

Rolf Biland und sein Vergaserärger, vom Schweizer Beamenschimmel kastrierte Töff, ein weiteres Duell zwischen Rainey und Schwantz, eine Cross-WM ohne Schweizer, dafür aber rasende Schweizer Pilotinnen.



# VOR 25 JAHREN IM MOTO SPORT SCHWEIZ

In Nr. 33 vom 21.8.1991 verfasste MSS-Gründer Peter Althaus als Gastautor eine Hymne auf Rolf Biland. Rolf Lüthi testete die Honda NTV 650 Revere (CHF 9290.-), eine V2 mit Kardanantrieb, ab Werk 60 PS, dank CH-Vorschriften bei uns mit 35 PS: «Der Kardanantrieb ist jetzt praktisch spielfrei und das in Federvorspannung und Dämpfung verstellbare Federbein vermag zu befriedigen.» 1990 verunfallten in der Schweiz 4844 Lenker und Mitfahrer von Motorzweirädern. Den GP von San Marino in Mugello (I) gewann in der 500er-Klasse Wayne Rainey, während sich FIM und Teamvereinigung IRTA zankten. In der 125er- und 250er-Cross-WM, die in Suzuka ihren Abschluss fand, blieben die Schweizer weit abgeschlagen. Beim Supercross Yverdon hingegen belegten mit Rolf Dupasquier und Frédéric Rouiller zwei Schweizer die ersten beiden Plätze. In Nr. 34 vom 28.8. testete Markus Schmid die Suzuki GSX 1100 G (CHF 12 690.-), ab Werk 100 PS, in der Schweiz 65 PS: «Ein ziemlich schnörkelloser, kraftstrotzender Brocken.» 86 Pilotinnen traten am 2. MSS-Frauenrennen in Lignières in vier Gruppen gegeneinander an. In der höchsten Klasse gewann Uschi Bucher auf Yamaha FZ 750. **hp**

## VORSCHAU AUF HEFT NR. 19



### VERGLEICH:

Wie schlagen sich BMW S 1000 R, Kawasaki ZX-10R, Yamaha YZF-R1M, Aprilia RSV4 Factory auf der Piste?

15. SEPTEMBER 2016



**KTM 1290 SUPER DUKE CAFE RACER:**  
radikaler Umbau mit brachialer Leistung.



**RALLY PARIS - DUNKERQUE (F):** Wo  
Grossenduristen das Abenteuer finden.

## IMPRESSUM

**MOTO SPORT**  
SCHWEIZ

Eine Fachzeitschrift der  
**galledia**  
Wir machen Medien

**Q**  
Publikation  
FOKUSSEKTOR  
KOMPETENZ  
TRANSPARENT

### 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 98  
info@motormedia.ch,  
www.motormedia.ch

### BEREICHSLEITUNG VERLAG:

Rehne Herzig  
rehne.herzig@galledia.ch

### REDAKTION:

Moto Sport Schweiz  
Buckhauserstrasse 24, 8048 Zürich  
office@mosport.ch,  
www.motosport.ch

Daniele Carrozza (dc),  
Publizistischer Leiter  
T +41 (0)58 344 98 13  
daniele.carrozza@galledia.ch

Tobias Kloetzli (tk)  
Chefredaktor  
T +41 (0)58 344 98 04  
tobias.kloetzli@motosport.ch

Brigitte Burri (bb),  
Redaktorin Auf Achse  
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

Fabrizio Foiadelli (ff),  
Redaktor Sport und Online  
T +41 (0)79 439 40 05  
fabrizio.foiadelli@motosport.ch

Mitarbeiter dieser Ausgabe:  
Lennart Andreas, Rolf Lüthi (lü),  
Fränzi Göggel (gö), Henrik Petro (hp),  
Michael Dichtl, Monika Stadler,  
Klaus Zaugg (za), Reinhold Trescher,  
Matthias Stickel, Eskil Suter, René  
Streuli, Maïke Geidel, Elio Crestani,  
Stephan Traber, Dimitri Hüppi (dh)

### LEITUNG MEDIENBERATUNG:

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

### PRODUKTMANAGEMENT:

Carmen Fraefel, T +41 (0)58 344 98 49  
carmen.fraefel@galledia.ch

### HERSTELLUNG:

galledia ag, Burgauerstrasse 50,  
9230 Flawil, Layout: Armin Heinzer

### ERSCHEINUNGSWEISE:

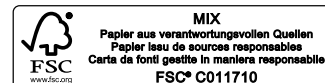
44. Jahrgang, ISSN 1420-0457  
14-tägig am Donnerstag

