



Neue Adresse: Apfelbaumstrasse 28



IM TREND: RETRO-BIKES

Alter Look, neue Technik – soll neues, jüngeres Publikum ansprechen!

Seite 2

«RETRO» IS THE NEW TREND!

New bikes for a new generation!

Page 2

ENDLICH: MOTOSCHULE.CH

Meine neue, handy-taugliche Homepage auf dem Netz d/f/e

Seite 3

FINALLY MY NEW WEBSITE

Easy to use, even on smartphones

MON NOUVEAU SITE WEB

Page 3



IN RUMÄNIEN UNTERWEGS

Mit motorradreisen.ch unterwegs in Osteuropa – empfehlenswert! Seite 4 + 5

DISCOVER ROMANIA – ON THE

MOTORCYCLE! A fantastic tour in the group by motorradreisen.ch Page 4 + 5

DIE NEUE GW AUSGIEBIG GETESTET

Erste Erfahrungen mit der neuen Honda GL 1800 DA Gold Wing Tour DCT Seite 7

1. RIDE WITH THE NEW GOLDWING

1460 kms of experience, 19 passes in 3 countries and in 3 days Page 7



Editorial von Urs Tobler (63)

Neuer «Töff-Boom»?

Anlässlich der 12. Internationalen Motorrad-Sicherheits-Konferenz in Köln vom 1. & 2. Okt. 2018, organisiert vom ifz (Institut für Zweiradsicherheit) und in Kooperation des amerikanischen Partners msf (Motorcycle Safety Foundation), dessen Logo meinen Briefkopf ziert, konnte ich einen kleinen Rundgang an der INTERMOT machen, die am nächsten Tag für das Publikum ihre Tore öffnete: 220'000 Besucher zählte diese alle 2 Jahre stattfindende Zweirad-Messe, der grössten Europas nach der EICMA in Mailand. Besonders konnte ich dabei feststellen, dass das Motorrad wieder viele junge Leute begeistert, nachdem über Jahre ein Trend zur Überalterung in der Töff-Szene herrschte. Dieser Trend ist auch in der Schweiz zu beobachten. Die als Erlebnis-Messe organisierte Veranstaltung (wie unsere SWISS-MOTO) wurde von viel Action dominiert und es gab viele Möglichkeiten fürs Publikum zum Mitmachen, wie Fahrdemonstrationen, sogar Motorradrennen auf dem grossen Ausstellungsgelände. Meine 2 Stunden Besuchszeit reichten bei weitem nicht aus, mir einen Überblick zu verschaffen. Besonders ins Auge gestochen sind mir die vielen neuen Bikes, die auf der Retro-Welle tanzen: So bringt Honda den über 100 Mio (!) gebauten Super Cup als C125-er-Modell auf den europäischen Markt und liess 2018 den drolligen «Monkey», ebenfalls mit 125 Kubik motorisiert, neu aufleben. Die neue Neo Sports Café-Linie verbindet Tradition und Moderne. Daneben sind natürlich auch alle übrigen Marken attraktiv in diesem Segment, sie versuchen damit, den auf diesem Sektor in den letzten Jahren enorm erfolgreichen Marken Triumph und Harley, Kunden abzufragen. Dieser Trend hat Yamaha mit der XSR/SCR-Modellen und Kawasaki mit der neuen Z900 perfekt umgesetzt, Suzuki ist mit einer neuen Katana ebenfalls auf den Zug aufgesprungen. Tolle Motorräder zu einem fairen Preis – das ist gut für den Nachwuchs in der Motorradszene, was Hoffnung aufkommen lässt!

Herzlichst

Urs Tobler

New home of ♥ I love Töff ♥

I ♥ Töff

12. INTERNATIONALE MOTORRADKONFERENZ



1.-2. Oktober 2018 in Köln

New motorcycle-boom?

On the occasion of the 12th International Motorcycle Safety Conference in Cologne which on the 1st and 2nd of October 2018, which was organized by ifz (Institut für Zweiradsicherheit) in cooperation with the American partner msf (Motorcycle Safety Foundation), and whose logo adorns my letterhead, I was able to tour INTERMOT. The fair opened its doors to the public the next day. 220'000 visitors attended this biennial trade fair, the biggest in Europe apart from EICMA in Milan. It was noteworthy that many young people are thrilled by motorcycling again after years during which scene has been dominated by aging Baby Boomers. This trend is also noticeable in Switzerland. Like our SWISS MOTO, this fair allows first hand experience and action with many hands-on opportunities for the audience, including riding demonstrations and even motorcycle racing on the large exhibition site. My 2 hours at the fair were all too short to gain a complete overview, but I was struck by the many new bikes that follow the retro wave: Honda introduced its 100 million built Super Cup C125 model in the European market and has revived its fun 1981 «Monkey» with a 125 cubic engine. The new Neo Sports Café line combines tradition and modernity. Many other brands are also active in this segment, following the huge by Triumph, Harley and the likes. Yamaha is perfectly positioned for this trend with its XSR / SCR models and Kawasaki with its new Z900, as is Suzuki with its new Katana. Great motorcycles for a great price. Should be good for the youngsters in the motorcycle scene. I am certainly enthusiastic!

