

# Weiterbildungskurs auf dem Flugplatz Interlaken

Anmeldung direkt bei [moto-trainingskurse.ch](http://moto-trainingskurse.ch)



Verschiedene Daten möglich:

~~\* Sa, 25. Apr~~ - ausgebucht **Fr, 24. Apr.**

**\* Sa, 16. Mai - Brücke an Auffahrt**

**Sa, 23. Mai - Pfingstsonntag**

**\*) Möglichkeit Gruppe zu leiten**

Dieser Weiterbildungs-Kurs, vom Veranstalter «moto-trainingskurse.ch» angeboten, findet in diesem Frühling zum ALLERLETZTEN MAL statt. Noch gibt's wenige Plätze an den kommenden Daten.

## Erfahrungsbericht des ersten Trainings 2026 vom Sa, 25. April

Translation in English below German text



Wie in jedem Jahr hatte ich auch für 2026 den Weiterbildungskurs von Interlaken auf meiner Webseite beworben, als ich hörte, dass meine Töff-FL-Kollegen nochmals weitermachen. Leider haben sich nur wenige (3 für den ersten Termin, 5 für den zweiten – nur an diesen Daten ist es mir möglich, Tourguide zu spielen!) angemeldet. Noch ist es nicht zu spät ...

Am 23. Mai sind ebenfalls zwei von den «Sunset-Riders» bereits angemeldet, man kann sich ihnen anschliessen.

Wie in jedem Jahr trafen wir uns in Uitikon-Waldegg, diesmal war der Start bereits um 15.30 h. Da sich Khash abgemeldet hatte (er kommt jetzt am 16. Mai), waren wir für die Hinfahrt nur zu dritt: Das heisst in der Regel zügiges Vorwärtskommen. Mircea war zum ersten Mal dabei, Efe kan dagegen ein Wiederholungstäter.

Die Fahrstrecke, die ich regelmässig fahre, die ich übrigens ursprünglich für die «Stella Alpina»-Tour herausfand, geht über vorwiegend kleine Strassen, teils kleinste Strassen. Kurven sind angesagt, aber auch schöne Ausblicke auf die Bergwelt der Inner- und Aargauer- und Luzerner-Seen. Das Städtchen Sempach ist ein Juwel in der Perlkette, darauf über Neuenkirch nach Hellbühl und Malters, woran sich die kleine Passstrasse über die Rengg nach Entlebuch anschliesst. Dort haben wir unser «Stammlokal», ursprünglich die Konditorei «Pfisterhuus», unter dem Namen «Kreisel-Beck» nun am Kreisel mit Abzweig in Richtung Glaubenberg gelegen, wo wir auch dieses Mal eine Pause einlegten.



Vom Entlebuch ins Emmental, dort geht es in Wiggen Richtung Schallenberg, wo wir jedes Mal zum Gipfelbild anhalten. Trotz unseres frühen Starts zeigte die Uhr bereits kurz vor halb 7, so war der Plan, auf der Hinfahrt bereits die Strecke Eriz-Sigriswil zum Thunersee zu fahren, etwas ehrgeizig im Sinne von rechtzeitig ankommen. Beim Abzweig zum Eriz stand ein Töfffahrer und studierte eine Infotafel. Optimistisch wie immer, dachte ich, es würde schon gehen und so landeten wir im Eriz vor der Fahrverbotstafel, die Strecke nach Hollenbach ist bis Ende Juni gesperrt. Wir bereuten gar nichts, da wir nun das Kurvenlabyrinth

nach Oberlangenegg an der Schallenbergstrasse zurückfahren durften. Um dem Freitagabendverkehr in Thun auszuweichen, entschlossen wir uns, ab Steffisburg über die Autobahn den Rest bis nach Interlaken unter die Räder zu nehmen. Kurz vor halb 8 Uhr trafen wir in Bönigen ein, wo Mircea seinen Tank füllte. Der Plan, diesmal früher da zu sein, war einmal mehr nicht aufgegangen. Wir bezogen die Zimmer und gleich ging es zum Nachtessen.





