

35 Jahre GoldWing-Fahrer

Die Aufmerksamkeit, die ich mit meiner ersten GoldWing auf mich zog, bemerkte ich erst im Schulhaus als junger Lehrer: Damit hatte ich alle Flegel für mich gewonnen! In den Sommerferien auf dem Weg nach Griechenland zwang ein harmloser Sturz meinen Freund zur Heimkehr. Den Rest der Strecke, insgesamt 7000 Kilometer, nahm ich alleine unter die Räder. Der Rückweg führte mich um Albanien herum, der Adria-Küste entlang nach Norden.



1978 gründete ich die «Interessengemeinschaft für GoldWing-Fahrer der Schweiz» und fuhr allein zum ersten GoldWing-Treffen in Holland, zu Dritt nach Deutschland. Im selben Jahr organisierte ich das erste internationale GoldWing-Treffen in Lungern/OW mit über 100 Maschinen. 1981 folgte die erste Reise nach Amerika zum grössten GoldWing-Treffen der Welt, dem WING DING in Phoenix/Arizona. 18 GoldWing-Fahrer aus ganz Europa flogen mit einem Jumbo 747 der WARDAIR ab London-Gatwick, mit den Maschinen an Bord nach Vancouver. Die vierwöchige Reise führte der Westküste entlang bis San Diego, Las Vegas und Phoenix, an den schönsten Parks im Westen der USA vorbei zurück nach Vancouver.



Mit meiner späteren Frau Luzia fuhren wir auf der zweiten Amerika-Reise in etwas mehr als 5 Monaten insgesamt 44 Tausend Kilometer, auf dem Rückweg mit 2 Maschinen durch total 30 Staaten: Es war die Reise unseres Lebens! Wir erlebten den Lastwagenfahrer, der im Mobilhome wohnte, genauso wie den Multimillionär, der sich von nichts hochgearbeitet hatte – das Hobby GoldWing verband uns. Der Gründer der amerikanischen GoldWing Road Riders lernte ich als sehr interessanten Menschen kennen. Mehr dazu findest Du auf meiner Homepage www.tramstrasse100.ch/Bilder/Reisen.



Die Vergabe einer GL 1200 Aspencade als erster Tombola-Preis anlässlich des 7. von mir organisierten GoldWing-Treffens in Zug 1987 (660 Masch./ 1070 Pers.) war der Höhepunkt, bevor ich mich offiziell aus der GoldWing-Szene zurückzog. In der Presse wurde ich als Mr. GoldWing gehandelt: So verfasste ich im Frühjahr 1987 in der MOTORRAD-Zeitung einen grossen Artikel «GoldWing-Modellspiegel» und im Frühling 1988 den ersten Fahrtst der neuen Sechszylinder «GL 1500/6». Neben meinen inzwischen 3 GoldWing-Maschinen, mit welchen ich weit mehr als eine halbe Million Kilometer zurückgelegt habe, besitze ich eine Hardenduro, eine Rennmaschine und eine Ur-GS 800 von BMW: Meinen Töff-Horizont habe ich erweitert, sie gibt es in allen Varianten und jede einzelne ist für sich zu geniessen! Hauptsache: Sie hat zwei Räder und läuft mit Benzin...

Motorradtrends: Vieles ist in Bewegung!

Während bei den Autos viele Neuerungen (1987 Katalysator, anfangs 90er-Jahre ABS, später Anfahrhilfen, Stabilitätskontrolle, usw.) Einzug hielten, lagen die Motorräder viele Jahre im Abseits: Zwar gab es Pioniere wie BMW, die schon früh mit Einspritzung und Katalysator oder mit ABS-Systemen auf den Markt kamen, oder auch Yamaha mit dem revolutionären GTS-Modell, mit der einzigartigen Einarm-Vorderradschwinge. Die Journalisten waren begeistert, die Käufer weniger: Offenbar sind die Motorradfahrer weniger progressiv und kaufen nur Altbewährtes.



Beim Publikum durchgefallen: Sowohl Einarmschwinge wie auch spezielle Vorderradfederungen, im Beispiel rechts Telelever und Duolever, verdrängen die traditionelle Telegabel nicht! Diese wurde laufend perfektioniert.

Der Schub kam mit den verschärften Abgasbestimmungen 2003: Viele Hersteller setzten bei ihren Modellen Benzineinspritzungen ein. Schon anfangs der 80er-Jahre rüsteten die japanischen Hersteller ihre Turbomodelle mit Saugrohreinjection aus. Auch meine 85er-GoldWing Honda GL 1200 L «Limited Edition» hatte eine absolut perfekte Benzineinspritzung, die dem Vergasermotoren in nichts nachstand und sparsamer war. Doch viele (nicht japanischen) Hersteller hatten Mühe, ihren Maschinen gute Manieren beizubringen: Konstantfahruckeln, unruhiger Motorlauf in bestimmten Drehzahlbereichen, selbsttätige Drehzahländerung ohne Zutun des Fahrers – alles Randerscheinungen, die dem ungetrübten Fahrspaß entgegenstanden. Die «Software-updates» brachten meistens nicht den erwarteten Erfolg!