Kindly

W. Stöber



Kawasaki W800 Café Racer



Yamaha XSR 700 Tribute

Trends: Retro ist cool, retro ist «in»!

Harley hat wohl den Trend gesetzt, denn eine Harley hat immer so ausgesehen wie immer: Sie haben eigentlich immer nur Farben gewechselt und je nach Geschmack ein bisschen mehr Schwarz, ein bisschen mehr Chrom oder ein bisschen mehr Matt, einmal am Motor, ein anderes Mal beim Auspuff oder beim Kotflügel genommen. Und irgendwann haben sie dann auch noch die Namen und Formen der 50er-Jahre hervorgeholt!

Triumph ([lese dazu den Wikipedia-Eintrag!](#)) ist eine alte, aber wiederauferstandene Marke, die ab 1990 zuerst mal ein paar Motorräder baute, wie sie normalerweise aus Japan kamen: Doch neben den Vierzylinder-Motoren starteten sie – und dies im Gegensatz zu den Japanern – auch mit Dreizylindermotoren. Es gab wohl bereits 3-Zylinder-Motoren vor Triumph, aber Triumph war die erste Marke, die diese Motoren mit Erfolg bauten: Der Erfolg beschert ihnen gar die Krönung, indem sie (vorläufig auf 3 Jahre befristet) die Moto2 ab 2019 mit ihren 765er-Motoren ausrüsten dürfen. 1997 besann sich Triumph ihrer Wurzeln und brachte 2001 die «neue» Bonneville auf den Markt, ein klassisch gestylter Zweizylinder. Davon gab es im Laufe der Jahre einige abgeleitete Modelle wie die Speedmaster, Thruxton oder die T100 – allesamt moderne Technik im Retro-Look. Zur selben Zeit brachte Kawasaki die W650 auf den Markt, später deren Nachfolger W800. Ab 2010 verkaufte Harley immer mehr von ihren klassischen Bikes. Es war alte Technik in neuem Kleid. Bis Yamaha schliesslich reagierte: Mit Neuentwicklungen entstanden 2- und 3-Zylinder-Motoren, die nun zunehmend in klassisch-designte Modelle eingebaut werden. Mit diesem Baukasten-System bedienen nun die Japaner ihre Kunden mit schicken, aber trotzdem preisgünstigen «Alltimern».



Honda Monkey 125



Honda Super Cub 125

Trends: Retro ist cool, retro ist «in»!

Harley are back in trend because Harley never really changed, they just change colours, add a bit more black, a bit more chrome or a bit more matt. For some models they have even brought back the names and shapes of the fifties!

Triumph ([read the Wikipedia entry!](#)) is a resurrected English brand which was re-born in 1990, and not just with the four-cylinder type engines ubiquitous to Japanese motorbikes but uniquely also with 3 cylinder engines. MV Augusta had it's championship winning Grand Prix 500 triples in the sixties and Kawasaki its H1 and H2 two stroke triples in the seventies, however Triumph successfully took the triple further and made it the heart of its brand. They have taken this another step up through their official return to racing with the new 765 triple as the Moto2 engine for 3 years from 2019 onwards. In 1997 Triumph returned to its roots with classical two cylinder engines and in 2001 launched the «new» Bonneville. Over the years there have been more models from their past such as the Speedmaster, Thruxton and the T100 - all modern motorcycles in a retro look. Kawasaki followed with the W650 and later its successor the W800. From 2010 Harley sold more and more of their classic bikes, old technology in a new dress. Yamaha then finally reacted with new 2- and 3-cylinder engines in both new bikes and more retro classic looking derivatives. With this modular system Yamaha now serve their customers with stylish yet affordable «all-timers».

Triumph Thruxton



Suzuki Katana 1000





Endlich ist sie da, meine neue Handy-taugliche Homepage! Es lag an mir, denn ich lieferte an diesem Grossprojekt nie die Bilder – zum Glück hatte mein Töff-Kollege so viel Geduld mit mir ... Für mich war es wichtig, nicht irgendwelche Bilder zu schicken, sondern auch diejenigen, die Einblick in meine Arbeit geben. Da das Fotografieren (neben dem Skifahren) vor meinem 18. Lebensjahr das grosse Hobby war, versuchte ich (im Gegensatz zu Skifahren, welches ich nach einem Skiunfall fallen liess) immer nur gute und bearbeitete Bilder auf das Internet zu stellen. Und auch nach 45 Jahren Töff fahren ist mir das Fotografieren noch immer ein grosses Anliegen. Leider komme ich aus zeitlichen Gründen nicht immer dazu, aktuell zu berichten – doch in den Wintermonaten kann ich so manches aufarbeiten. Die Sorgfalt, welche ich auf die Bildbearbeitung verwende, ist dieselbe, welche ich an meine Arbeit mit meinen Fahrschülern voraussetze: Wer das Töfffahren gewissenhaft erlernen möchte, ohne dabei etwas zu riskieren, der ist bei mir an der richtigen Adresse! So kommen viele Kunden schon vor der ersten Fahrstunde zu einem persönlichen Gespräch vorbei, in welchem wir das ganze Vorgehen gemeinsam besprechen können. Dazu gehört auch eine Kostenübersicht, damit meine Kunden von Beginn weg wissen, worauf sie sich einlassen. Denn eine gute Ausbildung ist nicht billig zu haben, aber es ist mein Versprechen: die Fahrstunden, die ich individuell an die Möglichkeiten des Fahrschülers, sein Lerntempo und sein Auffassungsvermögen anpasse, sind ihren Preis wert. Das Ziel ist, nicht nur die Prüfung zu bestehen, sondern die Basis für eine lange, unfallfreie Töff-Karriere zu legen. Egal, was eine Ausbildung schliesslich kostet – es ist immer noch nur ein Bruchteil dessen, was der geringste Unfall kosten würde. Kurz gesagt, es ist gut investiertes Geld!

