwechslungsweise fahren wir nach Navi oder biegen einfach spontan in einen Feld- oder Waldweg ein. Erstaunlich, was die elektronischen Helferlein alles so drauf haben. Wir verlassen zwar regelmässig die verzeichneten Wege, doch immer wieder finden sich die GPS-Geräte zurecht und schlagen angepasste Routen vor. Am frühen Nachmittag treffen wir in Trois-Ponts ein, beziehen ein Hotelzimmer und brechen kurz

Unser Reisender

CHRIS PERGHER (48)



Chris war als Maschinenbau-Ingenieur schon immer von der Dynamik motorisierter Zweiräder fasziniert. Ein richtiger Töff muss für ihn grosse Räder, lange Federwege und Stollenbereifung haben. Als Inbegriff von Freiheit gilt für ihn auch heute noch, seine Siebensachen zu packen und gemeinsam mit Freunden im Sattel seiner Enduro neue Wege zu erkunden. Seit über 15 Jahren berichtet er regelmässig von seinen Touren im Moto Sport Schweiz.

darauf zu einer Spritztour auf. Uns interessieren die tragischen Geschehnisse des letzten Weltkriegs, und diese lassen sich in der nahen Umgebung gut nachvollziehen.

Blutiger Winter 1944/45

Wenige Monate vor Kriegsende tobte in den Ardennenwäldern eine der blutigsten Schlachten des Zweiten Weltkriegs. Hitler wollte über diesen von den Alliierten nur schwach besetzten Frontabschnitt bis zur Hafenstadt Antwerpen vorstossen und dem Feind den Nachschub abschneiden. Im Morgengrauen des 16. Dezember 1944 griffen 240 000 deutsche Soldaten an. Ihnen gegenüber standen 80 000 Amerikaner und Briten, die trotz absoluter Lufthoheit nichts vom Aufmarsch der Wehrmacht mitbekommen hatten. Was mit schnellen Landgewinnen der Wehrmacht begann, endete am 28. Januar 1945 mit dem Rückzug in die ursprünglichen Stellungen. Diese blutige Schlacht dauerte nur knapp acht Wochen, kostete aber zehntausenden Zivilisten und an die 100 000 Soldaten das Leben.

Dieser Schlacht ist das Musée December 1944 in La Gleize gewidmet. Am 23. Dezember 1944 ging einer deutschen Panzereinheit während der Ardennen-Offensive in La Gleize der Sprit aus. Den 800 Soldaten gelang der Fussmarsch zurück hinter die deutschen Linien, die 135 Fahrzeuge mussten sie jedoch zurücklassen. Eines dieser Fahrzeuge steht heute vor dem Museum. Der Panzer des Typs Königstiger hätte nach Kriegsende eigentlich verschrottet werden sollen, doch zwei clevere Belgier schwatzten diesen einem örtlichen Schrotthändler für eine Flasche Whisky ab und legten so den Grundstein zum heutigen Museum.

Das Team ist komplett

Heute Abend trifft der Dritte im Bunde aus Köln ein. Kevin kann sich erst nach Feierabend in den Sattel seiner KTM schwingen und trifft gegen 22 Uhr ein. Die Küchen-Crew lässt sich nicht lumpen und zaubert auch eine Stunde nach offiziellem Küchenschluss noch ein warmes Essen für ihn auf den Tisch. Doch die Unterkunft ist für unseren Zweck eigentlich zu komfortabel, denn wir wollen uns für die gemeinsame Südamerika-Tour als Team zusammenraufen, und da drüben wird es definitiv weniger luxuriös zu und her gehen. Am kommenden Morgen sind wir unterwegs ins französische Dun-sur-Meuse, dem Ausgangspunkt der GPS-gestützten Roadbook Touren. Bei Montmédy machen wir trotz Offroad-Tatendrang einen Abstecher hinauf zur eindrucklichen Citadelle de Montmédy. Die auf einem 100 Meter hohen Felsplateau gelegene Festungsanlage ist in ihrer geschichtsträchtigen Vergangenheit stetig ausgebaut worden. Heute fahren wir mit den Motorrädern über zwei Zugbrücken und durch einen Tunnel bis in den inneren Kern der Schutzanlage und staunen über die Dimensionen. Nebst der obligaten Kirche findet ein kleines Dorf mit einer ganzen Zeile an mehrstöckigen Häusern und dazugehörigen Gärten hinter den enormen Schutzwällen Platz. Heutzutage werden diese wie ein ganz normaler Stadtteil bewohnt.