### AUFLAGE:

Druckauflage: 11000 Expl.  
Total verkaufte Auflage: 7748 Expl.  
Wemf-beglaubigt 2013-2  
Leser BRS (Broadest Readership):  
202000, Mach Basic 2013-2

Weitere Titel der galledia-Gruppe:  
Moto Sport Suisse, TÖFF, TIR, KMT,  
Marketing & Kommunikation, Organi-  
sator, Management & Qualität, Immo-  
bilien Business, SicherheitsForum,  
Safety-Plus, IT-Security.

printed in  
switzerland







EDITORIAL  
**RENNSPORT TOTAL**

TOBIAS KLOETZLI

Was haben wir anlässlich unseres Supersportler-Vergleichs geschwitzt. Nicht nur die hohen Temperaturen waren dafür verantwortlich. Begeistert haben wir am Limit (unserem!) versucht, die Unterschiede zwischen den vier Supersport-Granaten herauszukristallisieren und Grenzen zu erahnen. Beim genüsslichen In-den-Asphalt-Reiben der edlen Pirellis wurden neben Schweiß auch ordentlich Adrenalin und Glückshormone freigesetzt.

Gleichzeitig wuchs einmal mehr der Respekt vor unseren grossen Rennfahrern.

Auch vor jenen, die nicht zuvorderst im Rampenlicht stehen. Sie leisten Beachtliches. Zuvorderst beziehungsweise zuoberst auf dem Podest stand in Silverstone Tom Lüthi.

Nicht selten wird ihm vorgeworfen, er sei im Kampf zu lieb. In Silverstone hat er sich durchgesetzt und die Konkurrenz ausser Kampfdistanz gehalten. Was, wenn sich Zarco und Lowes nicht in die Quere gekommen wären? Egal, Lüthi hat gewonnen, ohne Wenn und Aber, herzliche Gratulation!

*T. Kloetzli*



**26**

**CLASSIC TT – ISLE OF MAN:**  
Vollgas und kein Pardon für alte Kolben auf dem Mountain-Kurs.



**30**

**SUPERMOTO-SM FRAUENFELD TG:**  
Dupasquier dominiert weiter. Spannung im Kampf um Platz 2 in der Meisterschaft.



**40**

**PARIS – DUNKERQUE:** Vom Eiffelturm über Kleinststrässchen und Offroad-Abschnitte bis an die Küste des Ärmelkanals.

**AM GAS**

- 6 Vergleich der Supersportler:** BMW S 1000 RR, Kawasaki ZX-10R, Yamaha YZF-R1M und Aprilia RSV4 RF.
- 18 Moto Guzzi MGX-21:** der italienische Bagger.
- 20 Michelin Power Slick Evo:** Grip für den Hobby-Rennfahrer.

**ZOOM**

- 22 Yamaha Racing Experience:** mit der R1M in Mugello (I).

**KLASSIK**

- 26 Classic TT – Isle of Man:** Vollgas-Zeitreise auf Egli-Vincent.

**SPORT**

- 30 Supersport-SM Frauenfeld TG:** Es geht in die Endphase.
- 32 Motocross-SM Mannens FR und Malers LU:** Viele Stürze und Köpferrollen bei der FMS.
- 34 Moto2-WM Silverstone (GB) und Misano (I):** Sensationssieg für Lüthi und Verletzungsspech bei Aegerter.

**AUF ACHSE**

- 40 Grossenduro-Adventure:** Die Paris – Dunkerque ist kein Spaziergang für Warmduscher.

**STANDARDS**

Updates	4
Kolumne	5
Occasion	21
Sportnews	36
Szene	46
Vor 25 Jahren	51
MSS 20/Impressum	51



Like uns auf  
facebook:  
Moto Sport  
Schweiz (official)

[www.motosport.ch](http://www.motosport.ch)

PARIS – DUNKERQUE (F)

# SURPRISE

Die dreitägige Roadbook-Tour für Fahrer von Grossenduros führt entlang einer anspruchsvollen Route im Zickzack über kleinste Strässchen, Feld- und Waldwege bis an die Atlantikküste. Gestartet wird mitten in Paris, keine 400 m vom Eiffelturm entfernt.

