



pas de temps perdu ...
pendant que Monsieur prend
sa carte, Madame "ripoline"
la Triumph !



Le calme habituel du hameau de Sépey, résidence du président Albert Meyer du Trial-Club de Moudon a été troublé ce dernier week-end par les épreuves pétaradantes organisées par ses soins.

Comme les années précédentes, cette 8^e édition du Trial des Vestiges a mis en lice trois catégories de motos, dont celles de temps héroïques antérieures aux années soixante, considérées comme vestiges d'une technique dépassée sans doute. Elles ont toujours leurs pilotes et leurs admirateurs. Plus évolués, les engins construits plus tard sont classés en catégorie «anciennes», alors que les modèles perfectionnés de production récente entrent dans la classe des «motos actuelles». Pour chacune de ces catégories, l'épreuve sur le terrain comporte deux



degrés de difficultés, réservés aux «experts» ou aux «randonneurs». Il s'agit d'un parcours d'une quinzaine de kilomètres à travers les champs et les bois, avec une forte déclivité et des obstacles naturels à franchir sans poser le pied par terre:

Plus de 120 coureurs d'âge divers ont disputé les 4 manches dans un contexte international bien marqué. Ils provenaient en effet de quatre nations étrangères et de diverses régions suisses. Sans enjeu particulier, avec un cadeau-souvenir en bois à la clé, tous ont fait preuve d'endurance et d'adresse sous le soleil ou la pluie, dans une belle ambiance sportive. La démonstration finale sur le site de Sépey a permis aux champions de trial de donner toute la mesure de leur talent acrobatique et de leur maîtrise, pour le plus grand plaisir du nombreux public. Celui-ci a aussi profité de ces journées festives et des soirées fort animées, avec «ciné-bouffe», musique, chansons et danses sous une cantine des plus conviviales. Une parfaite organisation, dont le TCM est coutumier a présidé au déroulement sans accroc de ces belles journées consacrées au sport motocycliste.

Texte et photos E.Koog

Classement par catégories

Vestiges (motos antérieures à 1960):
expert (2 cour.) 1. Victor Gigot (B)
rang honneur 1. Werner Stoll (CH)

Motos anciennes (dès 1960):
expert (diff. él.) 1. Michel Bongard (CH)
rang honneur 1. Albert Boot (B)

Motos actuelles:
expert 1. André Rubod (F)
rang honneur 1. Walter Stoll (CH)

Vulliens Trial des Vestiges

Journal de
Moudon
1. 9. 2000



Yann



François

et Xavier



montée sur le tronc ... 1



2

un finish pour une belle démo.



et 3. Aie... aie !





Laurent
Daengeli



et



Vincent
Robert



Laurent ...
un saut spectaculaire !



VULLIENS ■ TRIAL DES VESTIGES

Les papys de la moto

Gilbert Prior, 67 ans, ne rate pas une seule édition de la désormais célèbre course.

JÉRÔME DUCRET

«**O**n n'est pas là pour jouer les vedettes, mais parce qu'on a du plaisir.» Prononcée avec un bel accent neuchâtelois du haut, cette phrase sort naturellement de la bouche de Gilbert Prior, un des fans de trial venus ce week-end au hameau du Seppy, à Vulliens, près de Moudon. A 67 ans, il ne rate pas une édition du désormais célèbre Trial des vestiges, organisé par un club de Moudon. Cette course présente la double particularité d'attirer des modèles de moto qui datent et des motards d'âge respectable, ces derniers ayant droit à quelques faveurs au niveau du classement.

Gilbert n'est pas un bleu du deux-roues. A l'âge de 20 ans, le virus l'a pris. Ancien champion suisse sur route, il conduisait à l'époque — à la fin des années 50 — une 500 cmc. «Ce qui se faisait de plus gros en Suisse.» Micro-mécanicien de profession, ce natif de La Chaux-de-Fonds a concouru dans des courses de côte, en marge de son travail. L'atelier professionnel lui servait parfois de garage, «en dehors des heures de boulot». Puis sont venus les enfants (trois), et une charge de famille qui a fait qu'il a renoncé à son sport. «Mais le virus m'a repiqué plus tard, en 1979, et je me suis mis à un autre type de moto, le trial.»



Gilbert Prior, ancien champion suisse de route, en action à Vulliens.

