



NEU: Apfelbaumstrasse 28



40 Jahre GoldWing-Fahrer

Am 31. März 1977 startete meine GoldWing-Karriere: Am Seilergraben in Zürich bei Moto-Taiana übernahm ich auf dem Trottoir die Riesen-Maschine. Vorher war ich 3 Jahre 250er-CB gefahren, die bestimmt 100 Kilogramm weniger wog. Jährlich legte ich in den Anfangsjahren jeweils 25'000 km zurück, als Reallehrer hatte ich bis zu 4 mal wöchentlich einen freien Nachmittag. Es gab kaum einen Tag, an dem ich nicht auf der Maschine sass. Hatte ich keine Zeit dazu, dann fuhr ich wenigstens zum Nachessen ins Rest. «Mühlibächli» in Altendorf SZ. Mit dieser Maschine besuchte ich Griechenland, Spanien und Portugal, den Norden bis zum Nordkapp und 1981 die Westküste der USA. Ab 1978 gab es überall GoldWing-Treffen, 1980 liess ich keines aus: England, Dänemark und Schweden waren zum ersten Mal vertreten.



Spalierstehen Hochzeit Markus + Lilo Egli

Am 6. Febr. 1985, einen Tag nach Küde, übernahm ich bei Honda-Keller meine zweite GoldWing, eine vollverkleidete Aspencade, benannt nach einem berühmten Motorrad-Treffen in Colorado. Diese Maschine kam 1984 auf den Markt und sah so aus, wie man sich heute eine GoldWing vorstellt: Bequeme Sitzbank, mit Lehne und Armstützen für den Beifahrer, Gepäckboxen rundum und eine grosse Tourenverkleidung, die es erlaubt, 1000 Kilometer an einem Tag zu absolvieren ohne Ermüdungserscheinungen. Mit dieser Maschine bin ich bis heute 250'000 Kilometer gefahren. Sie war 2 mal auf der Isle of Man, in Amerika legte ich 1986 44'000 km in insgesamt 30 US-Staaten inklusive Kanada zurück. In Australien bewegte ich 2014 eine 1984er-Aspencade über 7'200 km.



2Rad Zürich 1987 Stand HJCS & GWCS

Im März 1988 durfte ich auftrags des MOTORRAD-Hefes den ersten Fahrtst der 6-Zylinder-1500er GoldWing in der deutschen Ausführung mit dem «Pizza-Case» durchführen. 2 Jahre später fuhr ich zusammen mit meiner Frau Luzia auf zwei 1500er-Maschinen von Phoenix/Arizona bis nach Orlanda/Florida. An einem Tag legten wir in Texas über 1000 km zurück. Diese Maschinen flogen dann mit uns zurück nach Frankfurt für den Reiseveranstalter «Big-BikeTours». Auf der internationalen 2-Rad-Sicherheitskonferenz in Orlanda war die ganze Chefetage Honda's zugegen. Auf die Frage, wann die GoldWing mit Automatik-Getriebe herauskommen würde, prognostizierten sie 4 Jahre. Weshalb dass es nicht dazu gekommen ist, würde mich schon interessieren. Und so warte ich noch immer – nicht auf die göttlichen Eingebungen wie die bayrische Regierung, sondern – auf die GoldWing mit Automatikgetriebe, wie lange wohl noch?



Honda EVO6, Concept 2007



Triumph Bonneville Retro-Alberto Cisano



Ducati Scrambler

2017 Motorrad-Trends!

Selbst für Marketing-Strategen ist es Kaffee-Satz lesen, wenn es um die Trends und die Verkaufszahlen von morgen geht: Was sucht der Kunde, was spricht ihn an, womit kann ich seine Verkaufslust ködern? Die Schweiz wird von Autobauern als Testmarkt benützt: Die Schweiz hat keine Autoindustrie, also hat niemand hier Heimvorteil oder nationale Ressentiments. So kann man das Verkaufsverhalten einer neutralen Käuferschaft beobachten.

Wenn man den Schweizer Markt betrachtet, im Gegensatz zum europäischen Markt, so wurden hier in den letzten Jahren erstaunlicherweise sehr viele Harleys verkauft. Wenn man bedenkt, dass es vor allem die Bergstrassen sind, die hier das Töfffahren so attraktiv erscheinen lassen, so passt dies wenig zum Image dieser Maschinen. Es sind aber nicht nur die urbanen Gegenden, wo dieser Harley-Boom stattgefunden hat. Es muss offenbar einen anderen Grund geben für diesen Verkaufserfolg. Es gibt kaum eine Harley die unangetastet bleibt, jeder Eigner individualisiert seine Maschine.

Dies ist der Verkaufserfolg der neusten Yamaha- und Triumph-Modelle: Sie bilden die Basis, um stark individualisierte Fahrzeuge zu bauen, dank des grossen Angebots an Zubehöerteilen. Das weist auf den Trend hin, dass in der heutigen Gesellschaft Wert darauf gelegt wird, einen Töff nicht so zu belassen, wie er ab Fabrik geliefert wird, sondern ihn so zu verändern, dass er die Persönlichkeit seines Besitzers widerspiegelt. Jeder möchte sich selbst darstellen, das macht auch vor dem Geschlecht nicht halt. Auch Frauen suchen sich das Zubehör, was ihnen besser gefällt.