Rutschpartie inbegriffen

Gegen Mittag treffen wir im B&B Notre Paradis ein und werden von Simone freundlich in Empfang genommen. Dass wir für die Roadbook Touren nur zwei Halbtage mitbringen, erstaunt unsere Gastgeberin. Um die knappe Zeit optimal zu nutzen, gibt es nur ein kurzes Briefing und los gehts. Basis für die Nutzung der elektronischen Roadbook-Touren ist ein Navigationssystem namens Trippy II. Markus hat sich so ein Teil gekauft und vor-



Auf der dünnbesiedelten Hochebene östlich von Trois-Ponts führen uns überwucherte Holzrückwege durch eine wildromantische Landschaft.



Dieser deutsche Panzer des Typs Königstiger steht heute in La Gleize vor dem Musée December 1944.

Reise-Info

powered by **TOMTOM**, Rider 400 & **EMBLEMA**
bikerbrillen

**Geografie**

Die Ardennen (auch Ardenner Wald, von keltisch Arduenna «Hochland») sind der Westteil des Rheinischen Schiefergebirges und liegen vorwiegend im Südosten Belgiens, aber auch auf luxemburgischem und französischem Staatsgebiet. Sie sind ein ausgedehntes Waldgebirge; im Osten und Süden ein raues Bergland. Nach Westen und Norden flachen die Ardennen ab.

Distanz/Dauer

Ca. 1400 km ab Basel, 3 bis 4 Tage

Route

1. Tag: (Anfahrt: Basel – Colmar – Strassburg – Savern – Phalsbourg – Freyming-Merlebach) – Carling – Überherrn – Saarlouis – Hilbringen – Launstroff – Ritzingen – Manderen. 327 km
2. Tag: Manderen – Schengen – Bech-Kleinmacher – Remich – Junglinster – Larochette – Vianden – Holzthum – Kautenbach – Bras – Bourcy – Bovigny – Salm-Château – Vielsalm – Trois-Ponts. 320 km (davon 23 km offroad)
3. Tag: Trois-Ponts – Bra – E25 bis Ausfahrt 29 – Etalle – Virton – Montmédy – Mouzay – Dun-sur-Meuse – (> Tripy Tour 1: 162 km mit ca. 75% Offroad-Anteil). 275 km (davon 120 km offroad)
4. Tag: Dun-sur-Meuse – (> Tripy Tour 3: 100 km mit ca. 55% Offroad-Anteil) – Murvaux – Louppy-sur-Loison – Montmédy – Virton – Longwy – A31 auf A4 – Freyming-Merlebach – Phalsbourg – Savern – Strassburg – Colmar – Basel. 492 km (davon 55 km offroad)

Reisezeit

Frühjahr bis Spätherbst

Unterkunft / Verpflegung

Hôtel Restaurant au Relais du Château Mensberg, Manderen (F); www.relais-mensberg.com

Restaurant Hot Stone Chalet, Vianden (L); www.chalethotstone.lu

Hotel Restaurant Le BeauSite, Trois-Ponts (B); www.beausite.be

B&B Notre Paradis, Dun-sur-Meuse (F); www.overnachteninfrankrijk.eu

Sehenswürdigkeiten

Musée December 1944, La Gleize (B); www.december44.com

Roadbook

Auf der Homepage von Ad Ketelaars «Welkom bij Off Road Trips» ist der Ablauf der im Text erwähnten Roadbook-Touren beschrieben. Es kann mit Papier-Roadbook oder komfortabler mit einem Tripy II (GPS gestütztes E-Roadbook) gefahren werden. An einigen Ausgangspunkten können Geräte gemietet werden. Die Touren sind immer an eine Übernachtung gekoppelt. www.offroadtrips.nl/deutsch.htm
offroad_trips@hotmail.com

Reiseführer

Ardennen, Highlightsverlag, ISBN-Nr.: 3933 385 342, CHF 20.90

Karten

Marco Polo, Belgien Luxemburg, 1:300000, ISBN-Nr.: 9783 8297 385 21, CHF 14.50

Navigation

TomTom Rider 2015, Free Lifetime Maps, ab CHF 449.-; www.tomtom.com/de_ch

Das elektronische Roadbook führt uns immer wieder an Kriegsdenkmälern vorbei. Die brutalen Geschehnisse jener Zeit werden einem hier sehr bewusst.