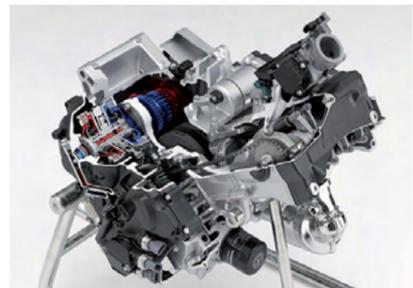
Honda CX500 Turbo 1982



Das erste ABS-System wurde von BMW bereits 1987 vorgestellt: Der Sicherheitsgewinn beim Motorrad ist nicht vergleichbar mit dem Auto, da gleichzeitig bremsen und lenken nicht möglich sind! Das ist der Grund, weshalb die Japaner nicht sofort auf den Zug aufgesprungen sind. Es dauerte mehr als 20 Jahre bis der Marktgigant Honda ein Rennstrecken-taugliches ABS an Serienmotorrädern auf den Markt



brachte. Mit diesem soll eine Verzögerung möglich sein, wie sie sonst nur absolute Rennprofis hinkriegen. Dass damit nur bedingt in den Kurven (Aufstellmoment!) gebremst werden kann, ist eine zweiradspezifische physikalische Tatsache. Ein gut ausgewogenes Kombibremssystem wie es die GoldWing seit 1981 besitzt, war für die Fahrsicherheit meiner Meinung nach ein



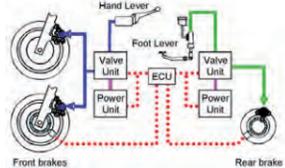
mindestens so grosser Sicherheitsgewinn. Das CBS-System von Honda, heute selbst bei Rollern kombiniert mit ABS, ist dessen logische Weiterentwicklung.

Hubraumgrosse Motoren mit hohen Motorleistungen bringen riesige Drehmomentspitzen auf das (einzig!) Antriebsrad: Speziell bei rutschiger Fahrbahnoberfläche, wie bei Regen, usw. ist die Dosierung eine heikle Sache. Schon früh, etwa ab 1990 haben verschiedene Hersteller Anti-Schlupf-Regelungen (ASR) eingesetzt: Damit sollten Unfälle vermieden werden, ein Potential, das viel zu wenig ausgeschöpft



wurde. Jetzt kommen vermehrt solche Systeme selbst bei super-sportlichen, für die Rennstrecke konzipierten Maschinen in den Einsatz. Mit steigenden Motorleistungen, inzwischen über 200 PS, die auf einen einzigen Reifen (!) wirken, werden immer mehr Maschinen mit sogenannten Mappings ausgerüstet: Über die Zündbox kann mehr oder weniger Leistung unterschiedlich abgerufen werden: Dabei wird nicht nur die Höchstleistung begrenzt, sondern auch die Art der (aggressiven) Gasannahme. Sie vermögen einen ungestressten Einsatz im Alltag. Bei der neuen Ducati Multistrada wird zusätzlich die Federung beeinflusst – ein straffes Fahrwerk für hohe Leistungen.

Mit der neuen VFR1200 DCT (Dual Clutch Transmission) hat Honda das Thema «Schaltautomat» neu lanciert: Das Doppelkupplungs-



getriebe, als sequentielle Schaltung bekannt, geht in einer überarbeiteten Version in das in Mailand vorgestellte Modell VFR1200X Crosstourer und in die neue Mittelklasse, mit den Parallel-Modellen VC700S und VC700X, sowie den Grossroller Integra mit einem neukonstruierten Zweizylinder-Twin. Das vollautomatisch schaltende Getriebe, welches wahlweise auch manuell bedient werden kann wie beim Gross-

Lks die TCS-Taste an der Yamaha R1, Jg. 2012, rts die als «Angstwippe» bespöttelte Taste für die Modi, die zwischen 120-185 PS regeln, erstmals eingesetzt in der Suzuki GSX-R 1000 Jg. 2007

roller Suzuki 650 Burgmann, ist über Modi beeinflussbar und passt sich den Fahrgewohnheiten des Fahrers an. Inwieweit sich dieses Konzept im Markt durchsetzen kann, wird die Zukunft zeigen: Ausser beim neuen Integra, der auf der Welle der im Stadtverkehr beliebten Grossroller reitet, muss es als Option extra bezahlt werden.



«35 Jahre GoldWing-Fahrer»

Im Herbst und Winter 76/77 sass ich Bildern, herausgetrennt aus der MO-eine Yamaha XS 750 auf ei-Honda GL 1000 beim Höhenflug in der Luft! Eines dieser beiden nach jahrelangem Kettenspann-noch eine Maschine mit Kardans-lich obsiegte die GoldWing, men Tatsache, dass beide aus-lässigkeit stand, war sie im Ge-gekühlt, was eine lange Lebens-liess. Die GoldWing, auch als 4-



jeden Morgen beim Frühstück vor 2 TORRAD-Zeitung. Eines zeigte nem Bahnsteig, das andere eine – abgehoben, mit beiden Rädern Motorräder soll es sein: Denn, nen war es mir klar, dass ich nur antrieb kaufen würde. Schlies-denn ausser der gemeinsa-Japan kamen, was für Zuver-gensatz zur Yamaha wasser-dauer des Motors erwarten Zylinder-Tausender, gehört immer noch zum heutigen Strassenbild: Ein weiser Entschaid im zarten Alter von 22 Jahren! Seit 1990 warte ich auf die GoldWing mit automatischem Getriebe, das wäre dann ein Grund, mir eine neue zu kaufen...

«30 Jahre Töff-Fahrlehrer»

1982 besuchte ich das Töff-Fahrlehrer-war ich erstmals 1978 zu Besuch, als ich mir ein Bild über die Motorradschulung in Luzern den Intensivkurs für Monaten ausgebildet und da-Anfang an klar, dass ich einmal und Ausbilder für Auto- und 2002 ebenfalls im Fahr-konnte. Daraus entstand terbildung für Töfffahrleh-gau, über Schaffhausen den in der Rolle des Chef-Fahrlehrer nur noch im Einsatz,



Seminar im Fahrhof Wohlen: Dort noch Realschullehrer war, um zu machen. 1981 besuchte ich Autofahrlehrer und wurde in 5 nach geprüft. Für mich war von Töfffahrlehrer sein werde – Töfffahrlehrer, was ich dann hof Wohlen verwirklichen meine Karriere in der Wei-terer und -experten, vom Aar-bis in den Kanton Graubün-instruktors. Heute bin ich für wenn ich gerufen werde. In erster Linie möchte ich für meine eigene Fahrschule, meine Fahrschüler und-schülerinnen an der Tramstrasse 100 da sein.