Finally it's here, my new homepage suitable for smart phones! It was up to me, because I never delivered the pictures for this big project - luckily my motorbike colleague had so much patience with me ... For me it was important not to send just any pictures, but those which show my work. Since photography was one of my big hobbies when I was young, I always tried to upload only good and edited pictures to the Internet. After 45 years of riding a motorcycle, photography is still important to me. Unfortunately my reports are not always up to date due to time constraints - but during winter I am able to catch up on many things.

The care, which I apply in picture processing, is equivalent to the care I apply in working with my riding students: If you want to learn how to ride a motorbike thoroughly and without risks, you've come to the right guy! Most of my customers come for a personal talk before the first riding lesson, where we can discuss the whole procedure together. This includes a cost overview so that students know right from the start what they are getting in to. Good training is not cheap, but I promise riding lessons, which I adapt individually to the student's skill and comprehension, are worth their price. The aim is not just to pass the test, but to lay the foundation for a long and accident-free motorcycle career. No matter what the cost of training is, it is still just a fraction of what the slightest accident would cost. In short, it is well invested money!

Finalement, je l'ai fait, je passe au digital! Ma nouvelle page d'accueil adaptée aux smartphones! C'était ma faute, car je n'avais jamais délivré les photos pour ce grand projet - heureusement mon collègue motard a fait preuve de beaucoup de patience avec moi Pour moi, il était important de ne pas envoyer n'importe quelles photos, mais celles qui montrent mon travail. Comme la photographie était l'un de mes grands passe-temps quand j'étais jeune, j'ai toujours essayé de ne télécharger que des photos de qualité et prêtes pour Internet. Après 45 ans de motocyclisme, la photographie est toujours importante pour moi. Malheureusement, mes rapports ne sont pas toujours à jour en raison de contraintes de temps - mais pendant l'hiver, je suis en mesure de rattraper beaucoup de choses.

Le soin que j'applique aux traitements d'images équivaut à celui que j'applique en travaillant avec mes élèves motards : Si vous voulez apprendre à fond comment conduire une moto sans risques, vous êtes à la bonne adresse ! La plupart de mes clients viennent pour un entretien personnel avant la première leçon de pilotage, où nous pouvons discuter ensemble de toute la procédure. Cela inclut un aperçu des coûts pour que les étudiants sachent dès le départ ce à quoi ils s'engagent. Un bon entraînement n'est pas bon marché, mais je promets que les leçons, adaptées aux besoins individuels et compétences de chacun valent le prix. L'objectif n'est pas seulement de réussir le test, mais de jeter les bases d'une longue carrière de motocycliste sans accidents. Quel que soit le coût de la formation, cela ne représente qu'une fraction du coût du moindre accident. Bref, c'est de l'argent bien investi!

«Quality first»

– sind keine leeren Worte!

Mit meiner neuen Homepage bin ich einem grossen Kundenwunsch nachgekommen, da meine angestammte Homepage «tramstrasse100.ch» sehr unübersichtlich ist und auf dem Smartphone kaum zu knacken ... Die neue Homepage, mit dem Namen «motoschule.ch» (unter diesem Namen übrigens 2003 mein allererster Netzauftritt!) ist handy-tauglich und klar strukturiert wie mein Prospekt: Da sollte nun jeder mit den nötigen Informationen versorgt werden, ohne gleich zu verzweifeln. Die «alte» Webseite führe ich weiter für meine Insider: Dort wird alles abgelegt, was vorbei ist, wie Geschichten und Bilder usw. zu vergangenen Veranstaltungen. Auch der «Swiss-Moto»-Messeauftritt wird dort zu finden sein, wie ab dem nächsten April wieder die aktuellen DO-Ausfahrten.

