

Tramstrasse 100 das Original!



FORTSCHRITT In voller Schräglage voll in die Eisen – das war selbst für Fachleute bis vor kurzem etwas Unmögliches: Nun hat Bosch Japan in Zusammenarbeit mit KTM den Spagat geschafft und bringt das erste kurventaugliche ABS auf den Markt! **Seite 2+3**

GEBODIGT Das Schweizervolk hat den 150%-Aufschlag abgelehnt: Damit kann der Grundstein für eine faire, transparente Strassen-Politik gelegt werden. Die nächste Vorlage, die «Milchkuh-Initiative» zielt in dieselbe Richtung. Meine Gedanken dazu **ab Seite 2**



TÖFF FÜRS LEBEN? Alles zu seiner Zeit, denn im Leben ändern sich die Geschmäcker. So habe ich in meiner Jugend mit einer Honda GoldWing begonnen, bin dann im Gelände und auf der Rennstrecke gelandet und träume seit 23 Jahren von einem Automat! **Seite 4+5**

KURVEN WETZEN Bei schönstem Wetter durften wir in Interlaken dem schönsten Hobby frönen: Wir erwischten DEN Tag im Frühling, an welchem es am meisten Spass machen konnte – bevor der Schnee kam. Bericht und Bilder dazu auf **Seite 6!**



New home of ♥ I love Töff ♥



Editorial von Urs Tobler (58)

Erfolg mit Begrenzung

Als wir zu zweit an der Tramstrasse 100 die «Erste NUR-Motorrad-Fahrschule der Schweiz» eröffneten, startete eine Erfolgsgeschichte mit nunmehr 27-jähriger (Aus-) Dauer: Nirgends wurde so kompromisslos auf das hohe Ziel hin, dem Fahrschüler, der Fahrschülerin von A-Z eine gute Ausbildung zu vermitteln, gearbeitet. Seit anfangs November weiss ich nun, dass dieser Erfolg an eben dieser Adresse, die einen Ruf weit über die Kantonsgrenze hinaus geniesst, ein Verfallsdatum hat: Bis zum 31. März 2016 muss ich mein Geschäft geräumt haben und ausgezogen sein. 2007 hat es in den Besitzverhältnissen des Hauses eine Änderung gegeben und nun hat mir der neue Hausbesitzer, der selbst im Haus wohnt, gekündigt: Nach der dringend notwendigen Totalsanierung im Untergeschoss wollen sie mich nicht weiter als Mieter dulden. Immerhin konnte ich mit der Schlichtungsstelle einen 2-jährigen Aufschub erreichen, sonst wären meine seit 10 Jahren erstmals geplanten grossen Ferien auch noch bachab gegangen.

In den nächsten zwei Jahren muss ich mich also auf Änderungen einstellen: Eigentlich würde ich gerne mein Geschäft so wie es ist, in der gleichen Umgebung, die für meine Anfänger so wichtig ist für die ersten Fahrten, und in derselben Nachbarschaft weiterführen, natürlich am liebsten immer noch mit der Adresse Tramstrasse. Dies wird aber nicht so leicht sein, da es nur wenige Geschäftsliegenschaften gibt und die für mich auch noch bezahlbar sein müssen: Denn, auch wenn ich mich sehr wohl fühle, ist die ganze Infrastruktur für die saisonbedingt kurze Arbeitsdauer doch ein riesiger finanzieller Aufwand, der mich zwar glücklich, aber bestimmt nicht reich gemacht hat! Da ein wenig zurückzuschrauben, wäre auch für meine absehbare Zeit der Beschäftigung im Hinblick auf mein Alter, sicher eine Möglichkeit, damit ich nicht in die Altersarmut falle hineinlaufe. Insofern bin ich sehr offen, solange ich weiterhin meinem selbstgewähltem Motto «Töff, Töff – nüt als Töff!» treu bleiben kann: Das Erteilen von Motorradunterricht, speziell die Arbeit mit jedem einzelnen Kunden, ist meine Spezialität und die Liebe zu meinem Lehrerberuf. So erwarten mich auch im neuen Jahr wieder Herausforderungen, wenn auch andere, als die ich mir freiwillig gewählt hätte ...

Herzlichst

Urs Tobler

Signal: Das NEIN zum Vignetten-Wucher

Mit dem Resultat der Abstimmung vom 24. November 2013 könnte in der schweizerischen Verkehrspolitik eine neue Ära eingeläutet worden sein: Niemand war gegen den Verkehrsbeschluss und damit gegen den Bau neuer Autobahnen, jedoch 60% der Stimmentenden dagegen, auf wessen Buckel er umgesetzt werden soll. Seit vielen Jahren fließen 70% der von den Auto- und Töff-Fahrern bezahlten Abgaben in die allgemeine Bundeskasse und in den öffentlichen Verkehr. Nun sollte via Erhöhung des Vignettenpreises um 150%, mittels «Kopfrämie» noch mehr belastet und damit abgestraft werden, wer mehrere Fahrzeuge besitzt, trotzdem ja immer nur eines im Verkehr bewegt werden kann!

Ob es an dieser Ungerechtigkeit lag, die im Abstimmungskampf meiner Meinung nach viel zu wenig Beachtung fand, oder ob es daran lag, dass jeder sein eigenes Portemonnaie schützen wollte oder ob es noch andere Gründe gab, wird bestimmt noch mit einer «Studie» herausgefunden werden. Die Steuererhöher wollen genau studieren, wie sie die nächste zu schlagende Schlacht angehen müssen, um in einer Volksabstimmung gewinnen zu können.