Harley XL 1200-Karin Basler



Harley XL 1200-Silvia Fierz

Einen anderen Trend sieht man bei den Enduros, ich spreche da von Maschinen, die zwar so aussehen, wie wenn man damit um die Welt fahren könnte, aber von den wenigsten so bewegt werden. Verschiedene Hersteller bieten Zubehör an, welches in unseren Breitengraden wenig Sinn macht, aber für eine Reise durch die Wüste wichtig ist. Was manche nicht bedenken, ist das Zusatzgewicht, welches durch unnötiges Zubehör generiert wird. Erst kämpft der Hersteller um jedes Gramm, das Maschinengewicht möglichst tief zu halten, damit der Kunde wieder unnütz aufrüsten kann. Die BMW R1200 GS ist ein gutes Beispiel dafür.

**ACHTUNG: Samstag 25. Febr. 2017 Neu-Eröffnung «Rüegg-Motos», Forchstr. 220, 8032 Zürich
RE-OPENING YAMAHA AND IXS-FLAGSHIPSTORE SAT FEB 25th 2017 Forchstr. 220, 8032 Zürich**

2017 Motorcycle Trends!

Even for marketing experts, trying to foresee the trends of tomorrow is like gazing into a crystal ball: What is the customer looking for, what is trendy, how can demand be stimulated? In contrast to the European market Harley holds an amazing market share in Switzerland, yet considering that it is the Swiss mountain roads that are so attractive to motorcyclists, this does not necessarily match the image of Harley. But it is not just urban areas where Harleys are popular. So there must be another reasons for success: There is hardly a Harley that is not customised by its owner.

Yamaha and Triumph are successfully tapping into this trend: their latest models are designed to allow strong customisation and offer a wide range of accessories. This shows an important shift. Owners want to modify their motorcycles to reflect their personality, and both men and women are looking for accessories that make their bikes (and themselves) look better.

A second trend is Enduros - motorcycles that look as if you could ride them around the world, though very few are used in this way. Various manufacturers offer accessories that don't make much sense at our latitudes but would be important say for crossing a desert. What about the weight this adds? Are manufacturers really struggling to reduce weight just so that customers can add accessories to upgrade their look?

Years ago BMW made more turnover with accessories and clothing than with motorcycles. Meanwhile the GS is omnipresent. Production and sales figures have doubled in the last 10 years. And the sale of accessories is still booming!



XV950, conquistador, by Rüegg Classic Customs

«40 Jahre GoldWing-Fahrer»

Im Herbst und Winter 76/77 sass ich jeden Morgen beim Frühstück vor 2 Bildern, herausgetrennt aus der MO-TORRAD-Zeitung. Eines zeigte eine Yamaha XS 750 auf einem Bahnsteig, das andere eine Honda GL 1000 beim Höhenflug – abgehoben, mit beiden Rädern in der Luft! Eines dieser beiden Motorräder soll es sein: Denn, nach jahrelangem Ketten- spannen war es mir klar, dass ich nur noch eine Maschine mit Kardantrieb kaufen würde. Schliesslich obsiegte die Gold- Wing, denn ausser der ge- meinsamen Tatsache, dass beide aus Japan kamen, was für Zuverlässigkeit stand, was sie im Gegensatz zur Yamaha wassergekühlt, was eine lange Lebensdauer des Motors er- warteten liess. Die GoldWing, selbst als 4-Zylinder-Maschine, gehört immer noch zum heutigen Strassenbild: Ein weiser Entscheid im zarten Alter von 22 Jahren! Eine neue GoldWing für mich ist erst dann aktuell, wenn es sie mit automatischem Getriebe gibt – und darauf warte ich seit 1990...



«35 Jahre Töff-Fahrlehrer»

1982 besuchte ich das Töff-Fahrlehrer-Seminar im Fahrhof Wohlen: Dort war ich erstmals 1978 zu Besuch, als ich noch Realschullehrer war, um mir ein Bild über die Motorradschulung zu machen. 1981 besuchte ich in Luzern den Intensivkurs für Autofahrlehrer und wurde in 5 Monaten ausgebildet und wurde in 5 nach geprüft. Für mich war davon Anfang an klar, dass ich einmal Töfffahrlehrer sein werde – und Ausbilder für Auto- und Töfffahrlehrer, im Fahrhof Wohlen für was ich dann 2002 ebenfalls verentstand meine Karriere wirklichen konnte. Daraus in fahrlehrer und -experten, Daraus der Weiterbildung für Töff- hausen bis in den Kanton vom Aargau, über Schaff- des Chefinstruktors. Heute bin Graubünden in der Rolle ich als Instruktor nur noch im Einsatz, wenn ich gerufen werde. Denn in erster Linie möchte ich für meine eigene Schule, für meine Fahr- schüler und und Fahrschülerinnen da sein!



