

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

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 «motomania»-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.

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.



Rangarbeit allein mit Kupplungsbedienung



Ausweichübung am Hindernis

Datum 2019: SA, 6. Apr. (unbestätigt)

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 Rennstreckenkurse 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 Chenevières/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 1 1/2 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 «motomania»-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/20180709neuegoldwinggefahren.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
urs.tobler@dotcom.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 Sechszylinder-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-Aspencade 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 ausbezahlt, es dürfte der mit Abstand billigste Töff gewesen sein, den ich je gefahren bin. Er 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!



1985 Urs stolz mit seiner neuen Aspencade

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 ...