

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 noticable 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 entusiasmatic!

Kindly

Urs Tobler



Kawasaki W800 Café Racer



Yamaha XSR 700 X 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 Dreizylinder-Motoren. 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 is cool, retro is «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: motoschule.ch



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 Fahrlehrern 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 Fahrlehrers, 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!

Finalemment, 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 équivalait 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! 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 Fahrlehrer* 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 Fahrlehrer 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.



ausschliesslich durch Aufsitzen auf dem Schülermotorrad

Oft kommen Fahrlehrer 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 Fahrlehrer, 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 Fahrlehrer Gefahrenmomente erwachsen!



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