«30 Jahre Tramstrasse 100»

Nach einem 6monatigen Urlaub 1986 in Form einer Ferienreise auf meiner Gold- Wing durch die Vereinigten Staaten Amerikas, war es Zeit, für die berufliche Zu- kunft Weichen zu stellen. Ich wollte meine Kräfte auf das konzentrieren, was mir auch wirklich Spass machte: Töfffahrern das Fahren beibringen! Auf diesem Ge- biet herrschte Goldgrä- ber-Stimmung, waren wir doch zu diesem Zeitpunkt praktisch die einzige Töfffahrerschule auf dem Platz Zürich. Da es innerhalb der Schule meines ersten Arbeitgebers nicht möglich war, diesen Traum zu erfüllen, blieb mir nur noch der Schritt in die Selbstän- digkeit: Die Idee der 1.NUR-Motorrad- Fahrschule war geboren! Zusammen mit meinem GoldWing-Kolle- gen Küde Bachmann, der ebenfalls Fahrlehrer gewor- den war, realisierten wir unseren Traum im Frühling 1987 an der Tramstrasse 100. Wäh- rend Küde anfangs noch Autofahrstunden erteilte, arbeitete ich ab April 87 ausschliesslich als Töfffahrlehrer und bin damit der erste NUR-Töff- fahrlehrer der Schweiz – seither gab es an der Tramstrasse 100 nur noch «Töff, Töff – nüt als Töff!»



1987-2017: 30 Jahre «Töff, Töff – nüt als Töff!»

In den 40 Jahren im Umgang mit grossen Töffs, in den 35 Jahren in der Rolle als Töfffahrlehrer, in den 30 Jahren an der Tramstrasse 100 mit meiner eigenen Töff- fahrerschule, wo ich all' meine Ideen und meine Erfahrungen kompromisslos einbringen kann, wurde ich zum absoluten Spezialisten: Es gibt keinen Menschen auf der Welt, der so viele Stunden auf dem Sozi- ussitz eines Fahrschülers verbracht ich auch immer schnell, wo's hat wie mich! Deshalb weiss ich auch immer schnell, wo's drückt: Meine Fahrschüler/in- nen, die zu rund 50% aus anderen Fahrschulen kom- men, schätzen meinen syste- matischen Unterricht, was of- fenbar nicht für viele Fahrschu- len, die auch Töffkurse erteilen, zutrifft. Mit einer Standortbestim- mung hole ich jede/n einzelne/n ab- nach dem Motto: Fordern, aber nicht überfordern! So gelingt es mir, ohne grosse und teure Umwege zum Ziel: «Motorradfahren, aber sicher!» zu kommen.



Urs Tobler (62)

Editorial

Als ich 1987, damals war ich 32 Jahre alt, die erste NUR-Motorrad-Fahrschule der Schweiz eröffnete, hätte ich nie gedacht, dass ich 2017, nun mit 62 immer noch dasselbe tun und meine Schule immer noch die einzige dieser Art sein würde: «Töff, Töff – nüt als Töff!» In den Achtziger Jahren gab es kein Obligatorium, in eine Töff-Fahrschule zu gehen. So gab es auch nicht die Anzahl an Töff-Fahrlehrern wie heute. Jeder, der in diesen Jahren Töffunterricht erteilte, war selbst ein angefressener Töfffahrer: **Wir lebten damals für den Töff!**

Diese Spezie ist heute am Aussterben, selbst unter den Töfffahrern. Oft ist es ein Hobby unter vielen anderen: So, wie heute fast jeder irgendwie Töff- oder Roller fährt, so gibt auch (fast) jeder Autofahrlehrer Töffunterricht, doch es bleibt meistens bei den er- tragsreichen Kursen. Fehlt's an der Zeit, am Können? Liegt's an der falschen Kompromissbereitschaft: Hallo, auf der Strasse geht es um Leben und Tod! Bei mir stehen die Fahrschüler nicht in Konkurrenz zu den Autofahrschülern – und dies seit 30 Jahren! Seit dem 1. April 2016 ist die Tramstr. 100 leider nicht mehr meine Adresse. Meine neue altbewährte Schule befindet sich nur 200m vom alten Standort. Sie ist geblieben, was sie immer war: **Klein, aber fein!** Und natürlich immer noch: «Töff, Töff – nüt als Töff!»

In diesem Sinne, herzlichst

Urs Tobler

When I opened the first motorcycle-only riding school in Switzerland in 1987, I was 32 years old. I would never have thought that I'd still be doing this in 2017, and that my school would still be the only one of its kind: «Töff, Töff - nüt als Töff!» In the 1980s, taking riding lessons was not mandatory. So there were far fewer driving instructors than today. Everyone motorcycle instructor was himself a riding enthusiast. We lived for motorcycles! That species is now becoming extinct. For many, motorcycling is just a hobby among many: Just as nowadays almost everyone rides a bike or a scooter, nearly every driving instructor also teaches motorcycling, though mostly limited to the more profitable riding courses. Is it a lack of skill? Or because of some wrong compromise? Think about it! The road is about life and death! In my view motorcycle students are not in competition with car students - and this has been my opinion for the past 30 years! Since 1st April 2016, «Tramstrasse 100» is no longer my actual address. The new location of my school is just 200 meters from the old site, and remains what it always was: small and fine! The as always: «Töff, Töff - nüt als Töff!»



März 2006 Jahrhundert-Schnee



Swiss-Moto-Stand 2006



SM 2007: 20 Jahre

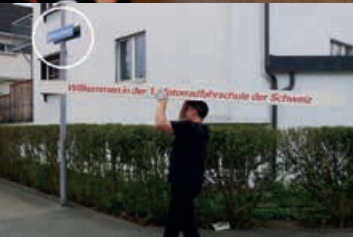
SM 2016: Halle 3, Stand A15



Zum letzten Mal!