Was mich persönlich am meisten gestört hat ist die Dreistigkeit unseres Parlamentes in Bern, das überhaupt kein Sensorium hat, wenn es um die Anliegen des privaten Verkehrs geht: Ich habe sowieso das Gefühl, dass «die da oben», in einer anderen Welt leben und jede Bodenhaftung verloren haben. Allen war klar, dass die zu bauenden Strassen von jemandem bezahlt werden müssen. Aber wie überall, auch in einem Privathaushalt, muss das, was man mehr ausgibt, an einem anderen Ort eingespart werden. Der Bund aber macht genau das Gegenteil: Er wollte 378 km Strassen von den Kantonen übernehmen, was die Kantone entlastet hätte, damit sie ihn im Bestreben unterstützten, einen weiteren Raubzug auf das Portemonnaie der auto- und töfffahrenden Bevölkerung zu lancieren. Wäre dieser ungerechte, weil auf das einzelne Fahrzeug bezogene Zuschlag innerhalb vernünftiger Grenzen geplant worden - es standen 70 Franken, vielleicht 80 Franken für die Vignette zur Diskussion -, dann hätte es wohl kein Referendum gegeben! Ohne Volksabstimmung hätte das Parlament wenigstens den Spatz in der Hand gehabt, als vom Storch auf dem Dach zu träumen. In der Diskussion hat sich unsere Verkehrsministerin Doris Leuthard, nicht durch besonders gute Dossierkenntnisse hervorgetan, hat sie doch auch den Lastwagen eine Autobahnvignette angedichtet, was zu einer lustigen Aktion der Brummi-Fahrer geführt hat: Liebe Doris, nur für dich...



(Fortsetzung auf Seite 7)



Ankern in voller Schräglage



Das System dosiert die Bremsung...



...Maschine hält sicher an!



KTM-Bosch advanced ABS

Neuigkeiten und Trends 2013

Während vielen Jahren gingen alle Entwicklungen an den Motorrädern vorbei: Während die Autos ab 1987 fast ausnahmslos mit Einspritzung und Lambda-Sonde gesteuertem Verbrennungsprozess zur Abgasentgiftung ausgerüstet waren, wurde dies erst nach 2000, abgesehen bei BMW-Motorrädern, durch andere Hersteller eingeführt. Zwar gab es seit den frühen 90er-Jahren Versuche mit ABS-Systemen und anderen elektronischen Helferlein, doch im Gegensatz zu den Autos waren dies alles nur «Versückerli»: Entweder sie funktionierten mehr schlecht als recht, oder sie waren begrenzt auf ausgewählte Modelle. Ich selbst war nie ein grosser Befürworter, da die neuen Systeme das Töfffahren nicht einfacher, sondern noch viel komplexer machten. Da war an der 85er-GoldWing sanfter technischer Wirkung: Trat ich nur dal, dann bremste eine scheinbar im zwar so effizient, dass kursen immer bestetoren bekam. Sie hat-dass ich meine Vorder-nem einzigen Finger



meine Kombi-Bremse vergleichsweise ein Eingriff mit grosser auf das Fuss-Bremspe-Scheibe der Doppel-Vorderrad mit, und ich an Weiterbildungs-Noten von den Instruk-ten nicht bemerkt, bremse nicht mit ei-angerührt hatte!

Nun wurde kürzlich die Katze aus dem Sack gelassen: Die Niederlassung von Bosch in Japan hat seit 2009 an einem Projekt gearbeitet, welches das kurventaugliche ABS-System zum Ziel hatte. KTM war sehr interessiert an diesem System und begann schon früh, an der Entwicklung mitzuarbeiten. Dabei werden verschiedene Sensoren von gut ausgerüsteten, sprich teuren Modellen mitbenutzt, die schon für andere Funktionen zur Verfügung standen. So sind die ABS-Systeme zwar sehr effizient in der Regelung, konnten aber nicht erkennen, wenn sich das Motorrad zu überschlagen begann. Andere Systeme verhindern das Überschlagen beim Beschleunigen, was wiederum etwas mit der rasanten Entwicklung der Reifen zu tun hat: Diese bieten Grip (Haftung) wie man es früher nur von Rennreifen kannte, und dies bei durchaus akzeptabler Laufleistung. Wie beim Wheelie durch die hohen Beschleunigungskräfte ist das Schräglage ein Pro-ner Traktionskontrolle Hilfe durch die Tech-auch nur innerhalb der zen gefahren werden: Alltagsmotorrädern reich des Normal-Rennfahrers, gerückt Elektronik kaum mehr



Wegschmieren in der blem, welches mit ei-geregelt wird. Bei aller nik, kann natürlich physikalischen Gren-Doch sind diese bei immer mehr in den Be-fahrers, also Nicht-und deshalb ohne zu kontrollieren.

Ich habe dazu verschiedene Zeitschriften gelesen und überall haben die Redaktoren ihren Kampf geschildert, bei der Präsentation dieses kurventauglichen ABS in voller Schräglage wirklich «voll in die Eisen» zu gehen! Schon beim Geradeausbremsen hatte ich jeweils Mühe, als ich die ABS-Systeme noch nicht aus dem Eff-Eff kannte, einfach rücksichtslos in die Bremsen zu greifen. Was dabei passieren kann, wenn man sich sachte an die Grenzen tastet, erlebte eine Fahrlehrerin von mir anlässlich ihrer Prüfungsbremung: Sie griff zu wenig hart in die Vorderradbremse, das ABS-System wurde dabei nicht aktiviert und das BMW-Motorrad mit Jahrgang 2006 überschlug sich! Fazit: Doppelter Beckenbruch und sie wird mit grosser Wahrscheinlichkeit nie mehr ein Motorrad führen. Sie hatte die Grundschulung in einer anderen Fahrschule gemacht, wo dem Bremsen nicht diese Beachtung wie in unseren Grundkursen geschenkt worden ist – mit ver-