Was es bei mir NIE geben wird, sind Anmeldungen über das Internet: Wer den Kurs auf dem Internet bucht, kauft «die Katze im Sack!» Etwa die Hälfte meiner Fahrschüler* kommen von anderen Fahrschulen. Da wird mir berichtet von 8 Kursteilnehmern, (max. 5 sind gesetzlich erlaubt pro Fahrlehrer) von als einzigem Motorradfahrer unter lauter 16jährigen Jungs auf Scootern: Wie will der Fahrlehrer den Bedürfnissen seiner Fahrschüler gerecht werden, wenn in der Gruppe «Chrut und Rüebli» gemischt sind? Wenn ich Unterricht erteilen will, in welchem jeder Einzelne profitieren und dazu lernen will, dann muss ich wissen, mit wem ich es zu tun habe. Deshalb kommt bei mir niemand in den Kurs, der mir nicht vorher gezeigt hat, auf welchem Lernniveau ich ihn abholen kann.



Fahrstunden im Einzelunterricht
ausschliesslich durch Aufsitzen auf dem Schülermotorrad

Oft kommen Fahrschüler mit der falschen Maschine (niemand – ausser vielleicht dem Verkäufer – sagt, dass man mit einer grossen Maschine mit mehr als 35 kW von Grund auf lernen muss) und wir müssen auf die Fahrschulmaschine wechseln, die dem Können des Lernenden eher gerecht wird: Mein Ziel ist eine sturzfreie Ausbildung, auch wenn ich das nie garantieren kann. Aber bestimmte Konstellationen (kleine Person mit riesiger Maschine) lassen keine risiko-freie Ausbildung zu: Mir berichten Fahrschüler, dass sie ihre Maschine schon im ersten Kursteil drei Mal haben fallen lassen. Neben dem Schaden bleibt dem Kunden dann nur noch viel Frust, denn er vertraut der Schule, dass sie mit ihm keine gefährlichen Manöver machen, wenn er noch nicht so weit ist. Eine Person mit solchen Erst-Erlebnissen wieder aufzubauen, kostet neben viel Zeit auch viel Geld – eine Erfahrung, die ich vermeiden will und kann. Denn in den inzwischen 37 Jahren Arbeit als Fahrlehrer, davon 32 Jahren ausschliesslich nur Töff, weiss ich meinen Job auszuüben, ohne dass mir oder dem Fahrschüler Gefahrenmomente erwachsen!



Kurse ausschliesslich in kleinen Gruppen
Mehr Zeit und mehr Profit für jeden einzelnen Kunden!

Nicht die Quantität, möglichst viele Kursteilnehmer durchzuschleusen, sondern die Qualität, gute und sichere Motorradfahrer und -fahrerinnen aus meiner Töfffahrerschule zu entlassen, ist mein grosser Anspruch: Qualität und Sicherheit steht bei all meinen Entscheidungen an erster Stelle!

*) aus Gründen der Lesbarkeit verzichte ich auf die Nennung männlicher und weiblicher Formen

IN RUMÄNIEN UNTERWEGS: SECHS TAGE

Es war eine Zufallsentscheidung: In einem Rundmail machte mein Berufskollege Hans Richard darauf aufmerksam, dass es für die Rumänienreise vom 24.-31. August noch ganz wenige freie Plätze gab. Alle Kunden, die bei ihm schon Reisen gebucht hatten, waren immer begeistert. Auch habe ich seit Jahren für ihn Werbung gemacht. Leider fiel 2018 seine Schwarzwald-Tour auf das Datum von Chevenières, der Rennstreckenveranstaltung. Rumänien war schon lange ein angepeiltes Reiseziel, fuhren doch Luzia und ihre Kollegen seit Jahren regelmässig dorthin für Endurotouren. Nun musste Karin nur noch abklären, ob sie sich für eine ganze Woche von ihrer Arbeit lösen konnte – und es ging ganz knapp: Die Nacht am Tag unserer Rückreise musste sie schon wieder arbeiten.

Ich war noch nie mit einer Gruppenreise unterwegs, abgesehen von meinen eigenen Reisen, wie z.B. der Stella Alpina oder den Enduro-Touren. Aber da war ich jeweils derjenige, der vorausfuhr. Also betrat ich selbst auch Neuland. Ich wählte dafür meine ST1100 Pan European aus, eine Tourenmaschine, die mit ihren Seitenkoffern auch das bequeme Reisen zu zweit zulässt. Wie es sich herausstellte, wären diese Koffer gar nicht notwendig gewesen, da ein zuverlässiges Gepäck-Team, bestehend aus Hans, Dănu und Hermann alles Reisegepäck von Hotel zu Hotel transportierten. Wir konnten uns auf das Mitführen von wärmeren (leichteren!) Kleidern, Zweithandschuhen und Regenzeug beschränken.