Die Festungsmauern der Citadelle de Montmédy bieten einem ganzen Wohnquartier Platz.

gängig die Routen rund um Dun-sur-Meuse abge-
spitzt. Für relativ wenig Geld können die Daten
im Internet bei Ad Ketelaars erstanden werden und
erweisen sich jetzt als geniale Wegweiser. Die
am Display dargestellten Symbole sind jenen eines
konventionellen Roadbooks nachempfunden und
selbsterklärend. Der grosse Vorteil ist die GPS-
Unterstützung, mit der ein Abweichen von der Route
schnell erkannt wird. Die für den heutigen Nach-
mittag gewählte Tour führt über 162 km und hat
einen geschätzten Offroad-Anteil von 75%. Sie führt
uns durch eine verschlafene, spärlich besiedelte
Hügellandschaft, in der die landwirtschaftliche
Nutzung im Vordergrund steht. In die Routen wur-
den viele Sehenswürdigkeiten der Region einge-
baut, und so kommen wir in regelmässigen Abstän-
den an Befestigungsanlagen, Denkmälern oder Ka-
pellen und Kirchen vorbei. Viel Regen hat hier seine
Spuren hinterlassen und die Böden komplett aufge-
weicht. Als Folge wird der eine oder andere Wald-
abschnitt zur lehmigen Rutschpartie, was eigent-
lich nach einer angemessenen Bereifung verlangt.
Mein Pirelli Scorpion gehört definitiv nicht in diese
Kategorie und beschert mir einiges an zusätzli-
chem Muskeleinsatz.

Die ländliche Fluss-Idylle trägt

Die Maas heisst hier La Meuse und ist noch ein
kleines Flösschen. Über rund 270 km Länge ist die
Maas kanalisiert und mit über 59 Schleusen niveliert
worden. Dadurch sind neben dem eigentlichen
Flusslauf meist ein Kanal und ein ganzes System
aus kleinen Seen und Tümpeln entstanden. Beim
abendlichen Spaziergang durch Dun-sur-Meuse
überqueren wir gleich drei Brücken, um vom einen
Ortsteil zum anderen zu gelangen. Doch auch hier



Die Citadelle de Montmédy kann über eine Zugbrücke und einen Tunnel mit dem eigenen Fahrzeug erkundet werden.

ist der Zweite Weltkrieg allgegenwärtig. Mitten im
Dorf steht ein Denkmal mit einem lebensgrossen
Soldaten, der mitten in einer Kampfhandlung ein-
gefroren scheint. In voller Montur, das Gewehr mit
aufgepflanztem Bajonett in den Händen und von
nicht beschreibbaren Emotionen entstellten Ge-
sichtszügen, stürmt er ins Verderben.

Heimreise mit Hindernissen

Wir starten früh in den Tag, denn vor der eigentli-
chen Heimreise steht noch ein weiteres Roadbook
auf dem Programm. Auch diese Route ist ein fahr-
technischer Spassfaktor der Oberklasse und beflü-
gelt unseren Tatendrang. Nach rund 100 km wer-
den wir aber durch einen Plattfuss an Kevins KTM

abrupt eingebremst. Jetzt stehen wir auf dem Platz
vor der Basilika Notre-Dame d'Avioth und würdi-
gen das schöne Bauwerk kaum eines Blickes. Trotz
intensiver Suche ist keine Ursache für den Luftver-
lust zu finden. Die via Luftpatrone eingeblasene
Luft bleibt erstaunlicherweise im Schlauch, und
wir machen uns mit reduziertem Tempo wieder auf
den Weg. Einige Kilometer weiter bekommen wir
von einem belgischen Bastler mit eigenem Kom-
pressor unkompliziert Hilfe. Der Pneu sitzt jetzt
wieder richtig auf dem Felgenbett, und die Luft
bleibt drin! Was solls, man muss schliesslich nicht
alles im Leben verstehen. Die Lösung des Rätsels,
ein winziger Anriss am Ventilansatz, wird erst
nach der Rückkehr gefunden. ■