NC 700S

heerenden Folgen, schade. Zurück zur Präsentation des neuen Motorrad-Stabilitäts-Kontrollsystems (MSC) auf dem Bosch-Testgelände in Boxberg: Wie von Geisterhand bremste die Maschine in voller Schräglage erst sanft, dann immer heftiger bis zum Stillstand. Durch das dosierte Mitbremsen am Hinterrad wird dabei die Kurvenlinie eingehalten. Die Elektronik erkennt ganz viele Parameter, von der Schräglage über die Nickbewegung beim Einbremsen in der Vordergabel, den Gripp-Verhältnissen an den Rädern usw. Mit Geschwindigkeiten von nahezu 100 km/h, beinahe kratzenden Fussrasten auf der Strassen-Enduro von KTM 1190 Adventure voll ankern ohne dabei zu stürzen oder gross von der Fahrlinie abzuweichen, das ist ein Fortschritt, den selbst Fachleute für Zweiräder unerreichbar hielten. 2013er-Modelle, die bereits mit der entsprechenden Elektronik ausgerüstet sind, können damit nachgerüstet werden.

Die zweite Stufe an Fortschritt ist der **Benzin-Verbrauch**: Zwar waren beispielsweise die seit vielen Jahren eingespritzten BMW-Motorräder dafür bekannt, dass sie mit dem Sprit, ohne an Fahrspass einzubüssen, bedeutend sparsamer bewegt werden können als andere Marken. Mit den vor 2 Jahren lancierten

NC-Modellen, die mit einem «halben» Civic-(Auto)Motor ausgerüstet sind, ging Honda einen neuen Weg: Sie nahmen die viel weiter entwickelte Autotechnologie direkt hinüber in einen Zweiradrahmen. Und sie erreichten, zusammen mit einer langen Gesamtübersetzung, sensationell niedrige Verbräuche – allerdings verbunden mit einer wenig spektakulären Kraftentwicklung, was je nach Einstellung beim Fahrer nicht die grossen Emotionen weckt. Das mit dem Doppelkupplungsgetriebe kombinierbare Aggregat ist gerade für jene, die einfach eine Fahrmaschine mit wenig Fahreraktivität suchen, wie sie im Integra-Roller optimal serienmässig mit einem guten Fahrtwind- und Wetterschutz zur Verfügung gestellt wird, ein umweltschonender und zukunftsweisender Alltagsbegleiter. Dies hat selbst bei den sportlich orientierten Journalisten Neugier geweckt, was damit, ohne auf Fahrspass zu verzichten, alles möglich ist. In Motorrad 20/2013



Das Benzin-Sparwunder Innova 125

gab es dazu einen herrlichen Verbrauchstest, mit so unterschiedlichen Modellen wie der heissen Ducati 1199 Panigale bis zur erwähnten kleinen Honda NC 700S.

Ein weiterer Punkt zur Umweltverträglichkeit betrifft den Lärm: Die vom Hersteller aufgewendeten Bemühungen werden vom Kunden oft wieder zunichte gemacht! Die in Tests gezeigten Zubehöranlagen produzieren meistens grössere Lärmemissionen bei teilweise geringer Mehrleistung. Ich rede jetzt nicht von den Krawalltüten, die vor allem von Fahrern einer ganz bestimmten Marke, die die mangelnde Power mit Lärm ersetzen müssen, verbotenerweise spazieren gefahren werden. Sie nehmen gelassen in Kauf, dass damit das Gehör eines Kleinkindes, welches von seiner Mutter im Kinderwagen auf dem Trottoir geschoben wird, irreparabel geschädigt wird! Ist es Unwissenheit oder Rücksichtslosigkeit? Traurig ist, dass es in gewissen Kreisen «zum guten Ton» gehört. «Loud pipes save lives» ist ihr geflügeltes Wort. Glücklicherweise konnten sich unsere Behörden trotz anderer Bemühungen dazu durchringen, sich diesbezüglich den europäisch schärfer werdenden Lärmgesetzen anzuschliessen ohne dass die Schweiz ein extra-Züglein fährt.



Tobias Klötzli zeigt die benötigten Teile. Bilder von www.motosport.ch

Zitate zum Schräglagen-ABS:



MotoSport Schweiz 20/2013, S. 28: So viel vorweg: Nach langem Überwinden und Herantasten griff auch ich bei Schräglagen nahe der Rutschgrenze voll in die Eisen und hatte das grosse Aha-Erlebnis. (...) Seite 29: Ich verliess mich bisher recht hemmungslos auf Assistenzsysteme, dennoch brauchte es viele Anläufe und riesige Überwindung, um in voller Schräglage voll zu ankern.



MOTORRAD 23/2013 S.53: Die Piloten werfen sich mit ihren KTM 1190 Adventure in die tiefste Schräglage (...) und ziehen dann abrupt den Handbremshebel durch (...) Zwei-, dreimal quieken die gequälten Vorderreifen (...) doch dann fahren alle deutlich verzögert mit geringerer Schräglage weiter.



MotorradABENTEUER 6/2013, S.86: Meine gesammelte Erfahrung von tausenden Kilometern auf dem Motorrad einfach über Bord werfen (? ...) Also gut: Das Zweirad-konditionierte Gehirn so weit wie möglich ausschalten, Zähne zusammen beiszen und mit verkniffenen Augen am Bremshebel zupfen. Es passiert nichts! (...) Nächster Versuch: Da nix passiert ist, werde ich mutiger (...) und lange mit Wucht in die Bremsen.