TEXT: **CHRIS PERGHER**

BILDER: **MARKUS MARSCHALLEK, COCORICORANDO, PERGHER**



Das Einschreiben dauert gerade mal zwei Minuten. Gestartet wird in kleinen Teams, die in Intervallen von wenigen Minuten auf die Strecke geschickt werden.







UNSER REISENDER  
**CHRIS PERGHER**

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 20 Jahren berichtet er regelmässig von seinen Touren im MSS.

**REGEN, REGEN UND NOCHMALS REGEN,** seit bald 400 km fahre ich nonstop durch eine wahre Waschküche. Doch endlich kommt Paris näher, laut Navi trennen mich nur noch 30 Minuten von einer warmen Dusche im reservierten Hotelzimmer. Es ist bereits nach 22 Uhr und stockdunkle Nacht, als auf der Autobahn vor mir plötzlich keine Rücklichter mehr zu sehen sind. Erst hinter einer langgezogenen Kurve sehe ich die Vollsperrung. Alle Fahrzeuge müssen vom Hauptzubringer runter und auf Nebenstrassen ausweichen. Das Navi tut sich schwer, eine Route ohne die gesperrte Strasse zu finden. Meine Strassenkarte hat zum Glück auf der Rückseite einen groben Stadtplan, und so zuckte ich im Stop-and-Go durch die Vorstadt in Richtung Zentrum. Erstaunlich, wie viel Verkehr es um diese Zeit noch hat. Kurz vor dem Hotel klappt's dann mit der elektronischen Routenführung wieder und ich versuche mich im Pariser Fahrstil. Ein dynamisch durch den Verkehr surfender Rollerfahrer wird zu meinem Zugpferd und wir kommen erstaunlich schnell voran, doch auf Dauer sind meine Nerven nicht stark genug und ich lasse ihn ziehen.







### EINE KURZE NACHT

Meine Weggefährten Markus und Kevin sind auf der Suche nach einer Tankstelle, die EC- oder Kreditkarten akzeptiert, beinahe ohne Benzin liegengeblieben und treffen erst weit nach Mitternacht ein. Trotz der kurzen Nacht finden wir uns am nächsten Morgen pünktlich um 7.30 Uhr beim Trocadero-Garten ein. Der Parkplatz ist schon gut besetzt, links und rechts stehen in Reih und Glied aufgestellt Grossenduros jeglichen Fabrikats und Alters. Ab und an gibt es auch Exotischeres zu sehen wie etwa eine Dreiergruppe Vespa-Fahrer oder eine nagelneue Ducati Scrambler. Fast ausnahmslos haben die Teilnehmer die nachdrückliche Empfehlung des Veranstalters, mit Stollenreifen an den Start zu gehen, beherzigt. Wie wichtig die Grobstoller wirklich sind, insbesondere nach dem vielen Regen der vergangenen Tage, werden wir alsbald erfahren. Doch dazu kommen wir später, vorab sage ich nur eins: Hätte ich die Verhältnisse auf der Strecke besser gekannt, wäre ich nicht mit einem Conti TKC 80 mit 70 Prozent Restprofil an den Start gegangen, und einen Reifenhalter hätte ich mir wahrscheinlich auch gegönnt.

Nach den nächtlichen Regenfällen zeigt sich Petrus heute besser gelaunt. Die dicken Wolken haben sich verzogen und die Sonne sucht sich einen Weg durch die Restfeuchtigkeit, leider steckt der obere Teil des Eiffelturms trotzdem noch im Nebel. Die Location ist genial und ein von der Morgensonne beschienener Eiffelturm im Hintergrund wäre noch das Tüpfchen auf dem i gewesen. Das Teilnehmerfeld ist international, viele Franzosen und Holländer, aber auch Belgier, Deutsche, Engländer und nicht zuletzt eine Handvoll Schweizer sind mit von der Partie. Die Einschreibung vor Ort geht keine zwei Minuten, gesprochen wird Französisch oder Englisch. Es klappt aber sicher auch ohne Fremdsprachenkenntnisse.

Die Atmosphäre ist locker und kollegial. Während einige noch schrauben, verbringen wir die Wartezeit bis zum Start bei Kaffee und Croissants, mit Spekulationen über die Herausforderungen des heutigen Tages.