Jean-Paul Guinnard

Lorsqu'on lui demande d'expliquer ce que veut dire le mot «trial», Gilbert Prior se révèle introuvable. «Les gens confondent souvent avec le cross, un peu moins avec l'enduro, explique-t-il. Je dirais que, contrairement à ces deux autres sports, le trial est plutôt un exercice d'habileté technique, où il faut plutôt négocier des obstacles que faire la course.»

Il en fait la démonstration dans le parcours du Seppy: le pilote passe presque autant de temps à reconnaître la topographie de chaque zone qu'à la franchir avec sa moto.

«En fait, pour le trial, on peut parler de moto verte, lance le Chaux-de-Fonnier. Ce genre d'engin consomme peu d'essence, et ne laisse pas beaucoup de traces dans le paysage. Mais, malheureusement, la Suisse permet de moins en moins la pratique de ce sport, et pour moi le Trial des vestiges, ici, c'est la seule sortie de l'année.» Ce qui ne l'empêche pas de communiquer son virus en ligne descendante. Sa fille, à 8 ans, maniait déjà le gros cube. Quant à Michel, son fils, il l'accompagne systématiquement à Vulliens. «Et quand il gagne un trophée, comme l'an passé, c'est moi qui dois aller le chercher, plaisante Michel Prior. Parce qu'il prétend que monter sur le podium, ça le fatigue!» □