1977 GoldWing



1978 GoldWing-Club



1982 GW Wohlen-Ausfahrt



1981 USA I



1986 USA II



1986 USA II



1990 USA III

Töff, Töff – nüt als Töff: Tramstrasse 100 – ein

In den 27 Jahren des Bestehens der «Tramstrasse 100», der ersten «NUR-Motorradfahrerschule der Schweiz» (und immer noch die einzige ihrer Art!), hat sich die Schule zu einer Institution in der Schweizer Motorrad-Szene gemauert. Als ich zusammen mit Küde Bachmann hier das Geschäft 1987 eröffnete, war ich kein unbeschriebenes Blatt: Ich hatte mit 22 Jahren meine erste Honda GoldWing gekauft und ein Jahr später die Interessengemeinschaft für GoldWing-Fahrer «GoldWingS» (S für Schweiz) ins Leben gerufen, woraus später der GoldWing-Club Schweiz entstand. Kaum war ich Fahrlehrer und hatte das Töff-Fahrlehrer-Seminar besucht, wurde ich in den Vorstand des Töff-Fahrlehrer-Verbandes (SMFV) berufen und war dort zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit. Dabei kamen mir meine Erfahrungen vom GoldWing-Club zugute. 1987 war mein letztes Jahr im GoldWing-Club und gleichzeitig der Höhepunkt meiner Karriere: Ich durfte anlässlich des internationalen GoldWing-Treffens in Zug als Hauptpreis in der Tombola eine GoldWing Aspencade verschenken! Wegen meines eigenen Geschäftes zog ich mich aus diesen Engagements zurück. Ab 1991, nachdem Küde nach Fällanden zog und ich allein war, engagierte ich mich beim Aufbau der Fahrlehrerschule in Wohlen und hatte in meinem ersten Fahrlehrer-Jahrgang einen ganz prominenten «Schüler»: Bruno Kneubühler, den wohl berühmtesten und erfolgreichsten Privatfahrer unter den Töff-Rennfahrern aller Zeiten. Nach dem Rückzug aus diesem Projekt, begann ich aus Spass Rennen zu fahren, erst Scooter, später Strasse – just for fun! Parallel dazu lernte ich durch meine Frau in Deutschland Leute kennen. Es ging um die Organisation «MOTO aktiv e.V.». Dadurch kam ich zum Geländefahren, was mich insgesamt 4 mal in die Sahara führte und zur Rennszene, wo ich u.a. am Nürburgring einen Instruktorenlehrgang begleiten konnte und ein paar Mal als Instruktor auf der Nordschleife im Einsatz stand. Das wohl eindrücklichste Rennstrecken-Erlebnis wurde mir aber auf der Rennstrecke in Brunn durch Peraves-Ecomobil geboten, als ich zwei Wertungsrunden mit einem solchen Fahrzeug fahren durfte: Bei 52 Grad Schräglage berührt man mit dem Rad des Fahrgestells den Boden, das gelang mir in der ersten Runde perfekt und in der zweiten Runde etwas weniger perfekt – doch die gefahrene Zeit durfte sich für einen Rookie sehen lassen.

Danach galt meine ganz grosse Liebe in meiner Freizeit dem Geländefahren: Zwar habe ich keine Rennfahrer-Karriere als Moto-Cross-Fahrer, doch reichte es für insgesamt 4 Wüstenreisen in der Sahara, von Tunesien, über Algerien bis Libyen. Um dafür fit zu sein, besuchte ich regelmässig Geländetrainings, wo ich teilweise als Instruktor (oder besser gesagt: Fahrlehrer) in den Einsatz kam. Seit ich nicht mehr mit meiner Frau Luzia zusammen bin, also in den letzten 10 Jahren, kam diese Liebe etwas zu kurz. Aber immer dann, wenn ich mich mal z.B. anlässlich der Stella Alpina im Gelände tummeln konnte, ging es trotzdem: Die regelmässigen und mehrwöchigen Enduroferien von Ende der 90er-Jahre mit Bruno Langenegger auf Zypern, hatten mich diesbezüglich weit nach vorn gebracht. Als Tourguide kann man sich nicht gut blamieren, zum Schluss wagte ich mich an «Hills» (montée impossible), vor denen ich früher viel zu viel Respekt gehabt hätte.

Doch bei all dem, bin ich im Grunde genommen immer ein «GoldWinger» geblieben: Es gibt bestimmt stärkere und schnellere Maschinen auf dem Markt, wenn es aber ums Reisen geht, dann ist die Kraft, die von diesen Boxer-Motoren ausgeht, unübertrefflich! Der tiefe Schwerpunkt lässt das Gewicht vergessen, sobald die Fuhre mal in Betrieb ist, der Windschutz lässt längere Distanzen kürzer erscheinen, weil man nicht gegen die Luft ankämpfen muss, und, last but not least, das Einpacken bzw. Wegpacken von Reisegepäck fällt nicht so schwer wie bei anderen Motorrädern. Dazu eine nette Anekdote: Ein Journalist, der einmal die Gelegenheit hatte, die 6-Zylinder-GoldWing zu testen, nahm die Gelegenheit wahr, mit seiner Freundin ans Mittelmeer zu fahren – als sie alles eingepackt hatten, das man für einen solchen Trip braucht, war das Riesen-Top-Case immer noch leer! Kurzentschlossen (es ist schon einige Jahre her!) stellte er seine Schreibmaschine hinein und konnte so unterwegs arbeiten ...