Die Reise startete am 24. August, an meinem Geburtstag, auf dem Euroairport von Basel. Dort erwartete uns Beatrix, die uns und allen anderen Reiseteilnehmern die nötigen Reiseunterlagen übergab. Dabei stellte sich heraus, dass neben mir auch Käthi ihren Geburtstag feierte: Beide bekamen ein Präsent, wie nett und aufmerksam von Hans und Beatrix. Für ihn, ebenso für Armin, hatte die Reise schon am Dienstag gestartet: Auf ihrem Weg nach Rumänien machten sie auf dem Rastplatz in Kempthal Halt, um noch die letzten Motorräder aufzuladen. Wir liessen uns bequemer mit einem gut zweistündigen Flug direkt nach Cluj, dem Ausgangspunkt unserer Reise, transportieren, wo wir im 5-Stern-Hotel Opera Plaza logierten. Den Abend verbrachten wir in einem Traditionslokal, zu Fuss eine Viertelstunde entfernt, wo wir in gemütlicher Runde herrlich verköstigt wurden. Käthi und ich wurden nochmals mit einem Geschenk überrascht, einer extra angefertigten Kerze. In der Dunkelheit im Garten nahmen wir es gar nicht wahr, erst als sie uns am nächsten Morgen Bilder der Kerzen zeigten. Unser rumänischer Tourguide Traian rettete die Situation und auf dem Rückweg konnten wir die Kerzen noch abholen.

Am nächsten Morgen wurden wir zu einem Einkaufszentrum-Parkplatz gebracht, wo unsere Motorräder in Reih und Glied bereit standen. Hans trommelte die Mannschaft zusammen und informierte uns über den Ablauf: Es standen 4 Tourguides bereit für 2 Gruppen, einer der führte, einer der den Schluss machte. Es waren alles Rumänen, zwei davon lebten in der Schweiz bzw. im Allgäu. Es gab eine schnellere Truppe, und eine etwas langsamere, so dass niemand in Stress kam. Wir von der schnelleren Truppe mussten dann zwar unseren Tourguide noch lernen, was schneller hiess: Sobald uns die Autofahrer zu überholen begannen, was sich bei insgesamt 12 Motorrädern nicht ganz ungefährlich gestaltete, waren wir eindeutig zu langsam unterwegs. Vom zweiten Tag an hatten wir dann diesbezüglich keine Probleme mehr.

Traian, ein erfahrener deutschsprachiger Rumäne, spezialisiert auf deutschsprachige Rundreisen und Mihai, «Mr. Schottertour», verantwortlich für die Streckenführung, hatten eine tolle Rundreise zusammengestellt. Langsamere, durch eher schlechtere Strassen bedingt, und schnelle, gut ausgebaute Überlandstrecken wechselten sich ab und ganz schnelle Highlights – mehrmals – liessen wegen der Abwesenheit von irgendwelcher Polizeipräsenz uns schon fast Rennstrecken-Feeling aufkommen. Allerdings wurden wir dann regelmässig von Langsamstkurven überrascht, weil es dafür keine Signalisation gab: Niemand rechnet dort, dass die Fahrzeuge mit 140 km/h anbrausen, obwohl wir einige Autofahrer erlebt hatten, die noch einiges schneller als wir unterwegs waren ...



Verlad Autoraststätte Kempthal



Geschenk zum Geburtstag



Ankunft Flughafen von Cluj/RO



Traian ist unser rumän. Tourguide



Hotel-Lobby Opera Plaza*****



Bistro 1568 Eröffnungsabend



Maschinen sind startbereit



Vorstellung rumän. Moto-Guides



In Goldgräber-Region zu Gast



Polenta frisch zubereitet



Im Gold-Museum von Brad



Originale Gold-Klumpen



Briefing vor dem Start



Eisenbahn-Museum Resița



Fotohalt an der Donau



Typische Strassenqualität

FAHRSPASS PUR MIT MOTORRADREISEN.CH

In den Bildern siehst Du die verschiedenen Höhepunkte unserer Reise, die ich nicht extra aufzählen will. Ein ganz besonderes Highlight war, neben der Transalpina die Transfaran-Gebirgsstrasse, die leider auf der Westseite komplett im Nebel lag. Und das schönste Haus, neben dem Hotel in Cluj mit Hallenbad, war unser Hotel an der Donau: Vor lauter Begeisterung stürzten wir uns massenweise in die Donau zum Baden. Die Lage ist absolut einmalig und das Haus ist fast auf Jahre hinaus ausgebucht. Traian verstand es, uns das Land und die Leute näher zu bringen: Am Schluss, kurz vor unserer Rückkehr, machten wir einen Mittagsrast im Dorf, wo sein Vater aufgewachsen war und wir konnten das Haus und den Hof seines Grossvaters besuchen. So sahen wir, wie eng mit der Natur diese Leute auch heute noch leben: Vieles liefert der Garten, das Feld und die Tiere, die um den Hof gehalten werden. So halt, wie es bei uns vor 60, 70 Jahren war, als ein Zusatzverdienst des Vaters neben der kleinen Landwirtschaft zu etwas Bargeld verhalf. Heute lebt ein Fünftel der zum Teil sehr gut ausgebildeten Leute Rumäniens in Europa verteilt, neben Landarbeitern auch viele Ingenieure und Fachkräfte. Es waren sechs intensive Tage, mit wenig Regen und, wie überall in diesem Sommer, gezeichnet von der Hitze, die den teilweise älteren Reiseteilnehmern mehr zusetzte als uns. Wir, Karin und ich, würden jederzeit diese Reise wieder machen und können sie nur weiterempfehlen!