Plan du parcours

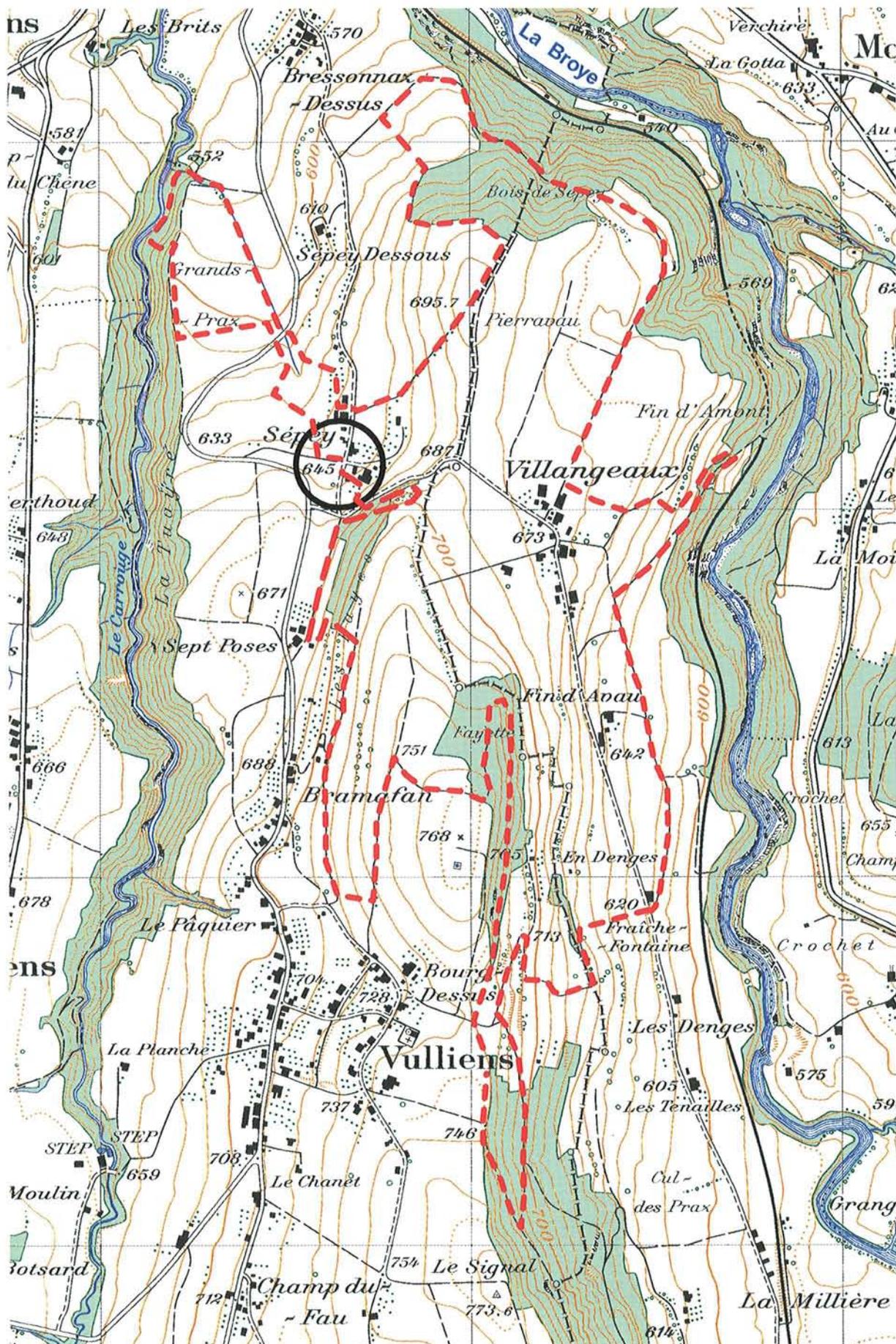
Dimanche 27 août 2000

○ départ, arrivée
cantine

● zones

--- interzone

TRIAL DES VESTIGES



Organisation:





9 sept.
Mariage
Sissi et
Patrick

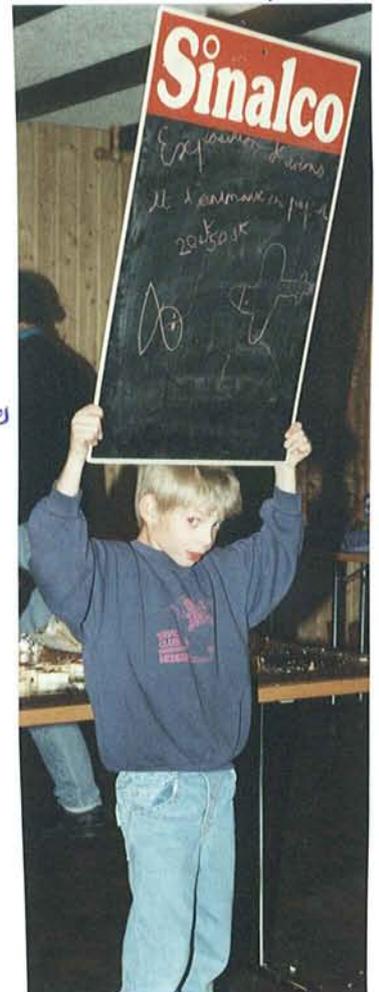


Trial du Club à Villangeaux le 4 novembre

le même soir, remerciements aux bénévoles des Vestiges



les enfants
ont organisés
une expo...!





11 nov.
Rallye organisé
par Sissi, Patrick,
Sylvie et Fredo



dernière épreuve : la course
au sac devant la grande
salle de Courge, lieu
d'arrivée.



Les trialistes à la
soirée FMS des champions
à Mélide au Tessin.
Jérémi Monnin est le
nouveau champion suisse
en Elite.

2000



Sortie du Club
à Grandval
les 14-15 oct. 2000
organisé par la
famille Henchoz
Trial sur 2 jours
mais aussi ...



visite d'un taxidermiste
avec une panoplie
exceptionnelle d'animaux
de toutes sortes ...



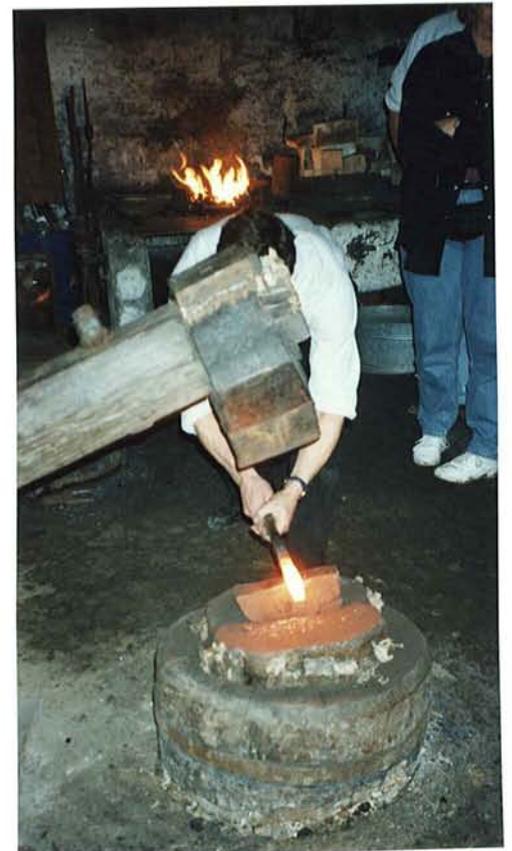
... en voici quelques
spécimens.