Innerhalb meiner Tätigkeit als Fahrlehrer konnte ich praktisch alles fahren, was es so gibt. Ich hatte Spass, mit welcher Maschine, vom 50 Kubik-Scooter bis zum 2-Liter-Chopper, auch immer ich fuhr: Hauptsache es hat 2 Räder! Oder, höchstens das dritte Rad in einer Linie, wie bei meiner 1000er-GoldWing mit Einradanhänger. Seitenwagen war nie ein Thema, erstens hatte ich viel Respekt vor dem «so-andersartigen Gefährt», welches genau das Gegenteil fährt was man als Solofahrer erwartet, und zweitens geniesse ich die G-Beschleunigung, welche mich bei schneller Kurvenfahrt in den Sattel drückt. Mich am Lenker zu halten, dass ich nicht vom Gefährt runterfalle, war mir zu anstrengend. Und so



1977 Unterwegs nach Griechenland



1978 Portugal-Spanien



1979 Nordkapp



1987 Tombola-Preis



1992 Isle of Man



1993 VSR-Prüfung



Frauen-Rennen



1996 Scooter-Rennen

Rückblick zu meinem Werdegang

brachte ich es nur zu einer Runde Nürburgring-Nordschleife, damals auf einem MZ-Gespann. Von der Unvernunft abgehalten wurde ich, mir je ein Piaggio-Dreirad-Transporter zuzulegen, durch die plausible Erklärung meines Honda-Händlers, dass diese Dinger eh nie laufen ...

Der Unterschied zu den «richtigen» GoldWingern ist, ähnlich wie die unverbesserlichen Harley-Fans, dass bei mir der Horizont dort nicht aufhört: Jede Maschine hat ihren Reiz, jede hat Vor- und Nachteile, jede hat ihr bevorzugtes Einsatzgebiet. So bin ich in Vergleichstest oft gar nicht überrascht, wenn irgendein Tester sagt, dass er dies von dieser Maschine so nicht erwartet hat. Vor vielen, vielen Jahren bekam ich im Tausch gegen meine Aspencade eine Harley Softtail für ein paar Kilometer auf der Glarner Seite des Pragelpasses. Ich machte mir ein Vergnügen daraus, eine für damalige Verhältnisse recht sportliche GPZ600 den Pass hochzuscheuchen. Die Harley beschleunigte so druckvoll aus den Kurven und es gab fast keine Geraden, wo die Kawa ihr sportliches Beschleunigungspotential hätte ausspielen können. Auf der Passhöhe war die Fahrerin sehr erstaunt, dass es ihr nicht gelungen war, mich abzuhängen. Ich denke, es gibt in jedem Motorradfahrer-Leben Lebensabschnittspartner in Form eines Motorrads: Erst etwas, was leicht zu bedienen und leicht zu beherrschen ist mit nicht zu aggressiver Leistungsentfaltung und nicht zu bissigen Bremsen. Kommt man damit an die Grenzen, dann ist es Zeit, sich was Besseres zuzulegen. Da kommt natürlich der persönliche Geschmack, aber auch die Erwartungen: Fahre ich häufig zu zweit, fahre ich kurze oder lange Distanzen? Ist es Sport- und Hobbygerät oder Alltagsvehikel, mit welchem ich zur Arbeit fahre? Nicht alle Maschinen eignen sich für beides. Oft kann man sich schlecht von der ersten Maschine trennen: Kein Problem, man kann mit einem Wechselschild beide gleichzeitig besitzen und bewegen. Merkt man, dass man aber so oder so nur noch eine davon regelmässig fährt, sollte man ehrlich sein und sich von der anderen trennen. Dann wird das Wechselschild frei für eine Neue? Oder vielleicht doch für einen Roller für den Arbeitsweg? Denn nur mit einem Töff auszukommen, könnte ich mir schlecht vorstellen. Und dann gibt es auch noch die Möglichkeit, und dies immer mehr, neue Maschinen anlässlich von organisierten Events oder mit mehrtägiger Miete beim Töffhändler kennenzulernen. Oft erübrigen sich damit die Gelüste und Träume, wenn man von der Wirklichkeit eingeholt wird. Ein nicht zu unterschätzender Faktor stellt der Händler dar: Ist man gut bedient, macht man nicht gerne einen Markenwechsel. Aber nicht immer hat seine Marke das beste Motorrad seiner Klasse. Vor allem neue Maschinen müssen unbedingt zum Markenhändler gebracht werden, sonst erlischt die Garantie. Geht es aber um Zubehör oder um Reifen, dann muss das nicht zwingend die Markenwerkstatt sein. So kann man seinen «alten» Händler ja trotzdem noch ab und zu berücksichtigen und verliert nicht den Kontakt zur gewohnten Umgebung. Diesen kann man auch anlässlich von Einladungen pflegen. Oft gibt es im Frühling oder vor Weihnachten spezielle Wochenenden oder Tage, mit Maschinenvorstellungen und Probefahrten. Da kann man sich ein Bild vielleicht von ganz anderen Maschinen machen, als die, die man schon gefahren ist. Ich nenne das Horizontzerweiterung – das kann nie schaden, aber vielleicht gefährlich sein für den «jetzigen Fahruntersatz». Das sind dann Gespräche, die mit dem Satz beginnen: «Was meinst Du, wie viel würde ich noch für meine jetzige bekommen?» Dann ist man gut beraten, wenn man beim Kauf die gängigste Farbe und nicht unbedingt eine exotische Lieblingsfarbe gewählt hat. Sonst ist das Interesse des Händlers, eine Occasionsmaschine an Zahlung zu nehmen, sehr beschränkt.