Pensiunea-Septembrie.ro



Ursus-Bier schmeckt – und wie!



Idyllisch – im besten Zimmer!



Ein Bad in der Donau

DIE Strasse: Die «Transalpina»

148 km Fahrspass (laut Wikipädia)



Mittagsrast Passhöhe
Traian hat frisch eingekauft



Datum	Start	Ziel	Km-Stand	Start morgens	Ankunft	Übernachtung
Freitag, 24.8	Basel	Cluj/RU	42396 km			Hotel Opera Plaza
Samstag, 25.8	Cluj	Geoagiu-Bai	310 km	etwa 09.00	18.45 Uhr	Hotel Germisara
Sonntag, 26.8	Geoagiu-Bai	Eselnita	451 km	09.10 Uhr	17.10 Uhr	Pensiunea Septembrie
Montag, 27.8	Eselnita	Sibiu	337 km	09.00 Uhr	18.15 Uhr	Hotel Golden Tulip
Dienstag, 28.8	Sibiu	Brasov	252 km	09.10 Uhr	etwa 19.00	Hotel Ramada Brasov
Mittwoch, 29.8	Brasov	Bistrita	390 km	09.10 Uhr	18.30 Uhr	Hotel Ozana
Donnerstag, 30.8	Bistrita	Cluj	234 km	09.05 Uhr	16.30 Uhr	Hotel Opera Plaza
Freitag, 31.8	Cluj/RU	Basel	44270 km			
	Fahrstrecke	Total	1874 km			

Hans Richard has been offering interesting motorcycle tours for many years, all over Europe, in the south and north up to the North Cape. Romania was the first time this year, which requires good partners in the country itself to overcome the language barrier. With Traian, who is specialized in German speaking round trips, and Mr. Schottertour, Mihai as motorcycle tour specialist, he had two persons on board who are so well qualified that nothing could go wrong. The tour was perfectly organised, the houses were well selected and there was practically nothing to complain about on the routes: We found many curves - the salt in the soup for motorcyclists - and that not all roads are good, we already know from Switzerland. The two flagship roads, the Transalpina and the Transfaran, were really great mountain tracks. Touring such a country as an individual tourist is not easy because of the language. If you go in the group, then you really go from highlight to highlight. The most impressive thing for me were the Romanian people. They offered us so much goodwill. A big thank you to Hans with his great team, to Traian and Mihai and their helpers, who did a great job. www.motorradreisen.ch



Rundgang Hermannstadt (Sibiu)



Immer zügig unterwegs



Nach dem Tunnel: Sonne pur



Transfagarasan Hochstrasse



Mittag in der Forellenzucht



Besuch im Dracula-Schloss



Letztes Picknick, vom Feinsten



Schluss-Gruppenbild in «Grün»

Termine 2019



Unser Stand 2018

Die letztjährige Swiss-Moto stellte ich in den Fokus «44 Jahre GoldWing»: Auf dem Honda-Stand in Halle 1 wurde die aktuelle, brand-neue GL1800 GoldWing Tour dem Schweizer Publikum erstmals präsentiert. Markus Egli, der mit seiner Hochzeit vom 6. Mai 1978 den Startschuss für den von mir gegründeten GoldWing-Club gab, stellte sein 77er-Limitid Edition-Modell aus, mit sage und schreibe 180 km auf dem Tacho: Noch nie hatten wir so viele Besucher am Stand! Auch 2019 werde ich wieder mit meinem eigenen Stand vertreten sein. Wir werden in diesem Jahr neu das schwarze «I ♥ Töff»-T-Shirt lancieren! Wer sich frühzeitig bei mir meldet, profitiert von einem vergünstigten Eintritt.



Erich und Christine Strelbel bei mir zu Gast

Nach 33 Jahren übergaben am 1. Sept. 2018 Erich und Christine Strelbel den **Moto Corner Wohlen** an ihre Nachfolger Nic und Karin Cadruvi. Erich, ursprünglich ein Berufskollege von mir und langjähriger GoldWing-Freund, hat mit dem Moto Corner in Dottikon das Konzept «**Helm nach Mass**» eingeführt und mit dem Neubau in Wohlen neue Massstäbe im Sektor Motorradbekleidung gesetzt. In all den Jahren haben wir gut zusammengearbeitet und viele meiner Kunden sind für ihren Helmkauf extra nach Wohlen gereist, um aus dem riesigen Angebot den passenden Helm zu finden. In der Zeit meiner 1. Mai-Rallies war er regelmässig Sponsor und anlässlich des Moto Corner-Frühlingsfestes war ich nun zwei Mal bei ihm mit meinem Stand. Das **Moto Corner-Frühlingsfest** findet bereits am **2./3. März 2019** statt.