2000



A Grandval,
on visite
également une
forge à
l'ancienne.



Une roue à aube
actionne le marteau
ci-dessus. Le forgeron
l'utilise pour façonner
le fer et construire
des outils.

Trial classement annuel FMS

TRIAL ELITE CS/SM 2000

1. MONNIN JEREMIE, TAVANNES, HONDA, 154
2. GUILLAUME DOMINIQUE, BASSECOURT, YAMAHA, 140
3. GUENIN DAVID, DEVELIER, -, 94
4. SEURET GILLES, MOUTIER, HONDA, 85
5. ROBERT CHRISTOPHE, LA CHAUX-DE-FONDS, 58
6. RUDIN SVEN, SAULES BE, HONDA, 58
7. STAELHI MARCEL, OBERHOFEN THUN'SEE, HONDA, 50
8. DUCHOUD OLIVIER, ICOGNE, -, 43
9. WEILENMANN CHRISTIAN, BUCH AM IRCHEL, -, 37
10. ROBERT VINCENT, LA CHAUX-DE-FONDS, -, 32
11. DAENGLI LAURENT, CERNIER, -, 30
12. QUARTENOUD PASCAL, ST-AUBIN-SAUGES, -, 28
13. COTTET PHILIPPE, CHOEX, -, 22
14. KAUFMANN MICHEL, LA CHAUX-DE-FONDS, -, 11
15. CRAUSAZ CHRISTIAN, POSIEUX, -, 9

TRIAL EXPERT

COUPE SUISSE/SCHWEIZER-CUP 00

1. BEUTLER MARKUS, TRIMSTEIN, 137
2. MARTIG PAUL, SPREITENBACH, -, 135
3. WEBER WERNER, ZUFIKON, HONDA, 93
4. ZWEIACKER YVES, HEIMBERG, -, 93
5. AEBI JACQUES, RECLERE-ROCHE-D'OR, YAMAHA, 86
6. GAGO EUSEBIO, GENEVE, -, 63
7. DUMMERMUTH JOHANN, UNTERLANGENEGG, -, 51
8. PLUSS URS, GOLDIWIL (THUN), HONDA, 50
9. WALTHER OSKAR, SUSTEN, HONDA, 45
10. HUERLIMANN JOSEPH, COURFAIVRE, HONDA, 38
11. BUEHRER MARTIN, THAYNGEN, -, 36
12. STAMPFLI ALEXANDER, STABIO, -, 32
13. WEBER KARL, ZUFIKON, HONDA, 30
14. BUEHRER THOMAS, THAYNGEN, -, 30
15. MINDER REMY, ESCHERT, -, 26
16. CHRISTE ROBERT, CORMORET, -, 25
17. ANDRE RENE, UETENDORF, HONDA, 19
18. FREUDIGER FRANCIS, GRANDVAL, HONDA, 16
19. SPRING DANIEL, LATTERBACH, -, 9
20. TEUSCHER HANS, BOLTIGEN, -, 9
21. BUEHRER ROLAND, THAYNGEN, -, 7
22. AEGERTER BRUNO, SPIEZ, -, 3