Mein Wunschmotorrad gibt es leider noch nicht: Als ich 1990 in Amerika anlässlich der Internationalen Motorrad-Sicherheits-Konferenz in Orlando die ganze Chefetage von Honda Japan antraf (die US-Verkäufe waren innerhalb eines Jahres von über 2 Mio auf etwa 200'000 Maschinen eingebrochen), versprochen sie mir, dass in 4 Jahren eine GoldWing mit Automat auf den Markt kommen würde. Das wäre 1994, in dem Fall, eine 1500er 6-Zylinder-GoldWing gewesen. Im Jahr 2000 wurde die neue 1800er präsentiert, die seither in Varianten gebaut wird: Designänderungen, abgespeckte Versionen bis hin zur neusten, soeben angekündigten Valkyrie, einem Töff im Vmax-Layout, gepowert mit dem aktuellen 1800er Motor. Ich habe natürlich sofort die Bilder gecheckt: Gibt's noch einen Kupplungshebel – leider ja! Aber, in Anbetracht dessen, dass es immer mehr Honda-Modelle mit der DCT gibt, ist es bestimmt nur eine Frage der Zeit, bis diese «Highend»-Klasse ebenfalls von den Errungenschaften der modernen Technik profitieren darf. Nach 23 Jahren warten kommt es auf ein Jährchen oder zwei auch nicht mehr an ...



Alpen-Rallye mit Moto aktiv



1998 Tunesienreise



1998 Tunesienreise



2000 Milleniums-Reise

2000 Milleniums-Reise



2000 Milleniums-Moment



2004 Libyen-Reise



2004 Libyen-Reise



2004 Libyen-Reise



Nürburg-Ring Moto aktiv



1998 Rennstrecke Brünn/CZ



1999 Ecomobil-Cup Brünn



GL 1000 mit Einradanhänger



Honda VFR 1200



Honda Crossrunner

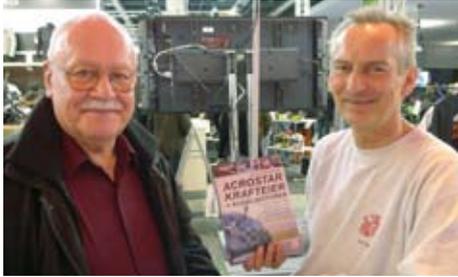


Honda Crosstourer

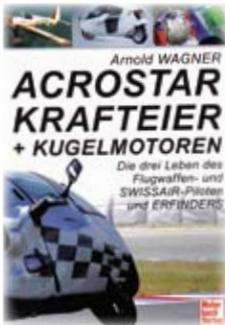


Honda GW Evo, Automat

Die drei Leben des Arnold Wagners



Noldi geniesst eine ganz besondere Beachtung auf meiner Homepage: Unter «Motorräder» gibt es eine Rubrik «Spirit of Winterthur», dem letzten grossen Coup Noldi's, wo er Weltgeschichte geschrieben hat. Noldi ist kein bequemer, aber ein unendlich arbeitsamer Mensch, der vor nichts zurückschreckt. Dass er uns dieses Buch geschrieben hat, ist eine Meisterleistung, ist er doch nicht nur ein guter Ingenieur, sondern auch ein guter Autor! Zu kaufen an der Tramstrasse für Fr. 40.–



LOVERIDE 22 am 4. Mai



Die 22. Ausgabe dieses MEGA-Events, der grössten Töff-Party der Schweiz, findet immer am ersten Sonntag im Mai statt. Da ich **wegen der Ferien nicht an der SWISS MOTO'14 teilnehmen kann**, wird das der einzige Auftritt sein. Seit 2007, meinem 20. Jubiläum, zu welchem ich mir das «rote Zelt» geleistet habe, sind wir regelmässig dabei. Mein Stand wird wieder der offizielle Anlaufpunkt des Bündner Gold-Wing-Stammtisches sein. Mehr dazu unter «Veranstaltungen» auf meiner Homepage.



Bericht Kurs Interlaken vom 18. April 2013

Der Kurs in Interlaken gehört bereits zum Standard-Angebot an der Tramstrasse 100. In zwei Gruppen fuhren die Teilnehmenden nach Interlaken, ich führte die spätere Gruppe ab der Waldegg über die bekannte Route Entlebuch-Schallenberg. Diesmal erwischte ich die falsche Abfahrt, so dass wir einen «kleinen Umweg» (Halbanschluss!) einlegen mussten. Da ein Grossteil der Zimmer im Oberländerhof schon belegt waren, mussten wir in die Nachbarschaft ausweichen.

Der Kurs am Morgen startete bei herrlichem Wetter: Wir hatten genau den besten Tag im April erwischt. Unter der Leitung von Roland Schneider konnten wir fleissig dem Kurvenfahren fröhnen, wie man auf den Bildern gut sehen kann. Wie starke Schräglagen Arthur (72j.) mit seiner kleinen BMW hinlegte, erkannte ich erst beim Bearbeiten der Bilder! Wir liessen alle ein bisschen Metall zurück! Fast alle ...



Roman



Dominik



Remo



David



Arthur



Sigrid

Ein Highlight war dann wieder die begleitete Heimfahrt über den Eriz: Tinu hat sich «geopfert», denn es sind doch einige Abzweigungen auf diesem (Um-) Weg zu finden. Ganz, ganz herzlichen Dank dem Berner Instruktoren-Team, das uns einmal mehr Gastrecht gegeben hat – wir haben es ausnahmslos genossen, ohne Reue. Der Termin für 2014 ist der Donnerstag, 10. April 2014.

Übrigens: Roli ist inzwischen Vater geworden! Er kam mit der stolzen Mutter Manu und der 4monatigen Tochter zur Weihnachtseinladung – so herzlich!