LOVERIDE 27: SO, 5. Mai 2019



Bild vom LOVERIDE 26 vom Sonntag, 6. Mai 2018

Zum Jahresprogramm motoschule.ch und tramstrasse100.ch



Strassenverkehrsamt Zug:
Kurventechnik-Kurs 2 vom 14.4.2018



Im Schräglagen-Training

Der KT2-Kurs konnte 2018 mit 8 Teilnehmern durchgeführt werden. Am frühen Morgen war es noch etwas kühl, dann aber war es schon bald sommerlich warm. Neben verschärften Schräglagen durfte auch die Ausweichübung nicht fehlen. Am Nachmittag ging es dann in den Realverkehr.



Rangierarbeit allein mit Kupplungsbedienung



Datum 2019: SA, 6. Apr. (unbestätigt)

Ausweichübung am Hindernis

Für den Weiterbildungskurs in Interlaken meldeten sich 2018 bei mir nur gerade 2 Teilnehmer, die in den übrigen Gruppen des Kursveranstalter moto-trainingskurse.ch integriert wurden.



Weiterbildungskurs Flugplatz Interlaken



Datum 2019: MO, 29. Apr.

Weiterbildungskurse auf der Rennstrecke:

Für die Rennstreckenurse arbeite ich mit tz-motorsport.ch, mit dem Team um Hansruedi Züger zusammen. Meine für 2019 geplanten Kurse finden am 31.5/1.6 (FR+SA nach Auffahrt) in Chenevères/F sowie am MO-MI, 1.-3.7 in Most/CZ statt. Je nach Anzahl der Teilnehmer fahren wir mit meinem Toyota HiAce-Bus solo oder mit Transportanhänger. Während dieser Trainings übernehme ich, falls gewünscht, die Betreuung der Teilnehmenden in meiner Gruppe. Anmeldung beim Kursveranstalter direkt, sowie bei mir zwecks Absprache von Hin- und Rückfahrt wie auch der Hotelunterkunft.

Weiterbildungskurse im Gelände:

Mein 5-tägiges Enduro-Wochenende anlässlich der «Stella Alpina» findet am 2. Juli-Wochenende, vom 11.-15. Juli 2019 statt. Die Anfahrt (ca. 600 km) zu unserem Ausgangspunkt der Touren in Cesana-Torinese/I ist eintägig, dann folgen 2 Tage (Hard-) Endurostrecken in der Gegend um Bardonecchia, die Rückreise über Frankreich, teilweise mit Schotter dauert 1½ Tage. Möglichkeit für Transport von Gepäck und (auf Wunsch gemieteten) Enduros. Möglichkeit für 1-tägiges Enduro-Training in der Schweiz. Frühzeitige Anmeldung wegen Hotelübernachtungen nötig.

Der diesjährige LOVERIDE findet am 5. Mai statt. Diese Benefiz-Veranstaltung zugunsten muskelkranker Menschen auf dem Flugplatzgelände von Dübendorf ist seit 2007 ein fester Bestandteil in meinem Kalender. Erstmals erlaubt der Organisator den Ausstellern den Verkauf von Kleinartikeln, d.h. bei mir können sowohl «I ♥ Töff»-T-Shirts wie «moto-mania»-Artikel gekauft werden. Wer frühzeitig auf dem Festgelände eintrifft, darf am grossen Rideout teilnehmen: Mit Polizei-Eskorte fahren insgesamt 5'000 Motorräder in 10 Gruppen aufgeteilt auf einer geplanten Rundstrecke durch die frühlingshafte Gegend. Wir freuen uns auf viele Gäste an unserem Stand, seit Jahren in der Box 2 der Ausstellerzone.



Unser Stand in der Box 2 der Ausstellerzone

Neue «Gold Wing Tour GL1800 DCT» getestet



Nachdem ich am 18. April erstmals (dem GoldWing-Center Oftringen sei gedankt) ein paar Kilometer mit der neuen GL1800 Tour gefahren war, konnte ich anfangs Juli die Neue (mit nur 63 Kilometer auf dem Zähler!) als Mietmaschine bei Honda-Keller in Bauma für 3 Tage testen. Ich nützte das frei gewordene Stella-Weekend (nicht genügend TN) für eine Dreiländer-Fahrt in Vorarlberg, Südtirol und den Bündner CH-Pässen, insgesamt 19 Pässe und 1460 km.