Ein Teil unserer Gäste



Oliver macht sich auf den Weg

Abbruch, erst das Elektrische



1 Jahr «Tramstrasse 100»

Unglaublich, schon wieder sind 5 Jahre um und ein weiteres Jubiläum steht an: 30 Jahre «Tramstrasse 100», wobei dieser Name für die erste NUR-Motorrad-Fahrschule der Schweiz steht!

Denn die Tramstrasse 100 ist passé, nach 29 Jahren, 5 Jahre vor dem Erreichen meines AHV-Alters, musste ich umziehen. Da ich offenbar (im Gegensatz zu meinem privaten Leben) das Glück gepachtet hatte, fand ich neue Geschäftsräume in der unmittelbaren Umgebung, nur 200 Meter vom alten Standort entfernt. Dies hat den Umzug etwas erträglicher gemacht, auch wenn mir das Demolieren aller Inneneinrichtungen, die wir vor 29 Jahren mit so viel Liebe in Eigenregie gebaut hatten, schier das Herz gebrochen hat. Dabei durfte ich eine ganz fantastische Erfahrung machen: Meine (ehemaligen) Kunden stehen zu mir, wenn ich sie brauche. An dieser Stelle nochmals einen ganz grossen Dank.

Viele der Errungenschaften sind im Laufe der Jahre Tradition geworden: Die SWISS-MOTO ist ein fester Bestandteil meines Jahresprogramms. Vor drei Jahren leistete ich mir einen neuen Auftritt, seither ist Anna Romantini unsere «Stand-Mate», und sie hat ihren Job fest im Griff: An ihrer Seite helfen verschiedene Helferinnen und halten auch den Verkauf der verschiedenen Artikel in Fahrt, da ziehen die von uns verkauften «motomania»-Artikel immer wieder die Töff-Fans in Bann! In diesem Jahr gibt es wieder mal einen neuen Comics-Band, bereits der 13. in der Reihe dieser Kult-Zeichnungen: Was den Franzosen der Joe Bar ist, macht im deutsch-sprachigen Raum Holger Aue. Man merkt, dass er ein Töff-Fahrer aus Fleisch und Blut ist, und in der Rennszene mit alten Töffs oft schon der Schnellste! Auch die übrigen Artikel wie der Kalender sind Kult. Besuche uns, wir können auch in diesem Jahr wieder unsere Kunden bewirten, denn der Kühlschrank hat seinen festen Platz.

Ebenso traditionell und dank meinem treuen Team überaus erfolgreich sind die Donnerstagsausfahrten, die jeden Donnerstagabend vom April bis Ende September allwöchentlich stattfinden. Wir treffen uns neu an der Tramstrasse 109, auf den Parkplätzen der Firma home-service, die uns das Gastrecht eingeräumt hat. Wenn nicht anders kommuniziert, ist der Start jeweils um 19 Uhr. Bei guten Verhältnissen und vorwiegend dank der Sommerzeit der langen Tage, starten wir auch zu früheren Zeiten und an anderen Standorten. Diese Ausfahrten sind auf meiner Homepage publiziert und es besteht die Möglichkeit, per SMS jeweils Start und Ziel zu erfahren. Mehr Infos dazu auf meiner Homepage. Neben meinen ehemaligen Kunden, werden diese Ausfahrten auch von vielen Fahrschülern fleissig genutzt, um weitere Erfahrungen zu sammeln.

Immer im Frühling sind Weiterbildungskurse angesagt: Neben dem ganzjährigen Kurventechnik-Kurs 1, der jeweils am letzten Freitag des Monats durchgeführt wird, gibt es den daran anschliessenden Kurventechnik-Kurs 2, an einem Samstag auf dem Gelände des Strassenverkehrsamtes in Zug. Dieser Kurs hilft auch, die Wintermüdigkeit abzulegen. Genauso wie der sehr beliebte Weiterbildungskurs auf dem Flugplatz Interlaken, wo wir als Gäste bei meinen Fahrlehrerkollegen aus dem Bernbiet in «Untermiete» sind. Wir bringen jeweils unseren eigenen VSR-Instruktor, Roland Schneider, mit. Dieser Anlass lebt auch von der An- und Rückfahrt, ein Erlebnis der besonderen Art.

Seit unserem 20jährigen Jubiläum haben wir keinen LOVERIDE ausgelassen: Dieser fällt jeweils auf den ersten Mai-Sonntag, ausgenommen er wäre am 1. Mai, dann kommt der 8. Mai zum Zug. Dieser Anlass mit Benefiz-Charakter wird durch die Harley-Szene ausgeführt, wobei jedermann, ob zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Roller oder mit irgendeiner Maschine willkommen ist. Der Rideout ist ein Umzug von 10 mal je 500 Fahrzeugen, die auf einer bestimmten, von vielen Helfern und der Polizei abgesicherten Strecke stattfindet. Der ganze Anlass ist die grösste Töff-Party der Schweiz und bei gutem Wetter kommen gerne mal gegen 10'000 Motorräder auf das riesige Festgelände auf dem Dübendorfer Militärlugplatz.



I love Töff



Lovely Töff-Girls!



Sigrd mit Schwester Beate



Dany Wirz zu Besuch



Rückbau, wie 1987!