Die Geschichte zum «I love Töff»-Kleber

Es war ein Zufall: Ich lernte anfangs der 90er-Jahre eine junge Frau in Dübendorf kennen, deren Vater ebenfalls Töff fuhr und – das war natürlich das Entscheidende – eine gute Idee umgesetzt hatte: Er war der Vater des «I love Töff»-Klebers! So kam ich dazu, Hans Stalder kennenzulernen.

Wie vermutet stand am Anfang der «♥NY»-Kleber Pate. Das war aber nicht der Ausgangspunkt der Geschichte, sondern ein Inserat für einen Kleber mit der Silhouette eines Töffs und darunter stand so klein, dass man es unmöglich aus Distanz lesen konnte: Ich fahre auch! Die Idee, die hinter dieser Aussage stand, liess Hans grübeln. Er, der aus der Werbebranche kam, wusste, dass die Botschaft kurz und prägnant sein musste. So kam ihm, siehe oben, die Idee mit dem «♥Töff». Eine befreundete Grafikerin musste seinen Entwurf umsetzen, was wegen des Sonderwunsches «alles in kursiv» gar nicht so leicht war. Mit diesem Entwurf ging er zu einem ehemaligen Schulkameraden, einem Siebdrucker, der zwar nicht selbst in der Lage war, aber ihm mit der Adresse weiterhelfen konnte. Seither fertigt dessen Bruder die Kleber, inzwischen zu Tausenden.



Im Bild (von 1996) Sue Stammbach vom MotoSport Schweiz anlässlich der Preisverteilung bei der Übergabe des Sponsorings durch die AMS Kurse.

Den Durchbruch zu einer weiteren Verbreitung der Idee schaffte Hans mithilfe der damalige MSS-Redaktorin Sue Stammbach: Sie war von seinem Kleber

dermassen begeistert, dass sie sofort einen redaktionellen Beitrag im damals wöchentlich erscheinenden (einzigen) Schweizer Töff-Heftli platzierte, mit dem Resultat, dass nicht nur Hans Geschäftsbriefkasten, sondern gleich auch das Milchkästli darunter über und über mit Briefumschlägen vollgestopft war. Man konnte einen Kleber gegen 2 Fr. in Briefmarken oder gleich 10 Stück gegen ein Zehnerntöfli mit frankiertem Rücksendumschlag bestellen, zu diesen Erstkunden dürfte ich bestimmt auch gehört haben. Später erhielten die Tramstrasse 100-Kunden zusammen mit dem Weihnachtstkärtchen den «♥Töff»-Kleber immer wieder zugesandt.

Hans sitzt mir vis-à-vis: Mit seinen 81 Jahren ist er noch immer sehr vif und präsent, seine Gedanken und Erinnerungen präzise wie ein Schweizer Uhrwerk.



Im Bild (von 2006) Hans Stalder beendet seine Töff-Karriere 2008 auf einer BMW R1200 RT und fährt heute Saab Cabriolet.

Ich bin mit ihm übereingekommen, dass ich sein Werk übernehme und es in seinem Sinn weiterführen werde. Im vergangenen Frühling hatte ich fast 200 Töff-Händler angeschrieben, mit mässigem Erfolg. Mein Versprechen, dass ich 10% meines erzielten Umsatzes der IG-Motorrad zukommen lassen werde, und sie damit also ein «gutes Werk» an der Sache der Töff-FahrerInnen unterstützen, konnte sie noch nicht dermassen beflügeln. Aber ich werde nicht so schnell aufgeben ... – das hat Hans verdient, merci!

Signal: Das NEIN zum Vignetten-Wucher
(Fortsetzung von Seite 2)

Hoffentlich erkennt nun die «classe politique» Bern das Zeichen der Zeit: So, wie sie bis jetzt mit der Finanzierung der Strassen umgegangen ist, kann es nicht weitergehen. Offenbar ist auch die «Milchkuh-Initiative» zustande gekommen. Das heisst, wenn sie nun nicht im Sinne der Strassenbenützer zukünftige Politik betreibt, wird das Volk in Bälde Gelegenheit haben, ein Wort mitzureden. Mit der Vignette wurde 1984 eine zusätzliche Geldquelle eröffnet, nachdem bereits vorher der Treibstoffzuschlag von 20 auf 30 Rappen erhöht wurde, mit dem Versprechen, das Autobahnnetz mit diesen Mitteln fertigzustellen. So sind Milliarden und Milliarden zustande gekommen, die zweckentfremdet wurden: So finanziert die Öffentlichkeit alljährlich insgesamt 11,5 Milliarden Franken zur Defizitdeckung des öffentlichen Verkehrs.

In der gleichen Zeit wurden Dutzende von Strassenprojekten mit dem Argument zu Fall gebracht, dass neue Strassen neuen Verkehr generieren würden. Aus dem Studentakt im öV wurde nach und nach ein Halbstudentakt und der Ruf nach Viertelstudentakt bleibt angesichts der ständig überfüllten Züge, Busse und Trams nicht ungehört. Denn auch das attraktive Angebot des öV generiert zusätzlichen Verkehr: Vor allem übers Wochenende sind Heerscharen von Jugendlichen mobil, die früher mangels Zugangs zur Mobilität Hausaufgaben erledigten, in ihrer Umgebung die Freizeit verbrachten. Nur mit dem Unterschied, dass jede Fahrgelegenheit im öV zu 40% durch die Allgemeinheit finanziert wird.