TRIAL SENIOR

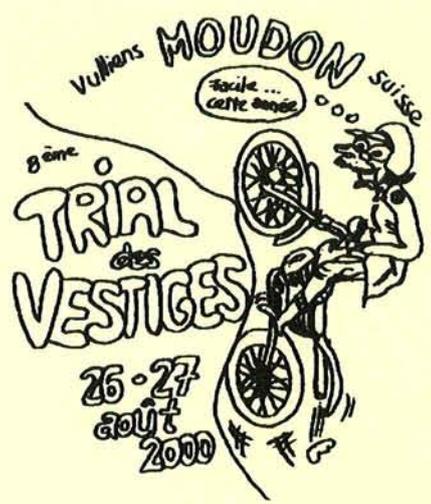
COUPE FMS / FMS-CUP 2000

1. KUBECEK MARCEL, ORSONNENS, -, 147
2. ZENKLUSEN HANS, RARON, -, 104
3. MEYER JEAN-PIERRE, VULLIENS, -, 84
4. MUELLER ALFRED, SPIEZ, -, 78
5. FUERST ALBERT, GRENCHEIN, -, 67
6. LIECHTI OLIVIER, ROCHES BE, -, 67
7. STUBI JEAN-MARIE, GENEVEYS-COFFRANE, -, 65
8. ARNOLD PASCAL, PONT-DE-LA-MORGE, -, 57
9. MATHEY JEAN-LUC, CHOULEX, 56
10. HENCHOZ CLAUDE, ESSERTINES-YVERDON, -, 50
11. KRONENBERG DANIEL, HAEGENDORF, -, 44
12. UHLMANN MAX, MAGGLINGEN/MACCOLIN, HONDA, 39
13. LAEDERACH PETER, HELGISRIED, -, 37
14. BUERKI MAX, OSTERMUNDIGEN, -, 33
15. AEBI CHRISTIAN, ALLE, YAMAHA, 23
16. KUEMMERLY MARCEL, SCHMIEDRUE, YAMAHA, 23
17. WICKY THOMAS, OBERKULM, -, 16
18. HOFER WALTER, ROPRAZ, -, 14
19. WEBER FELIX, ZUFIKON, HONDA, 12
20. STAMPFLI BEAT, HERZOGENBUCHSEE, 9
21. JACQUERIOZ ROLAND, FULLY, HONDA, 7
22. GRUENIGER PAUL, LYSS, -, 6
23. LIECHTI GERARD, ROCHES BE, -, 4
24. BEUTLER CHRISTIAN, OPPLIGEN, -, 3
25. ZWEIACKER PETER, SPIEZ, YAMAHA, 2

TRIAL JUNIOR

COUPE FMS / FMS-CUP 2000

1. ROY CHRISTIAN, FULLY, HONDA, 132
2. CINA NICOLAS, SALGESCH, HONDA, 125
3. SPRING ERICH, THUN, -, 114
4. ROMY JEAN-MARC, SORVILIER, -, 91
5. SCHLAEFFER ROLF, DOMAT/EMS, -, 90
6. TUESCHER YVAN, CREMINES, -, 78
7. MONBARON JOHN, TAVANNES, -, 55
8. HOFFMEYER VINCENT, COURTETELLE, -, 51
9. FUERST MARTIN, GRENCHEIN, -, 49
10. FRUTIGER SAMUEL, OBERHOFEN THUN'SEE, -, 41
11. TELLENBACH DENIS, MOUTIER, -, 40
12. METTAZ ADRIEN, FULLY, 20
13. RANDIN YANN, EPALINGES, -, 19
14. REBMANN UELI, SCHWENDEN, YAMAHA, 16
15. BIANCHI LORENZO, CORPATAUX-MAGNEDEN, -, 16
16. BEUTLER BRUNO, OPPLIGEN, -, 9
17. METTRAUX ROGER, LES HAUTS-GENEVEYS, 5
18. TRIPET YANN, SAULES, -, 1



J.-B. BERCLAZ - LAMON
VIGNERON - ÉLEVEUR
VENTHÔNE / SIERRE



GAS GAS modèle 2000
(à JP)



Quelques trialistes à la remise des prix FMS à Mélide (Tessin)