Die Lage des «Hotel Oberländerhof» ist einmalig, direkt am Ufer des Brienersees. Der Sonnenaufgang ist ein Erlebnis: Erst tauchen die Wipfel in ein sanftes Licht, dann wandert die Sonnenlinie immer tiefer. Hier aufzustehen ist ein ganz besonderes Erlebnis. Wir hatten uns um 7 Uhr zum Frühstück vereinbart. Die heimelige Gaststube mit Sicht auf den See, das Frühstücksbuffet im Raum daneben gibt allem eine besondere Ambiance. In diesem Haus, erbaut 1900 im Jugendstil, Gast zu sein, ist ein Privileg. Seit vielen, vielen Jahren komme ich immer wieder gerne zurück ... Das Haus wird in 3. Generation durch Jasmin Gerber mit ihrem Mann, der für die Küche zuständig ist, geführt.



Efekan hatte sich entschlossen, eine zweite Nacht hier zu verbringen. Nachdem Mircea und ich unsere Abrechnung erledigt hatten, machten wir uns gemeinsam auf den Weg. Die Strecke zum Sammelpunkt auf dem Flugplatzgelände Interlaken beträgt kaum 5 Fahrminuten. Frisch verpflegt nahmen wir noch einen Kaffee beim Einschreiben: Auch hier ein Wiedersehen, vier vertraute Gesichter, die zusammen die Fahrtrainings bestreiten – zum allerletzten Mal, wie Küre als Ältester und Sprecher des Fahrlehrer-Teams gleich zu Beginn etwas wehmütig festhielt. Einmal ist Schluss!



Nachdem wir uns in der Baracke gemeldet hatten, währenddem immer noch weitere Teilnehmer eintrafen, besammelten wir uns schliesslich zur offiziellen Begrüssung. Neben Hans-Jürg und Küre, die die Kurse vor 40 Jahren ins Leben gerufen hatten, standen diesmal Tinu und Felix an ihrer Seite. Mit allen von den 4 hatte ich einen grossen Teil meiner Vergangenheit verbracht, bei Fahrlehrer-Aus- und Weiterbildungen, aber auch bei Fahrlehrer-Berufsprüfungen. Mit Tinu war ich gar einmal in der Wüste Sahara unterwegs, bei einer der insgesamt 4 Wüstenreisen mit Wüstenfahrer GmbH von Thomas Trossmann. Meine Rolle an diesem Kurs war einerseits Translator für die englisch-sprachigen Teilnehmer, die ich immer wieder brachte, aber auch Fotograf und teilweise Co-Instruktor, vor allem im Teil des Realverkehrs. Auf dem Flugplatzgelände sind es zumeist etwa 7-9 TeilnehmerInnen pro Gruppe, im Verkehr draussen versuchen wir mit kleineren Gruppen zu arbeiten.



Während die Erstteilnehmer (mit Ausnahme meiner WB-erprobten TN) sich bei Hans-Jürg Leuenberger einteilen liessen, entschlossen wir uns in Tinu Neuhaus' Gruppe mitzumachen. Zuerst machten wir eine Runde aber alle zur Verfügung stehenden Plätze, bevor wir uns zur Kennenlernrunde besammelten. Dabei zeigte sich, dass es sich durchs Band um sehr treue TeilnehmerInnen handelt, die immer und immer wieder aus Überzeugung sich für diesen Saisonstart entschlossen. Und alle bereuen schon jetzt, dass es das letzte Mal wäre ...