### 9.20 UHR: ENDLICH GEHT'S LOS!

Auf der Suche nach einem Reifendruckmesser komme ich mit einem französischen TT 600-Fahrer ins Gespräch. Als Freund des Veranstalters ist er schon zum vierten Mal am Start und gibt mir den Tipp, den Reifendruck so tief wie möglich zu wählen, dies sei auf der heutigen Strecke von grossem Vorteil. Bezeichnend finde ich auch, dass er auf seiner Yamaha nagelneue Motocross-Reifen mit extrem viel Negativprofil aufgezogen hat. Schliesslich finde ich keinen Druckmesser, und so rollen wir mit Normaldruck in den Reifen an den Start. Gestartet wird mehr oder weniger in der Reihenfolge des morgendlichen Eintreffens, was uns im hinteren Mittelfeld einreihet und eine Startzeit kurz vor halb Zehn beschert. Im Zweiminutentakt werden die Teams auf die Strecke geschickt. Der Pariser Morgenverkehr verlangt volle Konzentration, insbesondere die Umrundung des Arc de Triomphe über den fünf- bis sechsspurigen Kreisverkehr an der Place Charles-de-Gaulle ist ein Erlebnis. Die Route führt über die N13/A14 zügig Richtung Nord-West aus der Stadt und überquert dreimal die Seine, ehe es bei Villennes-sur-Seine von der Schnellstrasse runter geht.

### DER WAHRE CHARAKTER DER PARIS-DUNKERQUE

Auf kleinen Strässchen geht es einige Kilometer über Land, ehe die erste Offroad-Passage ansteht. Auf eine Tankstelle haben wir vergeblich gehofft, und so lasse ich





**Die Paris - Dunkerque überrascht mit abwechslungsreichen und anspruchsvollen Routen. Bei so viel Action kann schon mal der Griff zum Schraubenschlüssel notwendig werden.**

nach Gefühl etwas Luft aus den Reifen. Eigentlich totaler Quatsch, sich auf den eigenen Daumendruck zu verlassen, und während die Luft zischend entweicht, mache ich eine mentale Notiz, mir endlich wieder einen Reifendruckmesser zuzulegen. Im Zickzack geht es entlang grosser Agrarflächen und durch kleine Wälder. Die Feld- und Forstwege sind wenig befahren und vom vielen Regen der vergangenen Tage komplett vollgesogen. Die Kombination aus lehmigem Boden und sehr viel Wasser verwandelt einzelne Passagen in wahre Rutschpartien. Der erdig-rutschige Eiertanz fordert regelmässig seinen Tribut und zwingt den einen oder anderen Teilnehmer zu Boden. Die Teams sind noch nahe beieinander und das Tempo ist gemächlich, so kann man sich langsam an das Terrain gewöhnen und die Umfaller richten kaum Schaden an.

Bei der Anmeldung gab es neben der Route «Adventure» auch die Möglichkeit, sich für die «Extrême» einzuschreiben. Die Unterschiede in der Routenführung sind klein, haben's aber faustdick hinter den Ohren. Bei der Anmeldung waren wir uns schnell einig, dass wir nichts verpassen wollten, und haben uns, ohne jegliche Erfahrung mit dem Event, gleich für die «Extrême» eingeschrieben. Und so dürfen wir nun jedes Schlammloch, jeden komplett überwucherten Feldweg, jeden Graben und auch alle kleinen und grossen Bachdurchfahrten voll auskosten. Wer hätte gedacht, dass man mit 260 km locker den ganzen Tag beschäftigt sein kann...

#### **ÜBUNG MACHT DEN MEISTER**

Das Feld zieht sich mehr und mehr auseinander, und jedes Team findet seinen Rhythmus. Mit einem Tripy am

Lenker geht die Navigation einfach von der Hand, und man kann sich voll auf die Strecke konzentrieren. Der Veranstalter stellt eine begrenzte Anzahl elektronischer Roadbooks zum Verleih bereit, die bereits bei der Anmeldung reserviert werden müssen. Ein strassenorientiertes Navi wie mein Garmin hingegen ist für die Track-Navigation nicht geeignet und kann nur als Ergänzung zum Papier-Roadbook genutzt werden. Wer sich für die Papier-Variante entscheidet, sollte einen Roadbook-Halter anbauen.