Nun zu einem kurzen Resümee: Wer noch nie mit einem Grossroller mit Automat oder mit einer DCT-Honda gefahren ist, wird zu Beginn im Langsamfahrbereich Probleme haben. Der Einsatz der Kupplung ist bei einem routinierten Fahrer so automatisiert, dass er sie beim Wenden, in engsten Haarnadelkurven vermisst, denn hier wird die Geschwindigkeit allein über das Gas gesteuert. Man kann mit der Hinterradbremse ein bisschen helfen, aber auch das ist gewöhnungsbedürftig, da die GoldWing-Bremsen überaus effizient sind: Auch da ist Feingefühl gefragt, vor allem im Zweipersonenbetrieb, wofür dieser Tourer gebaut wurde. Abgesehen davon ist einfach alles nur SENSATIONELL: Die Kraftentfaltung dieses gradiosen vibrationsfreien Six-Packs, der 7-Stufen-Automat, der ohne Kraftunterbruch durchzieht und die Elektronik, die zwischen Berg- und Talfahrt, mit grosser Wirkung der Motorbremse und automatischem Rückschalten in der Bremsphase brilliert, unterscheiden kann. Im ECON-Modus, der hervorragend zur Motorcharakteristik passt, fährt man fast ausschliesslich in der 6. und 7. Gangstufe und der verkleinerte Tank lässt entgegen allen Kritiken Etappen von weit über 300 Kilometern zu, und dies bei zügiger Fahrweise. Der einzig wirkliche Kritik-Punkt, den Honda unbedingt ändern muss, ist die Zuladung der Seitenkoffer: Die sind wirklich zu klein und zusätzlich noch zerklüftet. Da waren keine Praktiker am Werk, schade. Dass es im Topcase auf die Helmmarke ankommt, ob man zwei Integral-Helme unterbringt, könnte ebenfalls besser gelöst werden: Es geht hier um Zentimeter, die fehlen und ist für die Besitzer des nicht ganz billigen Luxus-Schlittens sehr ärgerlich. Ich freue mich schon heute auf meine nächste GoldWing und ich werde wahrscheinlich dann kaum mehr andere Motorräder fahren, zu souverän ist das Fahrfeeling, unübertroffen auch die ganze DCT-Technik. Kompletter Fahr- und Reisebericht auf meiner Homepage: <http://www.tramstrasse100.ch/downloads/20180709neuegoldwingfahren.pdf>



GoldWing Tour kurz vor der Rückgabe

Das Warten hat sich gelohnt

[Honda Update : October 25, 2017] Honda Announces 2018 Gold Wing
Honda Update <update@spirit.honda.co.jp>

Gesendet: Mi 25.10.2017 10:35
An: urs.tobler@datocom.ch

Honda Update - The World Wide Honda E-Mail newsletter Wednesday, October 25, 2017. Live from Tokyo, Japan.

Vor einem Jahr schrieb ich, dass der 25.10.2017 definitiv mein Leben verändert hatte: Seit 1994 wartete ich auf den GoldWing-Automat, denn eine Sechs-Zylinder-Maschine mit 160 Nm einmal in Fahrt gebracht, lässt den Rest des Tages im 5. Gang vergehen, da ist Power genug in jeder Lebenslage! Weshalb dann an der Ampel manuell vier Mal hochschalten?

Als 2010 Honda mit der VFR 1200 mit dem ersten DCT (Dual Clutch Transmission) – Getriebe herauskam, testete ich die Maschine anlässlich eines Fahrlehrer-Trainings auf der Nürburgring-Nordschleife: Ich war begeistert, hatte aber das eine oder andere zu meckern ... Dann kam der Cross-Tourer, die NC-Modelle 700 und 750 und die neue Africa Twin CRF1000 mit der dritten Generation, die die Basis für das erstmals lancierte 7-Gang-Getriebe in der neuen Gold Wing Tour bildete.

Nun bin ich sie gefahren, habe sie ausgiebig getestet und – ja, ich bin restlos begeistert!!! Das Warten hat sich gelohnt, habe ich mich doch auf meiner 85er-Aspacade nie gelangweilt, nur ist sie in die Jahre gekommen: Nun hat sie die 34. Saison hinter sich, 262'000 Kilometer stehen auf dem sechsstelligen Totalisator, dabei fehlen noch etwa 2000, die mir beim Drehen auf 200'000 abhanden gekommen sind, weil er für eine gewisse Zeit nicht mehr funktionierte. Aber immer noch der erste Motor, das erste Getriebe – hatte ich doch beim Erscheinen der neuen 1200er-GoldWing die Geduld, auf die 2. Serie zu warten. Das Warten hat sich auszahlt, es dürfte der mit Abstand billigste Töff gewesen sein, den ich je gefahren bin. Er läuft, und läuft, und läuft – ein Vierzylinder-Boxer halt! Zu dieser Zeit wurden jährlich an die 50'000 GoldWings gebaut. Nun sind die Zahlen viel tiefer und es dürfte wohl mindestens 2 Jahre dauern, bis Honda mit der 4. Generation des DCT herauskommt: Das Warten geht also weiter, denn ich kaufe auch die neue GoldWing erst aus der 2. Serie! Noch ein bisschen Geduld ist also gefragt, aber nun weiss ich, worauf ich sehnlichst warte!



I wait another two years

We waited 17 years for the new Gold Wing Tour with the sensational dual clutch transmission. It was worth it! The new machine is slimmer, lighter, more efficient and the riding comfort unsurpassed: The newly designed 6-cylinder Boxer engine and the automatic 7-speed transmission contribute to a superior riding experience. The electronics are state of the art, even groundbreaking. A pity Honda made sacrifices for the fans of the community: The slim line required a redimensioning also of the storage compartments which was poorly implemented with the panier cases. But this is the only «hair in the soup». Actually nothing speaks against the purchase, however, I'll wait for a second, revised edition. It will certainly be even better ...

KURSDATEN 2019

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)

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

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