Einpacken und verladen
«Alles kaputt» gibt Hunger



Der Auszug ist definitiv





DO-Ausfahrten Tramstr. 109



Weiteste Tour: Pragelpass



Kurventechnik-Kurs 1
KT1: Flucht ins Gelände



Schlussfahrt im Nebel
Frühstücksbuffet



Milena bringt Sigrid
Start bei Sonnenschein



Programm und Veranstaltungen

Daneben wird ein grosses Rahmenprogramm mit Live Musik, mit Vorführungen, mit Spielfeldern für die Kinder, usw. geboten. Der Eintritt (30 Fr.) kommt den Organisationen der Muskelkranken zugute. Wir sind seit Jahr und Tag in der Box 2, ganz vorne in der Ausstellerzone.

Daten 2017 Kurventechnik 2: Samstag, 15. April 17
Weiterbildung Interlaken: Donnerstag, 4. Mai 17

Ebenso traditionell ist der mehrtägige Ausflug nach Italien zum wohl berühmtesten Enduro-Happening in den Alpen: Aus allen Herren Ländern reisen die Motorradfahrer und -fahrerinnen mit Sack und Pack an, um die alte Militärstrasse, welche mehr oder weniger befestigt bis auf 3000 Meter über Meer auf den Sommeiller-Pass hochführt, in Angriff zu nehmen. Natürlich sind es vorwiegend Fahrer mit Enduro-, bzw. Strassenenduro-Maschinen, die sich daran wagen. Aber es gibt auch ganz viele andere Fahrer, welche ihr Glück versuchen, von Sportmaschinen bis zur GoldWing kann man alles antreffen. Unser Anlass ist ein verlängertes Weekend mit der Möglichkeit, in Italien richtig heavy ins Gelände zu fahren. Dies ist natürlich nur mit der entsprechenden Bereifung möglich, mit Strassenmaschinen können nur leichte Passagen, wie die Testa dell'Assietta bewältigt werden. Dazu transportieren wir die Offroad-Maschinen nach Italien und fahren die Strecke hin und zurück mit der bequemen Strassenmaschine. Allerdings ist der Weg, vor allem auf dem Rückweg, hin und wieder geschottert, aber mit jeder Maschine fahrbar. Wir versuchen, so viel Abenteuer wie möglich in die Strecke einzubauen. In den letzten beiden Jahren haben wir auch reine Strassengruppen formiert.

Nicht in jedem Jahr, aber von Zeit zu Zeit nehmen wir weitere Veranstaltungen ins Programm: Dies sind in erster Linie Trainings auf Rennstrecken, die erlauben, auch mal anzugasen, ohne auf den Tacho schauen zu müssen. Man lernt dabei die Reserven der Maschine kennen und kann so seinen Erfahrungsschatz ausbauen, was in einer Not-situation von grossem Nutzen sein kann. Es geht dabei nicht in erster Linie um die Geschwindigkeit, sondern um die Sicherheit. Es sind also Fahrtrainings auf der Rennstrecke und keine Rennveranstaltungen. Das machen andere Organisatoren besser.

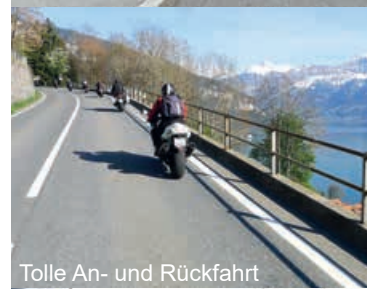
Den Abschluss der Fahrsaison bildet jeweils am zweiten Oktobersonntag (mit Schlechtwetter-Verschiebedatum) unsere traditionelle Schlussfahrt, einer «Fahrt ins Blaue», also Fahrt mit unbekanntem Fahrziel. Das ist jedes Mal eine Überraschung. Gestartet wird in der Regel im Restaurant «Luegeten» oberhalb von Pfäffikon SZ, wo wir in wunderbarer Aussichtslage erst behäbig frühstücken, um danach in Gruppen zur Ausfahrt zu starten. Teilnehmer können auch erst für die Ausfahrt eintreffen. Auch das Essen am Ziel ist nicht obligatorisch, aber es rundet den Anlass jeweils ab. Danach weiss jeder, diese Fahrsaison ist nun definitiv zu Ende.

Aber nicht die Veranstaltungen an meiner Schule: Denn jeweils vor Weihnachten gibt es eine Einladung, wo man sich nochmals im gemütlichen Rahmen treffen kann. Da kann man auch die Fotos runterladen von den Kursen, die man besucht hat. Wenn ich rechtzeitig eingekauft habe, dann ist der neue «motomania»-Kalender jeweils das Geschenk, das sich viele auf Weihnachten selbst kaufen. Diese Party kurz vor Weihnachten, die an alle Helfer ging, gemeinsam das Jahr ausklingen zu lassen, musste ich leider aus privaten, für alle nachvollziehbaren Gründen platzen lassen: Sigrid, oder «Siggi», wie sie von ihren Freunden und Freundinnen genannt wurde, meine langjährige Lebenspartnerin hat uns kurz vor Weihnachten für immer verlassen! Viel zu früh, gerade haben wir ihren 50. Geburtstag gefeiert – in Anbetracht der vielen Einschränkungen, die ihr ihre schreckliche Krankheit (ALS) auferlegt hatte, war es eine Erlösung von ihrem Leiden: Gott sei Dank!