Auch wir finden unser Tempo und lassen uns von der Mischung aus kleineren und grösseren Herausforderungen, zusammen mit der immer wieder wechselnden Szenerie und der aufkommenden Abenteuerstimmung, in den Bann ziehen. Das Terrain verlangt volle Konzentration, denn es gilt immer mal wieder, ein ausbrechendes Rad abzufangen oder mit einem Fuss am Boden durch eine Serie von Schlammpfützen zu pflügen. Kilometerlang geht es über mit hohem Gras bewachsene Wege den Feldern entlang. Das dichte Grün lässt kaum etwas vom Vordergrund erkennen, und man hat wenig Ahnung, was einem als Nächstes vors Rad kommt. Entsprechend zäh ist das Vorankommen auf diesen Abschnitten, und wir freuen uns auf die regelmässig eingestreuten Schotterpassagen, auf denen man richtig Meter machen und den zähen Lehmboden aus dem Profil fahren kann. Das Wetter hält sich gut, mit Ausnahme eines unter einer Brücke abgewetterten Gewitters bleibt es trocken und phasenweise setzt sich sogar die Sonne durch. Unser Fahrstil wird immer flüssiger und zügiger, trotzdem zeigt die Uhr bereits halb Acht, als wir abends im Bivouac du Lieu Dieu eintreffen.





1

2

3

- 1 - An der Strecke gibt es riesige Windkraftanlagen.
- 2 - Kevin, Chris und Markus (v.l.) dreckig und zufrieden am Ziel.
- 3 - Die gemeinsamen Abendessen werden zelebriert.
- 4 - Landschaftlich und fahrtechnisch wird viel Abwechslung geboten.

**ZELTEN ODER HOTEL?**

Diese Frage stellen sich die wenigsten Teilnehmer, gehört doch das Campen zur Tradition der Paris - Dunkerque und ist für viele fester Bestandteil des Events. Insbesondere die gemeinsamen Abendessen mit offener Küche oder Grill tragen viel zum Spirit und der kollegialen Atmosphäre bei. Trotzdem setzten wir auf minimales Gepäck und verzichteten auf die Zeltausrüstung. Die Unterkünfte haben wir gleich nach dem Bekanntwerden der Route in zehn Minuten Fahrzeit von den Biwaks entfernt gebucht. So nehmen wir die Abendessen und den geselligen Teil mit und ziehen uns danach in trockene vier Wände zurück. Viele der Teams haben Begleitfahrzeuge mit Anhänger und brauchen sich ums Gepäck oder die Fahrtauglichkeit von Töff und Fahrer nach der Veranstaltung nicht zu kümmern. Da wir aber auf Achse an- und abreisen, gilt es, Ross und Reiter für die Heimreise fit zu halten. Ein Versenken des Töffs bei einer der beiden grossen Bachquerungen der «Extrême» oder ein grösserer Schaden am Fahrzeug würde unseren knappen Terminplan sprengen.

**MODERNES RODEO**

Den zweiten Tag gehen wir gelassener an. Auf ein Start-Ritual wie in Paris wird verzichtet, und die Teams entscheiden selber, wann sie in die Route einsteigen. Ausgeschlafen und frisch gestärkt sind wir bei den Ersten, die auf die Strecke gehen. Es ist leicht bewölkt, windig und ziemlich kalt, doch die Strecke hat es auch heute in sich und uns wird schnell warm. Die regenfreie Nacht und der Wind sorgen heute für trockeneren Untergrund, was sich gleich in gesteigertem Fahrspass niederschlägt. Die Landschaft ist im Vergleich zum Vortag etwas hügeliger, was den Teilnehmern auch mal eine anspruchsvollere Auf- oder Abfahrt beschert. Auch heute ist die eine oder andere Herausforderung in die Route eingebaut.

Zum Beispiel geht's in einer Passage mehrere hundert Meter einem von Brombeerranken gesäumten Single-Trail entlang bergab, auf dem uns die dornenbewehrten Ranken wie die Arme eines Kraken am Vorbeifahren hindern. Rutschige Waldpassagen, mit Wasser gefüllte Gräben, eine 70 bis 80 Zentimeter tiefe Bachdurchfahrt oder auch nur ein von Spurrillen durchzogener, matschiger Feldweg. Auf genauso einem Feldweg gehe ich nach einer Kurve zu schnell ans Gas und spüre wie das Hinterrad zum Überholen ansetzt. Klar gehe ich vom Gas und versuche die Fuhre mit Gegenlenken abzufangen, doch ein bisschen zu viel des Guten, und schon bricht das Heck auf die andere Seite aus. Von Kontrolle keine Spur mehr, wie auf einem wildgewordenen Stier versuche ich krampfhaft den Abwurf zu verhindern und schaffe es mit knapper Not, im Sattel zu bleiben. Unschönerweise stehe ich mit der Fuhre jetzt im angrenzenden Kornfeld, was den Bauern sicher nicht freuen wird.