Wer sein privates Fahrzeug benützt, wird nicht subventioniert, sondern im Gegenteil laufend schikaniert, wie beispielsweise durch extra so angeordnete Verkehrsinseln, dass die Busse in den Haltestellen während der Einsteigezeiten nicht mehr überholt werden können. Heute heisst die Devise im Verkehr nicht mehr miteinander sondern gegeneinander. Dieselben Kreise, die solche Schikanen unterstützen und fördern, beklagen sich über die Aggressionen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern: Zusammen mit dem unglücklichen Vorrecht der Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen, das von vielen Velofahrern auch gleich noch benützt wird ohne abzusteigen, führt das «zum Recht des Schwächeren», der Fahrzeugführer oft in gefährliche Situationen bringt: Notbremsungen und damit herbeigeführte Auffahrunfälle verursachen viele Verletzungen mit bleibenden Schäden, die schon manche Existenz dauerhaft zerstört hat. Hinzu kommen **Bussen und ein Polizeistaat auf der Strasse**, der seinesgleichen sucht. Es geht **nicht mehr um die Verkehrssicherheit, sondern einzig um das Abzocken** des Privatverkehrs! Es ist nun an der Zeit, auch in der Finanzierung der Strassen transparente Verhältnisse zu schaffen: So wie für die Bahnen geplante Infrastruktur-Fonds muss auch für den Strassenverkehr ein Konzept vorgelegt werden, wie in Zukunft die National-Strasseninfrastrukturen bezahlt werden sollen – was, wer und wie bezahlt! Ob dann wohl auch 40% durch den Steuerzahler subventioniert werden?

Urs Tobler, Töff-Fahrer aus Leidenschaft,
Autofahrer aus Notwendigkeit und
öV-Fahrer von Zeit zu Zeit aus Vernunft

I ♥ Töff

KURSDATEN 2014

Fahrzeugbeherrschung

Verkehrsbeherrschung

Kursart	Theorie	Teil 1	Teil 2	Kursart	Theorie Erg.	Ergänzung	Kurventechnik*	Kursart
Kurstag	<i>Freitag</i>	<i>Samstag</i>	<i>Samstag</i>	Kurstag	<i>Dienstag</i>	<i>Mittwoch</i>	<i>Freitag</i>	Kurstag
Beginn:	18.30	07.45	07.45	Beginn:	19.15	17.00	08.00	Beginn:
Ende ca.	22.15	12.45	12.45	Ende ca.	21.30	21.15	17.00	Ende ca.

*Dieser Kurs wird im Toggenburg durchgeführt und beinhaltet eine theoretische Vorbereitung am Vorabend (19.15-ca. 21.30h)

<i>Jan.</i>	_____	_____	_____	<i>Febr.</i>	_____	_____	_____	<i>Jan.</i>
<i>März</i>	<u>28.Febr.</u> 21.	<u>1.</u> 22.	<u>8.</u> 29.	<i>März</i>	<u>FR, 14.</u> 1.Apr.	<u>SA, 15.</u> 2.Apr.	<u>Freitag, 28.</u> <u>Samstag, 29.</u>	<i>März</i>
<i>April</i>	<u>11.</u> 25.	<u>12.</u> 26.	<u>19.</u> 3.Mai	<i>April</i>	<u>22.</u> 6.Mai	<u>23.</u> 7.Mai	25.	<i>April</i>
<i>Mai</i>	<u>9.</u> 23.	<u>10.</u> 24.	<u>17.</u> 31.	<i>Mai</i>	<u>20.</u> 3.Juni	<u>21.</u> 4.Juni	30.	<i>Mai</i>
<i>Juni</i>	<u>6.</u> 20.	<u>7.</u> 21.	<u>14.</u> 28.	<i>Juni</i>	<u>17.</u> 1.Juli	<u>18.</u> 2.Juli	27.	<i>Juni</i>
<i>Juli</i>	<u>4.</u> 18.	<u>5.</u> 19.	<u>12.</u> 26.	<i>Juli</i>	<u>15.</u> 29.	<u>16.</u> 30.	25.	<i>Juli</i>
<i>Aug.</i>	<u>8.</u> 22.	<u>9.</u> 23.	<u>16.</u> 30.	<i>Aug.</i>	<u>19.</u> 2.Sept.	<u>20.</u> 3.Sept.	29.	<i>Aug.</i>
<i>Sept.</i>	<u>5.</u> 19.	<u>6.</u> 20.	<u>13.</u> 27.	<i>Sept.</i>	<u>16.</u> 30.	<u>17.</u> 1.Okt.	26.	<i>Sept.</i>
<i>Okt.</i>	<u>3.</u> 24.	<u>4.</u> 25.	<u>11.</u> 1.Nov.	<i>Okt.</i>	<u>FR, 17.</u> FR, 7.Nov.	<u>SA, 18.</u> SA, 8.Nov.	<u>Freitag, 17.</u> <u>Samstag, 18.</u>	<i>Okt.</i>
<i>Nov.</i>	<u>14.Nov.</u> 5.Dez.	<u>15.Nov.</u> 6.Dez.	<u>22.Nov.</u> 13.Dez.	<i>Dez.</i>	<u>FR, 28.Nov.</u> FR, 19.Dez.	<u>SA, 29.Nov.</u> SA, 20.Dez.	Samstag, 8.	<i>Nov.</i>

Anmeldung in der Regel bis spätestens 14 Tage vor Kursbeginn

Verlangen Sie die Spezial-Prospekte zu den Themen

- Ausbildung - Weiterbildung - Kurse & Veranstaltungen

- www.motoschule.ch - www.tramstrasse100.ch - www.1987-2012.ch

● **Der Schlüssel zu mehr Sicherheit und maximalem Fahrspass !** ●

Urs Tobler, Tramstr. 100, 8050 Zürich, Tel. 044 313 13 33, Fax 044 311 72 35

seit 1987: 27 Jahre «Töff, Töff - nüt als Töff !»