«25 Jahre Tramstrasse 100»

Nach einem 6monatigen Urlaub 1986 in Form einer Ferienreise auf meiner GoldWing durch die Vereinigten Staaten Amerikas, war es Zeit, für die berufliche Zukunft Weichen zu stellen. Ich wollte meine Kräfte auf das konzentrieren, was mir auch wirklich Spass machte: Töfffahrern das Fahren beibringen! Auf diesem Gebiet herrschte Goldgräber-Stimmung, waren wir doch zu diesem Zeitpunkt praktisch die einzige Töff-fahrschule auf dem Platz Zürich. Da es innerhalb der Schule meines er-sten Arbeitgebers nicht möglich war, die Selbständig-fahrschule war Töffkollegen Küde ebenfalls Töff-Fahr-ebenen Traum im Während Küde anfangs noch Autofahrstunden erteilte, arbeitete ich ab April 87 ausschliesslich als Töfffahrlehrer und bin damit der erste NUR-Töfffahrlehrer der Schweiz – seither gibt es an der Tramstrasse 100 nur noch «Töff, Töff – nüt als Töff!»

1987-2012: 25 Jahre «Töff, Töff – nüt als Töff!»

In den 35 Jahren im Umgang mit grossen Töffs, in den 30 Jahren in der Rolle als Töfffahrlehrer, in den 25 Jahren an der Tramstrasse 100 mit meiner eigenen Töff-fahrschule, wo ich all' meine Ideen und meine Erfahrungen kom-promisslos einbringen kann, zialisten: Es gibt keinen Men-Stunden auf dem Sozios-Fahrschülerin verbracht hat auch immer schnell, wo's-nen, die zu rund 50% aus-men, schätzen meinen syste-fenbar nicht für viele Fahrschu-zutrifft. Mit einer Standortbestim-



wurde ich zum absoluten Spe-schen auf der Welt, der so viele sitz eines Fahrschülers, einer wie mich! Deshalb weiss ich drückt: Meine Fahrschüler/in-anderen Fahrschulen kom-matischen Unterricht, was of-len, die auch Töffkurse erteilen, 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 (56)

Editorial

Tatsächlich: Nun gehe ich bereits in die 31. Saison! Seit meinem 18. Geburtstag, als ich zum ersten Mal auf den Töff stieg, zieht sich dieses Thema wie ein roter Faden durch mein Leben: Zuerst als Transportmittel, welches mir eine bisher ungekannte Mobilität verlieh, dann als Hobby, für welches ich meine ganze Freizeit opferte und schliesslich als Beruf, als Lehrer für angehende Töff-FahrerInnen. Der Weg ging über die Ausbildung zum Autofahrlehrer: Jeder Fahrlehrer, der im Besitz der Töff-Kategorie war, durfte damals Töfffahrer ausbilden. Die Spezialisierung kam erst, als 1993 das Verkehrskunde-Obligatorium für alle Neulerner und das Grundschulungs-Obligatorium für die Kat. A1 eingeführt wurde. Zu diesem Zeitpunkt war ich bereits auf der Ausbilderseite, das heisst, ich bildete die bestehenden Fahrlehrer weiter und neue dazu aus. Als ich mich 1987 dazu entschloss, meine Tätigkeit auf die Motorradausbildung zu beschränken, gab es viele Fahrlehrer, die mich belächelten. Dass ich dies nach 30 Jahren immer noch mit demselben Enthusiasmus tue, liegt an der ungebrochenen Freude an meinem Beruf, aber auch an der Freude des Fahrens: Egal, ob ich auf einem 50 Kubik-Scooter, einer 125er-Maschine oder einem 1800er-Chopper sitze, das Fahren macht mir immer noch unsäglichen Spass! Es ist das erhabene Gefühl, mit der Maschine eins zu sein, ein Teil des Systems «Fahrer-Maschine». Andernseits möchte ich das geliebte Hobby weitergeben, andern Menschen, jüngeren und älteren, Frauen und Männern dabei helfen, auf dem kürzesten Weg und möglichst schnell sicher Motorradfahren zu lernen, eine neue Welt zu entdecken. «The more you know, the better it gets!» lautet die Devise, die hinter meinem Fahrschulsignet steht – und so sind mir alle Töff-Fahrer und -Fahrerinnen willkommen, egal wie kurz oder wie lange sie fahren, ob mit oder ohne Prüfung, einen Teil ihres Weges zum perfekten Fahrkönnen mit mir zu machen. Dass ich nach bald 30 Jahren mit derselben Motivation frühmorgens zur Arbeit fahre, hat bestimmt damit zu tun, dass ich in der glücklichen Lage bin, meinen Traum, Beruf und Hobby zusammenlegen zu dürfen, leben darf und weder das eine noch das andere auf der Strecke bleibt: Ich liebe meine Tätigkeit als Lehrer, ich liebe das Töfffahren noch immer, nur dass meine Ansprüche mit der Erfahrung gewachsen sind.

In diesem Sinne, herzlichst

Urs Tobler

2. Juni - 14. Juni: Ein Reisebericht

Da wir uns erst im Januar dazu entschlossen, mussten wir uns wegen dem Engpass bei den Fährüberfahrten mit einer Ankunft am Samstag begnügen, also erst am Abend des ersten Renntages. Dies gab uns die Möglichkeit, an Aufahrt zu starten und gemütlich in zwei Tagen bis zur Fähre, diesmal ab Zeebrugge in Belgien, zu fahren. Mit der Nachtfähre landet man frühmorgens in Kingston upon Hull, an der Ostseite der Insel. So quert man in einer etwa 3-stündigen Autobahnfahrt die Insel und fährt mit der nächsten Fähre ab Heysham zum Töff-Mekka «Insel Man» mit den legendären TT-Rennen. Spätestens hier, wenn man in der Schlange mit Hunderten an Töffs steht, beginnt das Kribbeln: Auch ist die Reise zur Insel immer verbunden mit einer Ungewissheit – ist das Zimmer nicht schon vermietet, komme ich wieder heil nach Hause...