Doch nicht genug der schlechten Nachrichten: Noch bevor Sigrid verabschiedet wurde, starb der langjährige Freund von Milly (80) und wurde nur eine Woche später zu Grabe getragen.



WB-Kurs Interlaken



Tolle An- und Rückfahrt



Kurventechnik-Kurs 2



KT2: Str.Verkehrsamt Zug



Passhöhe Sattellegg



Was für ein Apérohalt



Sigrids letzter Töffausflug
Am Ziel Haggeneegg



35 Jahre Töff-Fahrlehrer

Als ich 1981 in Luzern die Fahrlehrer-Berufsschule besuchte, wusste ich schon, dass ich nur Autofahrlehrer machen will, um Töff-Fahrlehrer zu werden. Das Seminar dafür absolvierte ich im Frühjahr 1982 und eine meiner ersten Prüfungskandidatinnen war meine spätere Frau Luzia. Durch den 1978 von mir gegründeten GoldWing-Club Schweiz hatte ich eine nationale Bekanntheit bei den Töff-Händlern, so schickten sie uns regelmässig Kunden in die Samstagskurse der Verkehrsschule Baumann in Zürich-Schwamendingen, wo ich als Auto- und Töff-Fahrlehrer angestellt war. Es gab auf dem Platz Zürich zu diesem Zeitpunkt keine andere Töff-Fahrschule, weitere Kollegen arbeiteten regelmässig auf der Übungspiste Betzholz im Zürcher Oberland.



Kurventechnik seit 1988 in Fischingen TG

Als ich von meinem USA-Trip 1986 zurückkam, war für mich klar, dass ich meinen Lebensunterhalt in Zukunft ausschliesslich mit Motorrad verdienen wollte. Da es diese Möglichkeit in der Verkehrsschule Baumann, die in der Zwischenzeit eine Familien-AG geworden war, nicht gab, musste ich mich selbständig machen. Diesen erzwungenen Schritt habe ich aber nie bereut: Kompromisslos Qualität zu liefern, lag mir näher als die Quantität. Mein Geschäftspartner, Küde Bachmann, sah dies anders und so trennten sich unsere Wege per 1. Jan. 1991.



Fahrhof Wohlen (Fahrlehrerberufsschule, heute acadavia)

Auf der Basis des 1. Instruktor-Kurses des Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verbandes begab ich mich ab 1992 in die Fahrlehrer-Aus- und Weiterbildung. Während rund 10 Jahren vernachlässigte ich mein Geschäft und war vor allem in der Ostschweiz in der Weiterbildung für Motorrad-Fahrlehrer tätig. Heute bin ich nicht mehr an der Front, sondern helfe in der Qualitätssicherungs-Kommission als Vertreter der Sparte Motorrad die Fahrlehrerausbildung zu prüfen und weiterzuentwickeln. So war ich im letzten Herbst anlässlich von Töff-Fahrlehrer-Prüfungen in Fällanden bei Küde, der als Ausbilder für die ffs tätig ist – so hat sich der Kreis wieder geschlossen.



QS-Veranstaltung in Oftringen mit MR-Ausbildnern + -Experten

Aktuelle Veranstaltungen 2017



SWISS-MOTO 2017 mit neuem Logo!

Auch in diesem Jahr haben wir wieder einen Stand an der Swiss-Moto 2017. Für mich ist es wichtig, dass ich mich als Spezialist auf meinem Gebiet präsentieren und mit meinen Kun-



den das 30jährige Jubiläum feiern darf. Neben den gewohnten «motomania»-Artikeln werden wir die «I love Töff»-Kleber und NEU T-Shirts direkt an die Kunden verkaufen. Selber Ort: Halle 3, Stand A15



2017 wieder mal auf die Rennstrecke 26./27. Mai 17 – 7.-9. Aug. 17

2012 waren wir bereits mit Jacques Cornu in Chenevières, westlich von Strassburg, ab Basel etwa 170km. Diese Rennstrecke ist keine schnelle Rennstrecke, aber sehr anspruchsvoll. Das Training liegt in der Brücke zwischen Auffahrt und Sonntag vor dem Pfingstweekende. Das Training* selbst wird von meinem Fahrlehrerkollegen Hansruedi Züger organisiert.

Nach einigen Jahren «ohne» ist die Zeit reif, wieder mal auf die Rennstrecke zu gehen. Most* ist für mich neu, aber ich hoffe, dass möglichst viele sich anwerben lassen dafür. Mein Bus steht zur Verfügung für Maschinentransport und für Gepäck. Je früher wir wissen, wer mitfährt, desto besser können wir uns absprechen. Anmeldungen direkt bei tz-motorsport.ch

*) gilt für beide Veranstaltungen: Absprache von gemeinsamer Anfahrt, Möglichkeit für Gepäck und Maschinen-Transport mit meinem HiAce-Bus (ev. mit Anhänger) Frühzeitig reservieren wegen Hotels usw.

«Stella Alpina» traditionell am 2. Juli-Wochenende

Donnerstag, 6. bis Montag, 10. Juli: 5 Tage mit Strassenmaschinen möglich, Enduros können transportiert werden (auch Mietmaschinen), wie auch das Gepäck.