**EINE ECHTE ÜBERRASCHUNG**

Am Abend des dritten Tages stehen wir im Zielraum der Paris - Dunkerque und lassen die Veranstaltung Revue passieren. Die spontane Idee, an einem für uns völlig unbekanntem Event teilzunehmen, hat sich gelohnt. Das Werbevideo auf der Homepage hat nicht zu viel versprochen, auch wenn wir weniger Staub und mehr Schlamm vorgefunden haben.

Ob wir nächstes Jahr wieder in Paris an den Start gehen oder eine der anderen Veranstaltungen nach dem gleichen Muster ins Auge fassen werden, steht noch in den Sternen. Die «La Vercingetorix» in der Auvergne oder der «Cathare Moto Trail» rund um Carcassonne, ganz im Süden der Grande Nation, locken mit neuen Landschaften und sicherlich neuen Herausforderungen. Die Franzosen sind sehr sympathisch, aber eben doch ein klein wenig verrückt! ////





4



## REISEINFO: PARIS – DUNKERQUE (F)

Die Paris – Dunkerque ist eine Motorradveranstaltung für Besitzer von Grossenduros, die auf der Suche nach etwas Abenteuer sind.

Gefahren wird in kleinen Gruppen nach GPS-Daten oder mit elektronischem Roadbook. Die Paris – Dunkerque hat keinerlei Wettkampfcharakter. In kleinen Teams geht's auf die vom Veranstalter ausgekoppelte Strecke. [www.paris-dunkerque.fr](http://www.paris-dunkerque.fr)



### ROUTE/DISTANZ

**An-/Rückreise:**  
Basel – Paris 520 km /  
Dunkerque – Basel 720 km

**Tag 1 bis 5 (Rally): Paris – Bivouac du Lieu Dieu 260 km, 120 km offroad. Bivouac du Lieu Dieu – Bivouac du Château de Bertangles 236 km, 110 km offroad. Bivouac du Château de Bertangles – La Taverne du Jean Bart 227 km, 110 km offroad**

Auf Veranstalterwunsch werden keine Routendetails veröffentlicht.

**Reiseregion/Distanz/Dauer:** Nordfrankreich. Strecke ab Basel ca. 2000 km (davon ca. 340 km offroad), fünf Tage.

**Kosten/Daten/Anmeldung:** Teilnahmegebühr an der Rally: EUR 395.–. Die nächste Paris – Dunkerque findet vom 5. bis 7. Mai 2017 statt. Cocoricorando, 84 rue Louis Bouquet, F-62840 Fleurbaix, Tel. +33 (0) 660 53 84 89, [www.paris-dunkerque.fr](http://www.paris-dunkerque.fr), E-Mail: [yann@cocoricorando.fr](mailto:yann@cocoricorando.fr)

**Sprache, Verständigung:** Bei der Anmeldung wie auch während der Veranstaltung wird in Französisch oder Englisch kommuniziert.

**Unterkunft/Verpflegung:** Hotel Auteuil Tour Eiffel, Paris, [www.auteuil-toureiffel.com](http://www.auteuil-toureiffel.com), Ü. o. F. im Dreibettzimmer EUR 70.–/p. P. Hôtel Athéna Friville, Friville-Escarbotin, [www.athena-hotel-friville.com](http://www.athena-hotel-friville.com), Ü. o. F. im Dreibettzimmer EUR 24.–/p. P. Les Ecuries de La Source, Amiens,

[www.chambre-hote-de-la-source.fr](http://www.chambre-hote-de-la-source.fr), Ü. m. F. im Dreibettzimmer EUR 47.–/p. P. Hôtel Athéna Friville, Dunkerque, [www.hotel-welcome.fr](http://www.hotel-welcome.fr), Ü. o. F. im Dreibettzimmer EUR 42.–/p. P.

**Karten:** Michelin Nr. 707, Frankreich Nordost, 1:500 000, ISBN 9782067200685, CHF 12.90, z. B. über [www.buch.ch](http://www.buch.ch). Für die Veranstaltung werden keine Karten benötigt. Eine Übersichtskarte Frankreich für An- und Abreise ist empfehlenswert.

GARMIN

EMBLEMA  
bikerbrillen