Liste des chars du Trial

No Char	Année	Titre du Char	Classement :		Participation	
			MOUDON		Lausanne	Neuchâtel
9	1983	Paris-Dakar (2 CV + Chameau)	4ème Jury	1er Public	NON	NON
8	1984	La formul à Sion (Formule 1 + voiture écolo)	1er Jury		NON	NON
10	1985	Les léopards sont-ils t'achetés ?	1er Jury	1er Public	OUI	NON
10	1986	La bourse au cours du monde (bateau)	1er Jury	1er Public	OUI	NON
24	1987	Les J.O. à Lausanne			OUI	NON
14	1988	Crasch boursier	6ème Jury		NON	NON
11	1989	Euromobile (usine)	2ème Jury		NON	NON
24	1990	Ferroutons nos camions (loco + Wagons)	1er Jury	1er Public	NON	NON
18	1991	Super CH ross	3ème Jury	2ème Public	NON	NON
22	1992	Le Gatt (la vache) Avec Ruminator, attention les déGATTs	1er Jury	1er Public	OUI	NON
23	1993	Nicollier à Cap Carnaval (la navette) Fête du Soleil sous contrat (2'000.-)	1er Jury	1er Public	OUI	NON
17	1994	Trialonosaure (Jurassic park) Fête du Soleil sous contrat (2'000.-)	1er Jury	1er Public	OUI	NON
15	1995	Triallion (le Roi Lion) Fête du Soleil sous contrat (1'900.-)	1er Jury	2ème Public (ex aequo Villars-Mendraz)	OUI	NON
17	1996	La bombe Chiractomique et Green-pisse Fête du Soleil sous contrat (2'000.-)	1er Jury	2ème Public	OUI	NON
16	1997	CHUVmobile + ambulance Carnaval de Lausanne sous contrat (2'000.-) Fêtes des vendanges Neuchâtel " (3'000.-)	1er Jury	2ème Public	OUI	OUI
12	1998	L'espace en point de MIR Carnaval de Lausanne sous contrat (2'000.-)	2ème Jury	1er Public (ex aequo 101 Dalmatiens)	OUI	NON
26	1999	Le Trial Club en vacances Fêtes des vendanges Neuchâtel " (3'250.-)	1er Jury	2ème Public	NON	OUI
25	2000	POSTWOOD Carnaval de Lausanne sous contrat (2'000.-) Fêtes des vendanges Neuchâtel " (3'250.-)	2ème Jury	1er Public	OUI	OUI

Cinq motards romands au départ

Celso Gorrara, Pierre Quinonéro, Philippe Cottet, Dominique Guillaume et Eric Rosselet: la bande des cinq s'attaque à la mythique épreuve africaine. Ils ne cachent pas leurs légitimes ambitions.

SYLVAIN MULLER

Pour tous les passionnés de sports mécaniques, l'entrée dans la nouvelle année est synonyme depuis bientôt un quart de siècle de sable et de belles images. Pour la vingt-troisième fois, le Paris-Dakar va démarrer, entraînant dans son sillage son lot de polémiques et de hauts cris émanant de ses plus farouches opposants. Loin de ces joutes oratoires, lorsqu'on discute avec ceux qui vont s'élancer dans le plus total anonymat, le vocabulaire utilisé est bien différent. Pour le Jurasien Eric Rosselet, qui participera à son troisième rallye, «le Dakar, ce n'est pas une drogue, mais presque». Pour Philippe Cottet, «c'est un rêve de gosse»; quant à Celso Gorrara, il repart plus motivé que jamais, alors que sa dernière tentative s'était soldée par une lourde chute et un rapatriement en avion.

Fait exceptionnel, ils seront cinq motards romands à s'élancer depuis Paris au petit matin du premier jour du troisième millénaire. Celso Gorrara et Pierre Quinonéro formeront le Jura-Dakar Team, les deux trialistes Philippe Cottet et Dominique Guillaume rouleront ensemble, tandis qu'Eric Rosselet s'élancera tout seul.

Une victoire avant l'heure

Pour ces cinq motards, ces premiers tours de roue seront déjà une victoire. Durant de longs mois, ils ont accumulé les expositions et les repas de soutien pour réunir leur budget

la discipline. Malgré son jeune âge, Quinonéro possède déjà un joli palmarès en Afrique, puisqu'il a participé deux fois au Rallye de Tunisie (1999 et 2000) et que, l'an dernier pour sa première participation au Dakar, il a terminé à une enviable vingt-quatrième place.

Expérience concluante

Avec six titres de champion suisse de trial, Dominique Guillaume n'avait plus rien à prouver dans la discipline. C'est pourquoi il s'est tourné vers l'enduro en découvrant à la fois la discipline et l'Afrique à l'occasion du Paris-Dakar 1999. Expérience concluante puisque, malgré son manque d'expérience, il aurait très probablement atteint la ligne d'arrivée si la mécanique ne l'avait contraint à l'abandon lors de l'avant-dernière étape. Guillaume roulera avec son copain trialiste Philippe Cottet. Ce dernier a suivi le même parcours que Guillaume, mais a participé à l'intégralité du Championnat suisse d'enduro 2000 pour préparer son Dakar. Pour cette première participation, Cottet a même enlevé le titre en catégorie National 2 temps, prouvant une fois encore que le trial reste la meilleure école de pilotage.