Geländefraktion Stella 2016



Gruppenbild Stella 2015

Die Stella 2015 und 2016 waren SUPER-Veranstaltungen: 2015 gingen wir einen Kompromiss ein und verzichteten grösstmöglich auf Schotter, 2016 aber war es der Wunsch, wenigstens der meisten, der Teilnehmer. Eine «Testa Assietta» zu fahren ist möglich selbst mit einer 916er-Ducati oder einer GoldWing... Wer aber wirklich Geländespas haben möchte, leistet sich für die Tage in Italien eine Miet-Enduro und ich garantiere für maximalen Fahrspass bei grösstmöglicher Fahrsicherheit!

Piste Niederbipp Freitag, 23. Juni ganztägig
«Offroad»-Einführung für Stella-Teilnehmer. Nachdem einige der Teilnehmenden ein bisschen mehr «Staub gefressen» haben, möchten wir allen die Möglichkeit bieten, in einem eintägigen Kurs in Niederbipp, organisiert durch Dany Wirz, offroad-training.ch die entsprechende Fahrtechnik zu vermitteln. Möglichkeit, Ausrüstung und Fahrzeuge zu mieten. Mein Partner dazu ist Marcel Künzler, kms-racing.ch und motocorner.ch.

LOVERIDE 25 am Sonntag, 7. Mai

Als ich 1978 die Interessengemeinschaft für GoldWing-Fahrer ins Leben rief, woraus später der GoldWing-Club Schweiz entstand, war einer der Gründe, damit positiv in der Öffentlichkeit für die machen. Dies ist dem LOVERIDE gen: Sie haben jedes Jahr einen sehen und dies trägt wesentlich Fahrer bei. Auch in diesem Jahr anwesend sein. Und wir hoffen in den vergangenen Jahren hat-sen Benefit-Veranstaltung geht an bis zu 300 Mitfahrgelegenheiten für Be-fen die ersten 5'000 Töffs mitmachen. Wir sind in der Ausstellerzone in der Box 2. (ganz vorne)



für GoldWing-Fahrer ins Leben rief, woraus entstand, war einer der Gründe, damit Sache der Töff-Fahrer Werbung zu in beeindruckender Weise gelungenen Auftritt im Schweizer Fernsehen zum besseren Image aller Töff werden wir wieder am LOVERIDE einmal mehr auf gutes Wetter, denn ten wir alles erlebt ... Der Erlös die Muskelkranken. Jedes Mal werden hinderte geschaffen. Auf dem Rideout dürfen die ersten 5'000 Töffs mitmachen. Wir sind in der Ausstellerzone in der Box 2. (ganz vorne)

«Tramstrasse 100» im Rückblick

Ich habe in den Jubiläums-Ausgaben meiner Schülerzeitungen gestöbert: Unglaublich, die Themen sind immer noch hoch aktuell!



1992 feierte ich gerade mal 5 Jahre «Tramstrasse 100» und pries mein Töff-Programm an. Zu dieser Zeit hatten wir gerade die Auto- und Motorrad-Fahrlehrer-Ausbildungsstätte im Fahrhof Wohlen ins Leben gerufen. Dort bildeten wir sowohl zukünftige Autofahrlehrer aus wie auch Töfffahrlehrer. Die bestehenden Töfffahrlehrer wurden für das Jahr 1993, der Einführung des 125er-Obligatoriums, fit gemacht. Ich hatte einen sehr prominenten Schüler in der ersten Klasse: Bruno Kneubühler, der wohl erfolgreichste Privat-Rennfahrer aller Zeiten. Er besuchte mich an der letzten SWISS-MOTO zusammen mit «seinem Mech» Werni Kreis (Iks).



1997 schrieb ich alle Fahrlehrer im Kanton Zürich an: Ich machte sie auf meine Infrastruktur aufmerksam, dass ich für Schüler ohne eigene Maschine bestens gerüstet wäre, von 50 bis 1100 Kubik. Auch prangerte ich die vom Kanton Zürich separat durchgeführten Manöverprüfungen an. Wer in Zürich durchfiel und genügend schnell nach Regensdorf fuhr,



konnte dort gleich weiter «pröbeln»: Eine unwürdige Machenschaft, die dann wieder abgeschafft wurde. Oder dass man die Frage nach der Erfahrung auf einer kleinen Maschine nur noch mit einem «Ja» auf der Rückseite des Formulars beantworten und nicht mehr faktisch nachweisen musste: Eine Aufforderung zum Schummeln.

2002 schrieb ich: «Nicht nur die Beamten sind Muster-Schüler im EU-Einsatz, sondern auch beispielsweise unser Verkehrsminister Moritz Leuenberger» – von einem SP-Politiker konnte man nicht mehr erwarten. Der Fall der 28 Tonnen-Begrenzung hatte zu einer Lastwagenlawine geführt, und dem schrecklichen Brandunfall im nicht richtungsgetrennten Gotthard-Tunnel mit 11 Toten. Auch im Jahr 2017, staut sich tagtäglich der Verkehr, meistens im Norden, aber auch im Süden und oft gleich auf beiden Seiten! In derselben Ausgabe befürchtete ich,

dass mit der Angleichung an die EU-Stufen-Führerschein-Regelung an die EU (erst 27 PS, dann 34 PS und heute 35 kW) die Versicherungsprämien steigen werden und das Töfffahren für viele Kreise wieder unerschwinglich werden könnte wie Mitte der Siebzigerjahre. Dies ist glücklicherweise nicht eingetroffen, trotz eines anfänglichen Anstiegs in den ersten paar Jahren der Neuordnung: Die Zahl der Unfälle zeigt heute, auch bei den Töff-Fahrern, eine ständige Tendenz nach unten, ist aber stark wetterabhängig.