Die etwa 4 Stunden dauernde Überfahrt dient der Akklimatisation: Ab Douglas gibt es dann praktisch nur noch Motorräder, Motorradfahrer und –fahrerinnen aller Gattungen und Nationalitäten. Und vor allem eines: Was hier herumfährt, kann man normalerweise höchstens noch in einem Museum bewundern – nicht nur bezogen auf die Inselbesucher, sondern auch auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Rössli-Tram an der Promenade von Douglas existiert seit 1876, die Schmalspur-Dampfeisenbahn, die seit 1873 die Hauptstadt Douglas im Süden mit dem Port Erin verbindet, eine der heutigen Touristenattraktionen oder die elektrische Strassenbahn im Norden der Insel, die aus der Zeit von 1893 bis 1899 stammt und Douglas mit Ramsey an der Ostküste verbindet. Eine Besonderheit ist die Snaefell Mountain Railway, ein Tram, welches mit bis zu 12% Steigung von Laxey aus auf den höchsten Berg der Insel fährt und die TT-Strecke bei Bungalow kreuzt. Es existiert seit 1895 und wurde mit Motoren und Elektrik der 1974 stillgelegten Aachener Stadtbahn nachgerüstet. Das von den Touristen sehr geschätzte Transportsystem wird mit Buslinien, mit modernen Bussen ergänzt.

Gegenüber meinem ersten Besuch auf der Insel im Jahr 1984, als die Promenade, die knapp 3 Kilometer vom Hafen bis zum Strandende verläuft, beidseitig komplett mit geparkten Motorrädern belegt war, müssen sich heute die Fahrer zwischen parkierten Autos einfädeln: Einerseits sind es Mietautos, Transporter oder Wohnmobile der Rennfahrer oder wahrscheinlich auch vom Personal der Hotels. Viele Hotels wurden inzwischen geschlossen, werden vom benachbarten Haus aus bewirtschaftet und sind nur noch anlässlich der grossen Events wie den TT-Rennen oder Manx-Rennen geöffnet. Es gibt auch die Möglichkeit, privat bei Bewohnern zu übernachten, die damit eine kleine zusätzliche Einnahmemöglichkeit erhalten. Diese Möglichkeit nahm Dominik wahr, im Gegensatz zur Gruppe des MOTORRAD Action-Teams von Walter, die in einem der namhaften Häuser logierte: Das ist die bequemste, aber auch teuerste Art, zu den Rennen zu fahren.

Die ersten beiden Rennen waren bereits gelaufen, als wir am Samstagabend eintrafen: Mit dem Österreicher Klaus Klaffenböck, der in Zürich ausstellte, und schon die beiden Rennen 2010 für sich entschied, wurde die Seitenwagenklasse gewonnen und er feierte seinen dritten TT-Sieg. Der grosse Sieger des ersten Tages aber war John McGuinness, der in der 1000er-Klasse seinen 16. TT-Sieg feiern durfte und auf dem Weg ist, sein Idol, den legendären Joey Dunlop, der insgesamt 26 mal siegte, einzuholen. Nachdem wir unser Hotel bezogen und uns eingerichtet hatten, gingen wir noch ein erstes Mal auf die Promenade, die im Zeichen der abendlichen Shows stand und für die extra ein Teil der Strecke abgesperrt war: «Mystery», das Pendant zu Red Bull, bestritt das Hauptprogramm mit einer riesigen Show. Mit der teilweisen Sperrung werden die Solo-Shows zum Teil alkoholisierte Selbstdarsteller wirkungsvoll unterbunden und das Ganze bekommt jetzt mehr den Anstrich eines Jahrmarkts mit viel «Schau und Rauch». Die laute Musik vertrieb uns danach, das ist wohl eher etwas «für die Jungen»! A propos: Während wir in hochgeschlossenen Kleidern, Mützen und Jacken unterwegs waren, zeigte sich die Jugend sehr offenerzig, sie scheuten sich nicht, trotz Kälte viel, viel Haut zu zeigen...

Der Ablauf der Rennwoche ist einfach zu skizzieren: Alle 2 Tage finden, sofern es das Wetter zulässt, die Rennläufe statt, in der Regel zwei Rennen. Kurz vor Mittag werden alle Strassen, die vom Rennen betroffen sind, geschlossen. Die Zuschauer verteilen sich auf die 60,7 km lange Strecke, an bestimmten Punkten gibt es Tribünen mit Versorgungsständen und mobilen Toiletten. Gestartet wird im 10 Sekunden-Takt, es geht nahezu 20 Minuten, bis ein Fahrer wieder dieselbe Stelle passiert. Auf Manx-Radio werden die Zuschauer mit Informationen versorgt, sogar von Zeit zu Zeit in Deutsch! Da es sich in diesem Jahr um

Zur Insel Man: Mit ihren 572 km² ist sie nur unwesentlich grösser als die beiden Halbkantone BS + BL, (oder nicht ganz doppelt so gross wie der Kanton SH) mit ihren 75'049 (Stand: 2005) Einwohnern aber 6 mal weniger bevölkert als der Grossraum Basel. Die maximale Ausdehnung von Süden nach Norden beträgt 52, von Westen nach Osten 22 Kilometer. Innerhalb von 2 Tagen kann man die ganze Insel problemlos abklappern, praktisch jede Strasse befahren haben. Wenn man die Infrastruktur betrachtet, so scheint, abgesehen von den modernen (Technikstand etwa 70er-Jahre) zweistöckigen Bussen im Binnenverkehr, die Zeit die letzten 100 Jahre stehen geblieben zu sein:



Start Aufahrt, 2. Juni 13 Uhr



Erster Halt im Schwarzwald



Zwischenhalt in Belgien



Noch 3 Tickets am Fährschalter



Geschafft! Verdientes Feierabendbier



Nächste Fähre ab Heysham



Zu Hunderten: Nur ein Ziel – IOM!