Die ersten Fahrübungen (ohne Bild) dienten der Stabilisierung im Langsamfahrbereich. Geradeaus erst, dann in einem eng gesteckten Slalom. Es zeigte sich schnell, dass man kaum jemand damit in Bedrängnis bringen konnte, nur selten ging ein Fuss runter. Und wenn, dann war es meist Motorradbedingt: Wenn man schon bei geringem Lenkeinschlag am Anschlag landet, dann ist nach der Winterpause vielleicht das Bein noch etwas schneller vom Raster als in der laufenden Saison. Genau deshalb waren ja auch alle gekommen, um die gewohnte Sicherheit schnellstmöglich zu erlangen. Mit gezielten Korrekturen versuchten Tinu und ich den Teilnehmern Möglichkeiten aufzuzeigen, um das Ganze mit Leichtigkeit anzugehen und so schnell wie möglich Lockerheit zu finden. Es gibt verschiedene Wege, das Gleichgewicht zu finden, mit Kupplung gegen die Bremse (technisch nicht ganz ungefährlich bei Automatik-Getrieben) oder mit dem Spiel mit Gas und Kupplung und helfendem Körpereinsatz. Jedem das Seine, aber eben entdecken, dass es auch anders geht. Und schon bald war die Zeit um, und es hiess: «Znüni neh!» Bei diesem Kurs ist alles inbegriffen, den ganzen Tag muss man nie das Portemonnaie zücken.

Tinu fand eine gute Mischung von fordern, aber nicht überfordern. Nach der Znüni-Pause kam er gleich zur Sache: Vollbremsung! Mit den heutigen Maschinen ist das keine leichte Aufgabe, selbst auch nicht für den Instruktor. ABS ist nicht bei jeder Marke, bei jeder Maschine dasselbe – und genau dies wollten wir gemeinsam rausfinden. Besonders gut fand ich, dass Tinu nicht nur mit einfachen Worten gut erklärte, sondern gleich auch noch alles vorgezeigt hat. So hatte man auch ein Bild im Kopf davon, was gleich verlangt würde. Ich denke, das hat viel geholfen – zwar etwas Zeit gekostet zusätzlich nach den Erklärungen, dafür aber wieder eingespart, in dem gleich alle erfolgreich das Verlangte umsetzen konnten. Bei einer Fussballmannschaft wurde man da von «Effizienz» reden ...

Mit ABS kann man leicht mit Innerortsgeschwindigkeit beginnen: Allzu viel kann man kaum falsch machen. Gefragt war eine Vollbremsung (Notbremsung kann man nur in der Not machen!) aus einer Geschwindigkeit von 60 Stundenkilometern. Ich bezog Stellung, um den Bremspunkt zu überwachen, während Tinu die Bremsenden von vorne betrachtete. Fast alle bremsten «ohne Bschiss», ob «ohne Schiss» war kaum herauszufinden. Doppelte Geschwindigkeit ergibt 4-fache Bremsdistanz, soweit alles klar. Doch wer kam dann wirklich mit 120 km/h? Tinu überwachte es mit einem Gerät und es gab nur eine Teilnehmerin, die tatsächlich mit 121 km/h anfuhr. Der beste Wert darunter war 114 Stundenkilometer!



Leider wurde sie nicht belohnt dafür, da sie ganz am Ende beim Stillstand offenbar das Vorderrad nicht komplett gerade hatte und deshalb im Stillstand umkippte. Passiert ist eigentlich fast nichts, ein paar Spuren in Plastik und am Sturzbügel, doch der billige Original-Handprotektor an der teuren Harley Pan-Americana gab nach und beim Kupplungshebel brach das «Köpfchen» ab.

Wenn einmal eine so grosse Maschine kippt, dann kippt sie – auch ich musste diese schmerzliche Erfahrung nach über 50 Jahren Motorradfahrerfahrung selbst machen, als mir die neue BMW R1300 GS in der Trophy-Ausführung (noch etwas höheres Fahrwerk) beim Absteigen Schlagseite zeigte, die ich nicht mehr parieren konnte. Ganz langsam musste ich sie, da ich zuvor keinen Seitenständer ausgeklappt hatte, zu Boden gehen lassen. Der Kostenvoranschlag lag für diesen Umkipper im Stillstand bei 2800 Fr., bei prozentualem Abzug zwischen 10 bis 25 %, wobei noch ein paar Positionen kostenlos (wohl auch nicht ersetzt) gerechnet wurden. Einem Kunden mit Vollkasko-Versicherung hätte dieser Fall weit über 3000 Franken (gegen 4000?) gekostet, wohlverstanden kein fahrender Sturz!!!

Seite in Arbeit!