2003 wurde die 125er-Regelung

2007 thematisierte ich einmal mehr das faktische Parkiervorbot für Motorräder: Seit 1989, als das Trottoirparkier-Verbot für Motorfahrzeuge eingeführt wurde, ist das Parkieren aller Motorräder praktisch verboten: Etwa 1000 offizielle Töff-Parkplätze (oft sind es für Zweiräder, auch nicht-motorisierte) in der Stadt Zürich stehen etwa 30'000 Fahrzeugen gegenüber, die täglich in die Stadt pendeln. Das Rezept, das Gesetz umzuschreiben, dass das Parkieren von Motorwagen auf Trottoirs mit Ausnahme markierter Parkfelder, verboten sei, würde es erlauben, wenigstens da offiziell zu parkieren, wo der Platz für die Passanten in einer Breite von 1,5 m frei bleiben würde. Nun sind 10 weitere Jahre ins Land gegangen und es ist immer noch nichts passiert.



2-Rad-Parkplätze, auch für Töff?

Gleichzeitig (2007) äusserte ich mich zu den «geschenkten» Führerausweisen: Aus der Erlaubnis, 125 Kubik-Maschinen fahren zu dürfen, wurden über Nacht 25kW ohne Hubraumbeschränkung. Auch, dass 125er-Fahrer keine A1-Prüfung mehr ablegen müssen, stellte ich an den Pranger: Die kennen schon gar keine Regeln und verhalten sich entsprechend! Noch habe ich den Glauben nicht verloren, aber aus den 25 kW ohne Führerprüfung wurden inzwischen 35 kW, noch immer ohne Prüfung. Doch auch eine Neuerung mit Opera 3, wo solche «Fehler» korrigiert werden sollten, wird einen Passus der Besitzstandswahrung tragen, d.h. das neue Gesetz wird erst für künftige Gestaltungen gelten, alte profitieren von den grosszügigen Lösungen weiterhin. Und dies alles jenseits der Bemühungen um Verkehrssicherheit.



Start direkt beim Händler, Rüeegg-Yamaha

30 Jahre «Tramstrasse 100»

Das wohl einschneidendste Erlebnis im Geschäft war die Trennung von der Lokalität an der Tramstrasse 100. 2007 hatte die Hausmeisterschaft gewechselt, da sie «sehr grün» unterwegs sind und das Heu nicht unbedingt auf meiner Bühne hatten, waren Konflikte vorprogrammiert. Mittels Schlichtungsbehörde konnte ich zwar die Kündigung um 2 Jahre aufschieben, aber Ende März 2016 war es definitiv soweit. Erst speulierte ich damit, über die Strasse zu zügeln, weil dort ein neues Haus gebaut wurde. Doch daraus wurde nichts und ich konnte in letzter Sekunde Ende März einen neuen Vertrag unter Dach und Fach bringen, nur gerade 200 Meter vom alten Standort entfernt.

Neues Domizil: Apfelbaumstrasse 28



In diesen 30 Jahren ist viel passiert: Schon allein das Projekt, eine reine Motorrad-Fahrschule zu betreiben, war 1987 eine mutige Entscheidung ohne gesicherte Zukunft. Umso mehr freut es mich, dass es meine erste NUR-Motorrad-Fahrschule immer noch gibt, dass sie immer noch einzigartig ist und dass ich immer noch mit derselben Motivation täglich in mein Geschäft fahren darf. Und glücklich bin ich natürlich auch, dass ich in dieser langen Zeit von Unfällen und gröberen gesundheitlichen Problemen verschont blieb.



Auch wenn ich langsam ein bisschen ruhiger an alles herangehe, so sind doch alle in dieser Zeit aufgebauten Projekte nach wie vor erfolgreich unterwegs: Meine Weiterbildungskurse werden besucht nicht weil sie billig sind, sondern «ihren Preis wert». Es sind auch keine Massenveranstaltungen, sondern sie finden in einem übersichtlichen Rahmen statt: So wird jeder einzelne Teilnehmer persönlich gefordert und gezielt geschult. Der Segen des Verkehrssicherheitsrates (VSR) ging an uns kleinen Veranstaltern vorbei, aber es ist nach wie vor die Qualität, die zählt. Die Kurskonzepte, ursprünglich vom VSR geprüft und empfohlen, sind immer noch dieselben, auch ohne Rückvergütung. Und das Rahmenprogramm, mit Ausnahme des 1.Mai-Rallies, hat auch überdauert – insbesondere die Donnerstagsabend-Ausfahrten sind sehr beliebt.



KURSDATEN 2017

Fahrzeugbeherrschung

Verkehrsbeherrschung

Kursart	Theorie	Teil 1	Teil 2	Kursart	Theorie Erg.	Ergänzung	Kurventechnik*	Kursart
Kurstag	Freitag	Samstag	Samstag	Kurstag	Dienstag	Mittwoch	Freitag	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)

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

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.1987-2017.ch

● Der Schlüssel zu mehr Sicherheit und maximalem Fahrspass ! ●

Urs Tobler, **NEU: Apfelbaumstr. 28**, 8050 Zürich, Tel. 044 313 13 33