Die letzten ruhigen Minuten geniessen



Land in Sicht: Töff-Mekka



Nächtliche Douglas Promenade



Ausflug mit Walters Kollegen



Walter vor dem Regency Hotel



Ausflug zum Calf of Man



Am südlichsten Ende



Port Erin im Südwesten



Niaryl, am Ende der Welt



Zuschauen direkt an der Strecke



Sprung an der Ballaugh Bridge



Faszinierte Zuschauer beim Sprung



Grand Stand – Start und Ziel



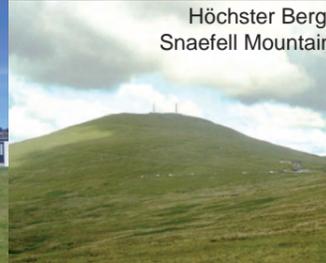
Douglas Bay und Promenade



IOM-Wahrzeichen: Laxey Wheel



Am nördlichsten Punkt



Höchster Berg: Snaefell Mountain

Isle of Man TT-Races 2011

das 100jährige Jubiläum des «Snaefell Mountain Course» handelte, gab es einige zusätzliche Events. Der Sonntag nach dem ersten Rennen wird «Mad Sunday» genannt: Mad fühlen sich alle, die am Abend vorher zuviel getrunken und zulange gefeiert haben... Mad ist aber auch die Szene, die sich auf der «Rennstrecke» abspielt: Da die Rennstrecke eigentlich die normale Strasse durch Ortschaften und kleine Städtchen ist, abgesehen von der Strecke in den Bergen, die ausnahmsweise als Einbahnstrasse eingerichtet wird und wo durchaus ein bisschen Rennfeeling (kein Gegenverkehr!) aufkommt, ereignen sich sehr viele Motorradunfälle, in die zum Teil tragischerweise auch Man-Bewohner verwickelt werden. Es sind also nicht mehr die Toten unter den Rennfahrern, in diesem Jahr deren 3, sondern vorwiegend unter den Touristen, die alarmierend sind. Deshalb sind während der Rennwochen oft bestimmte Strecken ausserorts mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung versehen, die wie auch die Innerortsmitte von 30 mph strikt einzuhalten sind: Die Polizei kontrolliert rund um die Uhr im Sinne von Unfallverhütung. Kann wegen der Witterung ein Rennen nicht gestartet oder muss es deswegen abgebrochen werden, wird es auf den nächsten Tag verlegt, was beim Rennen vom Mittwoch der Fall war: Wegen Regens gab es den Abbruch und der neue Start erfolgte am Donnerstag. Dazwischen besucht man verschiedene Orte auf der Insel, das umfasst mindestens den südlichst gelegenen Punkt wie auch den nördlichsten. Dazwischen gibt es viel Natur zu betrachten und inzwischen nur noch ein Motorrad-Museum, seit dasjenige in den Bergen bei Bungalow geschlossen wurde. In diesem Jahr wurden Extra-Ausstellungen und Ehren-Veranstaltungen zum Jubiläum veranstaltet. Auch treten regelmässig an verschiedenen Orten die Red Arrows auf, die Patrouille Suisse der Engländer.

Ganz besondere Anziehungspunkte wie das legendäre Laxey Wheel, die Manx Electric Railway, die IOM Steam Railway und auch die Snaefell Mountain Railway, sind für jeden IOM-Besucher ein MUSS! Man fühlt sich locker um hundert Jahre zurückversetzt. Um Jahrzehnte zurückversetzt fühlt man sich auf Parkplätzen: Hier werden Motorräder bewegt, die man sonst nur noch im Museum betrachten kann. Es gibt Treffen von Marken und Anlässe, wo sich diese präsentieren.

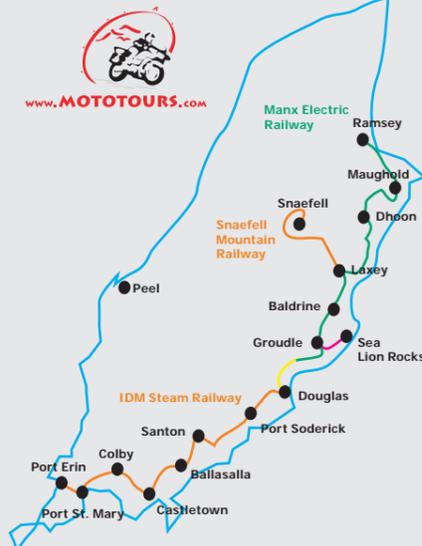
Die Rennbegeisterung der Bevölkerung zeigt sich auch in einer grossen Toleranz gegenüber den Gästen: Da viele vom Kontinent den Linksverkehr nicht gewöhnt sind, kommt es immer wieder zu heiklen Verkehrssituationen. Selten wird gehupt und auch die vielen Staus werden gelassen ertragen. Ob der Durchschnittseinwohner wirklich von diesem sportlichen Wahnsinn profitiert, wage ich zu bezweifeln, aber immerhin wissen die meisten Leute etwas anzufangen mit dem Namen «Isle of Man», auch wenn die Fernsehbotschaften meistens nicht sehr ausgewogen daherkommen: Jeder, im Gegensatz zu den Jahren vor 1977, als die Rennen noch zur offiziellen FIM-Weltmeisterschaft zählten, startet heute freiwillig und weiss, dass hier schon 239 Rennfahrer (Stand 2011) ihr Leben verloren haben. Jeder hofft natürlich, dass er nicht der nächste in der Liste sein wird, aber keiner weiss es: Entsprechend berührend sind deshalb jeweils die Verabschiedungsszenen vor dem Start, da niemand weiss, was die nächsten Stunden bringt.

