



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 Instruktorlehrgang 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 Brünn 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



1996 Scooter-Rennen



1996 Scooter-Rennen



Alpen-Rallye mit Moto aktiv



1998 Tunesienreise



1998 Tunesienreise



2000 Milleniums-Reise



2000 Milleniums-Moment



2004 Libyen-Reise



2004 Libyen-Reise



2004 Libyen-Reise

## Rückblick zu meinem Werdegang

brachte ich es nur zu einer Runde Nürburgring-Nordschleife, damals auf einem MZ-Gespänn. 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 unverbeserlichen 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 hochzusuchen. 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 Horizontenerweiterung – 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 ...



Nürburg-Ring Moto aktiv



1998 Rennstrecke Brünn/GZ



1999 Ecomobil-Cup Brünn



GL 1000 mit Einradanhänger



Honda VFR 1200



Honda Crossrunner



Honda Crosstourer



Honda GW Evo, Automat