Cinquième et dernier pilote de la liste, Eric Rosselet est aussi le plus expérimenté. Trente-neuvième en 1999, dix-neuvième en 2000, Rosselet espère se hisser dans les dix premiers du classement cette année; mais au Dakar, le but



Le Paris-Dakar, c'est trois semaines d'efforts continus, dans des paysages à couper le souffle et sur des étendues qui font rêver tous les amateurs de tout-terrain.

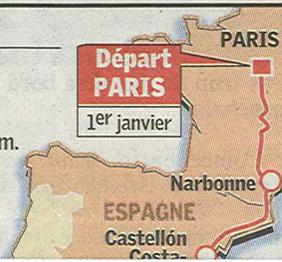
TempSport

Le 23^e Paris - Dakar

Le parcours

Le Paris-Dakar 2001 comprendra 20 étapes, pour une distance totale de plus de 10 000 km. Ces étapes se décomposent en:

- ▶ 3 étapes en Europe
- ▶ 4 étapes au Maroc
- ▶ 8 étapes en Mauritanie



Tout le monde en piste

Après un parcours original en 2000 — Dakar - Le Caire — les organisateurs ont opté cette année pour un retour aux sources. Avec cette première épreuve du troisième millénaire, ils veulent redonner la priorité à l'effort

mer les avions qui transportaient les mécaniciens et de remettre tout le monde sur terre, histoire de redonner une plus grande égalité de chances à l'ensemble des concurrents. La résistance des hommes comme

(plus de 50 000 francs par pilote). Ils ont soigné leur condition physique et préparé leurs machines, tout cela dans le seul but de parcourir 10 000 kilomètres de pistes en trois semaines. Trois semaines d'efforts continus, dans des paysages à couper le souffle et sur des étendues qui font rêver tous les amateurs de tout-terrain, trop à l'étroit entre les montagnes et les sévères lois helvétiques.

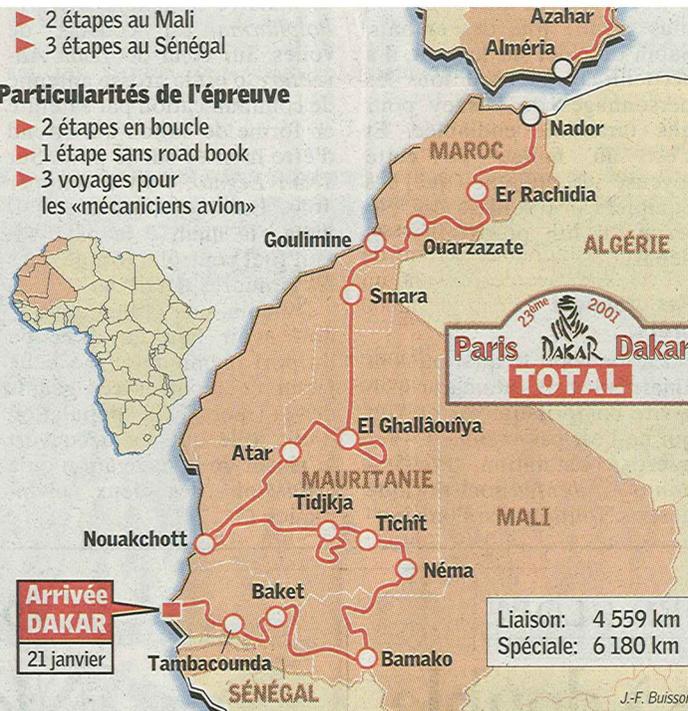
Quadruple champion suisse d'enduro, Celso Gorrara en sera à son troisième Dakar consécutif. Contraint à l'abandon lors des deux dernières éditions, il compte bien enfin atteindre les berges du lac Rose. Pierre Quinonéro, lui, est un nouveau venu dans le monde de l'enduro helvétique. Habitant à quelques kilomètres de la frontière suisse et possédant la double nationalité, il a participé pour la première fois cette saison au championnat national de

celle des machines s'en trouvant valorisée. Cette suppression des mécaniciens volants signifie que les équipages, qu'ils soient auto ou moto, devront engager leur logistique de soutien dans la catégorie des véhicules d'assistance. Dans le même ordre d'idées, les organisateurs ont aussi drastiquement limité le nombre de personnes autorisées à suivre la course d'aéroport en aéroport.