Ebenso beeindruckend, wie auch lästig und anstrengend, aber vom Ritual nicht wegzudenken, ist die lange und schwierige Anreise für alle Involvierten. Das macht aber ein grosser Teil des Erlebnisses aus: Wer einmal da hingefahren ist, wird jedes Mal wieder neu fasziniert und infiziert vom TT-Virus. Es gibt einige, die müssen einfach jedes Jahr dorthin – zum Glück, denn die garantieren den Weiterbestand dieses laut Wikipedia «ältesten, gefährlichsten und umstrittensten Motorradrennen der Welt».



Derek Brien † (1977-2011)

Von Douglas aus, der Hauptstadt mit rund 25000 Einwohnern, führt eine Dampfeisenbahn (seit 1874) in den Süden der Insel, sowie eine elektrische Strassenbahn (1893) in den Norden der Insel. Auch die Electric Mountain Railways (1895) vermittelt eine Reise ins vorletzte Jahrhundert: Allerdings wurden die historischen Wagen mit der Ausrüstung von der in den Siebziger Jahren stillgelegten Aachener Strassenbahn (gegründet 1895) übernommen. Alle drei Bahnen bilden einen grossen Reiz auf die Touristen und sollten unbedingt erlebt werden.



Zuschauer in Union Mills



Zu Gast vor der Kirche IOM-Stargast Wheely-Konni



Dominik, Konni, Sigrid, Urs (v.l.)



Legende Joey Dunlop †(2003)



Rückweg: Unterwegs in England



Europäischer Boden mit Rechtsverkehr



Pfungstienstag 14. Juni 20 Uhr



30 Jahre Töff-Fahrlehrer

Kaum Fahrlehrer geworden, wurde ich 1981 in den Vorstand des SMFV – Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verbands als Beauftragter für die Öffentlichkeitsarbeit berufen: Mit der alle drei Monate erscheinenden Verbandszeitschrift «INFORAMA», berichtete ich über das Verbandsgeschehen. Da diese fleissig von den Ämtern gelesen wurde, nahmen sie unsere Bemühungen im Dienste der Zweiradfahrer auch wahr.



Im ersten SMFV-Instruktorenkurs 1985 bildeten sich die ganz angefressenen Freaks unter den Töfffahrern weiter: Meine Schlussarbeit betraf das «Frühlingsseminar», welches Weiterbildung für ehemalige Fahrschüler im Sinne einer Auffrischung zum Jahresbeginn vorsah. Die praktische Durchführung fand auf dem Volkiland-Parkplatz mit ehemaligen Fahrschülern der Verkehrsschule Baumann statt.



Als 1991 Louis Hübscher vom Fahrhof Wohlen an Peter Brechbühl und mich herantrat, ob wir mit ihm eine Fahrlehrer-Berufsschule auf die Beine zu stellen möchten, waren wir sofort Feuer und Flamme: Nach einjähriger Vorbereitungsphase starteten wir 1992 mit einem Ausbildungskurs für Auto- und Motorradfahrlehrer/innen, einem Instruktorienkurs und Weiterbildung für Motorradfahrlehrer. Aus diesem Engagement ging dann eine langjährige Tätigkeit in der Rolle als Chefinstruktor hervor, in der Töfffahrlehrer-Weiterbildung mit dem Ostschweiz. Fahrlehrer-Verband, zusammen mit Toni Kalberer.



Nachdem Küde Bachmann 1991 nach Fällanden zog, um seiner Töff-Fahrschule eine Töff-Boutique anzugliedern, war ich an der Tramstrasse 100 allein Chef: Ich wollte lieber nur das eine tun, dies aber dafür richtig! Dank der kompetenten und langjährigen Mitarbeit von Oliver Merletti (seit 1994, im Hauptberuf Chauffeur und Ausbilder bei «Bus Winterthur») und Roland Schneider (seit 2003, im Hauptberuf Landwirt) schätze ich mich glücklich, Fahrstunden, Kurse und Weiterbildung, einzeln oder in Gruppen, auf qualitativ höchstem Niveau anzubieten. Meine Engagements und mein Netzwerk über die Grenzen hinaus, ermöglichen es mir, immer wieder interessante Angebote in Zusammenarbeit mit anderen Veranstaltern anzubieten. Die Fahrschüler aber sind mir am Wichtigsten: Für die Einzelfahrstunden bin ausschliesslich ich verantwortlich! Das garantiert meinen Fahrschüler/innen Kontinuität und Qualität.

Weiterbildungskurs Interlaken vom 28. Mai 2011

Beim zweiten Mal hat's geklappt: Zu fünf fuhren wir bereits am Vorabend an zu diesem speziellen Weiterbildungskurs auf dem Flugplatz von Interlaken. Die Idee war, meinen regelmässigen Teilnehmern neue Möglichkeiten zu eröffnen: Die sind auf dem Flugplatz Interlaken praktisch unbegrenzt... Da Roli Schneider als Instruktor kurzfristig ausfiel, landeten



«wir» in Kürs's Gruppe. So entschloss ich mich, als Gast und Beobachter teilzunehmen. Nach der morgendlichen Begrüssung aller Teilnehmer erfolgte die Gruppenteilung zu den Instruktorien, neben Kürs Werren waren es Hansjürg Leuenberger und Tinu Neuhaus. Am Anfang standen verschiedene Turn- und Kurvenübungen: Dank der grosszügigen Platz-



verhältnisse waren sie gegenüber meinen Kursen in einem viel höheren Geschwindigkeitsbereich angesiedelt. Was die Maschine in freihändiger Fahrt alles kann, war überraschend: Sie (und ich) kann (können) viel mehr als ich mir vorstellen kann! Schon bald kamen Beschleunigungs-, Brems- und Schaltübungen dazu, jeder nach seinem Gusto – einfach probieren, perfektionieren. Gefährlose Schräglagen bis zum Grenzbereich erlaubt nur der Flugplatz ohne Hindernisse. Am Nachmittag ging es nochmals zurück auf die Trainingspi-

«Enduro-Tour» Stella Alpina 2011

Da sich nur wenige für die Stella 2011 anmelden, führten wir sie ausnahmsweise nur mit Strassenenduros in 3 Tagen durch, ohne Begleitfahrzeug und Hard Enduros. Zum Bericht: Für einmal fuhren wir die Stella Alpina in umgekehrter Richtung. Treffpunkt war Martigny. Von dort ging es nach Chamonix über den Col de Joly, Lac de Roselet, Col de la Madeleine und Col du Galibier nach Sauze d'Oulx einer Sonnenterrasse



ste. Im Fokus stand die Kurvengeschwindigkeit: «Was mas lyde?» «Geits o schnäuer?» «Wievu?» Ob Zürcher oder Wallisser, wir verstehen die Berner: Zwischen «gäbig u schnäu» gibt's nur einen Geschwindigkeitsunterschied von etwa 5 bis weniger als 10 km/h. Die Teilnehmenden sind erstaunt, ich als Fachmann nicht.



Abschliessend fuhren wir noch im Realverkehr: Ganz in der Nähe von Interlaken gibt's Kurven, da können wir Flachländer nur davon träumen! Für viele war es eine Standortbestimmung: Äussere und innere Wahrnehmung wurden verglichen, kritisch beleuchtet, unserem Kursinstructor entging nichts. Schnell und sauber zu fahren, die Silhouette in der eigenen Fahr-



bahnhälfte zu halten, ist keine leichte Aufgabe. Etwas schockiert war der Teilnehmer, dem ein Gleitschirmfahrer vor die Räder fiel: Er hatte sich auf die Kurven, nicht auf den Himmel konzentriert! Dieser Unfall, ohne dass der Töfffahrer miteinbezogen wurde, endete offenbar glimpflich. Nach dem Zvierikaffee in schönster Aussichts- und Rastlage ging's zurück auf den Flugplatz zur Schlussbesprechung und Verabschiedung. Im Namen aller Teilnehmer möchte ich Kürs für seine hervorragende Arbeit bestens danken!

gegenüber dem Chaberton. Die geplante Rückreise über den Mt Cenis und Iséran musste dann aber wegen eines Radrennes weiträumig umfahren werden via Madeleine, Kleiner St. Bernard mit einem Tageskilometertotal von über 600 km. Die ganze Reise verlief ohne Regen ausser für Roli, der sich ab Martigny entschied via Rhonetal und die Zentralpässe in die Ostschweiz zu fahren. (Bilder und Bericht von Walter Gerig)



Nordschleifen-Sicherheitstraining 2011 «Ring pur»

Für den neuen Termin, nachdem wir 2010 mit dem SMFV sehr erfolgreich waren, meldeten sich leider nur 4 Teilnehmer. Dies tat dem Genuss aber keinen Abbruch, die Veranstaltung war schon komplett ausgebucht. Die Wetterprognose für die Eifel, die mir Walter Gerig für Sonntag und Montag sandte, war Dauerregen ohne Unterbruch! Wir aber kamen mit einem



blauen Auge davon: Nach abtrocknender Piste in der Zeit des Sektionstrainings am Sonntagnachmittag, konnten wir bis um 5 Uhr abends im Trockenen zügige Runden drehen. Im Regen verzichteten wir freiwillig aufs Fahren: Nur einer aus der Gruppe «testete» seine elektronischen Helferlein mit dem Resultat, begrenzter Schaden (nur) an der Maschine. Keine tolle Idee! Wegen des gleichzeitig stattfindenden Formel 1-Rennens, stand uns das Hotel erst später zur Verfügung: So zogen wir uns zurück,



um in einem Restaurant das vorgezogene Nachtessen einzunehmen. Wie angekündigt, war im Dorinth nicht viel los, abgesehen vom Personal des Trainings, welches hier einlogiert war. Die Bar war pumpenvoll, je später der Abend, desto grösser fielen die Heldentaten aus... Der Blick zum Himmel am nächsten Morgen liess uns hoffen, nochmals ohne Regen über die Runden kommen. Nachdem wir in der ersten Runde am Vortag einen Sturz zu bekl-



gen hatten, wollte niemand schnell starten. Das Sektionstraining, welches Zufall, lag genau dort, wo sich unser Testfahrer gestern glücklich versucht hatte. Nach den Hin- und Rückfahrten in der Sektion begaben wir uns wieder zum Start und Ziel. Für das Rundenfahren teilten wir uns in schnellere und langsamere Fahrer: Sie übernahm unser Co-Instruktor, wäh-



rend wir von unserer Instruktorin gefordert wurden. Es war wirklich viel Spass dabei! Als das Training zu Ende war, konnten wir nur zufrieden sein: Trotz schlechtester Wettervorhersagen erlebten wir ein Super-Training und ich konnte dabei ausgiebig das neue Fun-Bike in der Mittelklasse bis an die Grenzen kennenlernen, die neue Honda VFR 800X Crossrunner! Mit ihr berührte ich, im Unterschied zur VFR 1200 vom Vorjahr, nur ein einziges Mal mit der Fussraste den Boden. Auf der Hin- und Rück-



fahrt konnte ich mich von deren Alltagsqualitäten überzeugen: Sie ist ein gelungener Kompromiss, genügend sportlich und trotzdem bequem aufrecht zu fahren, wie man das in meinem Alter zu schätzen weiss. Nun bin ich gespannt auf die Crosstourer, welche dieses Konzept mit dem 1200er-Motor vereinigt... Der nächste Nürburgring-Termin ist also gebucht, wer alles kommt mit?