Avec quatre épreuves marathon qui se dérouleront au milieu de nulle part, deux étapes en boucle et une sans «road book» qui fera la part belle aux navigateurs, cette vingt-troisième édition du Dakar s'annonce disputée. L'adversaire ne sera pas seulement la moto ou la voiture des autres concurrents: il faudra plus que jamais compter avec le vent, la piste, le sable et tous les pièges du Sahara.

UTILE
 Découvrez le parcours, les conditions de participation et la liste des coureurs engagés, suivez la course sur le site Internet officiel: www.dakar.com

- ▶ 2 étapes au Mali
 - ▶ 3 étapes au Sénégal
- Particularités de l'épreuve**
- ▶ 2 étapes en boucle
 - ▶ 1 étape sans road book
 - ▶ 3 voyages pour les «mécaniciens avion»



Le départ de la caravane se fera à nouveau de Paris au petit matin du 1er janvier: elle sera composée de 123 motos, 93 autos, 34 camions et 62 véhicules d'assistance. Les trois premières étapes mèneront les concurrents dans le sud de la France, puis en Espagne, d'où ils embarqueront pour le Maroc. C'est là que les choses sérieuses commenceront, avec les premières pistes. Du Maroc au Sénégal en passant par la Mauritanie et le Mali — et en dépit des menaces proférées par les militants du Front Polisario, qui se battent depuis des décennies pour l'indépendance du Sahara occidental — les pilotes auront tout le loisir de rouler sur tous les types de terrain.

Afin de retrouver l'esprit originel du Dakar, l'équipe de Hubert Auriol a décidé de suppri-

celle des machines s'en trouvant valorisée. Cette suppression des mécaniciens volants signifie que les équipages, qu'ils soient auto ou moto, devront engager leur logistique de soutien dans la catégorie des véhicules d'assistance. Dans le même ordre d'idées, les organisateurs ont aussi drastiquement limité le nombre de personnes autorisées à suivre la course d'aéroport en aéroport.

Avec quatre épreuves marathon qui se dérouleront au milieu de nulle part, deux étapes en boucle et une sans «road book» qui fera la part belle aux navigateurs, cette vingt-troisième édition du Dakar s'annonce disputée. L'adversaire ne sera pas seulement la moto ou la voiture des autres concurrents: il faudra plus que jamais compter avec le vent, la piste, le sable et tous les pièges du Sahara.

Jean-Philippe Jutzi

Celso Gorrara



Date de naissance: le 22 septembre 1960.
Nationalité: italo-suisse.
Adresse: Bassecourt.
Profession: ingénieur en mécanique.
Moto: KTM 660 Rallye.
Site Internet: www.crea-web.ch/juradakar.

DR

Pierre Quinonéro



Date de naissance: le 25 septembre 1977.
Nationalité: franco-suisse.
Adresse: Plancher-Bas (F).
Profession: commercial.
Moto: KTM 660 Rallye.
Site Internet: www.crea-web.ch/juradakar.

DR

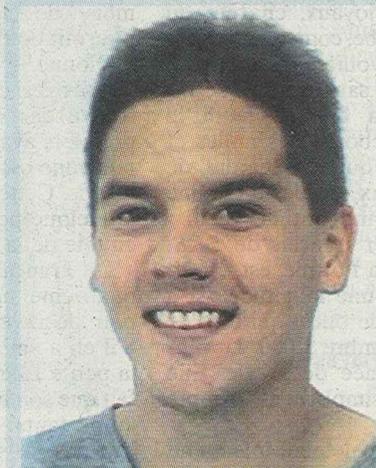
Dominique Guillaume



Date de naissance: le 6 janvier 1968.
Nationalité: Suisse.
Adresse: Bassecourt.
Profession: électricien.
Moto: Yamaha TTR 600.
Site Internet: www.guillaume.infoju.ch.

DR

Philippe Cottet



Date de naissance: le 8 juin 1971.
Nationalité: suisse.
Adresse: Choëx/Monthey.
Profession: technicien.
Moto: Yamaha TTR 600.
Site Internet: www.dakar.ch.

DR

Eric Rosselet



Date de naissance: le 13 juillet 1964.
Nationalité: franco-suisse.
Adresse: Moirans-en-Montagne (F).
Profession: responsable magasin pneumatique moto.
Moto: Monnier XR 650.
Site Internet: www.rosseleteric.com.

Guinard