Motorrad action-team Termine ab Januar 12



25 Jahre «Tramstrasse 100»

Unglaublich, erst vor kurzem feierten wir noch das 20jährige Jubiläum mit einer historischen Schlussfahrt ins Urnerland: Zum ersten Mal trafen wir uns in der «Luegeten» ob Pfäffikon/SZ, Apéro-Halt gab's an der Suworow-Brücke eingangs Muotathal, wo uns ein Lokalhistoriker die interessante Geschichte dieser Brücke erzählte. Die anschliessende Bootsfahrt auf dem Urnersee mit einem Mittagessen war für alle eine Überraschung: An einem wunderbaren Sonntagnachmittag, u.a. vorbei am Rütli – einfach traumhaft! Dieser Anlass war für mich der absolute Höhepunkt meiner Tramstrasse 100-Zeit.



Der Plan, zu zweit eine Fahrschule ausschliesslich für Töff-Fahrer/innen zu gründen, war alles andere als ein Schritt in eine sichere Zukunft: 1987 kamen alle Töfffahrer absolut freiwillig in die Kurse und Fahrstunden. Es gab auch praktisch keine Töfffahrerschulen im Raum Zürich. Über 300 Schüler jährlich besuchten unsere Grundkurse und Fahrstunden. Zu dieser Zeit organisierten wir viele Veranstaltungen: Neben dem 1. Mai mit Probefahrten und Töff-Ausflug, gab es verlängerte Weekends ins nahe Ausland, auch mit Rallye, und natürlich regelmässig das Samichlaus-Weekend mit Endziel Grindelwald.



Mit der Trennung 1991 teilte sich unsere Kundschaft: Einige landeten bei Kürs, andere, wie z.B. Walter Gerig blieben mir treu: Mit ihm starteten wir 1992 unsere «Isle of Man»-Reise, 1993/94 folgte die erste Wüstenreise nach Libyen in die Sahara. Weitere Engagements in dieser Zeit waren die vom Verkehrssicherheitsrat abgenommenen Weiterbildungskurse, regelmäßige Einsätze bei Nordschleifen-Sicherheitstrainings und auf den Rennstrecken, da meine ex-Frau Luzia innerhalb der Frauenrennen des Moto Sport Schweiz teilnahm. Die Offroad-Trainings bei Dany Wirz in der Ardèche gehörten wie die 5-Tages-Tour zur Stella Alpina (siehe Bericht nebenan) zum Jahresprogramm: Wir perfektionierten uns in An- und Rückfahrt, wir bauten den Offroad-Sektor mit gemieteten Maschinen immer mehr aus.



Präsent sind wir im Jahr des 25. Jubiläums mit einem eigenen Stand an der SWISS-MOTO (Halle 4, Stand A12) vom 16.-19. Februar sowie am LOVERIDE, am Sonntag 6. Mai. Extra zum Jubiläum wird es einen Internet-Auftritt unter der Adresse www.1987-2012.ch geben, darin wirst Du auch einiges über die letzten 25 Jahre finden!

KURSDATEN 2012

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)

Jan.	<u>20.Jan.</u> 10.Febr.	<u>21.Jan.</u> 11.Febr.	<u>28.Jan.</u> 18.Febr.	Febr.	<u>FR, 3.Febr.</u> FR, 24.Febr.	<u>SA, 4.Febr.</u> SA, 25.Febr.		Jan.
März	<u>2.</u> 23.	<u>3.</u> 24.	<u>10.</u> 31.	März	<u>FR, 16.</u> 3.Apr.	<u>SA, 17.</u> 4.Apr.	<u>Freitag, 30.</u> Samstag, 31.	März
April	<u>13.</u> 13.	<u>14.</u> 14.	<u>21.</u> 21.	April	<u>3.</u> 24.	<u>4.</u> 25.	27.	April
Mai	<u>4.</u> 18.	<u>5.</u> 19.	<u>12.</u> 26.	Mai	<u>15.</u> 29.	<u>16.</u> 30.	25.	Mai
Juni	<u>1.+15.</u> 29.	<u>2.+16.</u> 30.	<u>9.+23.</u> 7.Juli	Juni	<u>12.</u> 26.	<u>13.</u> 27.	29.	Juni
Juli	<u>13.</u> 27.	<u>14.</u> 28.	<u>21.</u> 4.Aug.	Juli	<u>10.</u> 24.	<u>11.</u> 25.	27.	Juli
Aug.	<u>10.</u> 24.	<u>11.</u> 25.	<u>18.</u> 1.Sept.	Aug.	<u>7.</u> 21.	<u>8.</u> 22.	31.	Aug.
Sept.	<u>7.</u> 21.	<u>8.</u> 22.	<u>15.</u> 29.	Sept.	<u>4.</u> 18.	<u>5.</u> 19.	28.	Sept.
Okt.	<u>5.</u> 26.	<u>6.</u> 27.	<u>13.</u> 3.Nov.	Okt.	<u>2.</u> FR, 19.	<u>3.</u> SA, 20.	<u>Freitag, 19.</u> Samstag, 20.	Okt.
Nov.	<u>16.Nov.</u> 7.Dez.	<u>17.Nov.</u> 8.Dez.	<u>24.Nov.</u> 15.Dez.	Dez.	<u>FR, 9.Nov.</u> FR, 30.Nov.	<u>SA, 10.Nov.</u> SA, 1.Dez.	Samstag, 10.	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.1987-2012.ch

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

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

Jubiläum: 25 Jahre «Töff, Töff - nüt als Töff !»