

Tramstrasse 100 das Original!



KURVENTAUGLICHES ABS GETESTET

in einem Fahrlehrer-Weiterbildungskurs: Das Resultat ist perfekt! In Deutsch ein paar Fakten zum Thema «Trends zu mehr Elektronik» auf **Seite 2+3**

More Electronics in English on Page 3

ANFÄNGERTAUGLICH Der Lernfortschritt hängt wesentlich vom Trainingsgerät ab: Noch nie war das Angebot so gross in diesem Segment, und erst noch zu einem attraktiven Preis! Lese dazu «Mit Sicherheit zum Erfolg» **Seite 3**



REISE FÜRS LEBEN! Reisebericht von unserer zweimonatigen Reise in Fernost, 6 Wochen in «Down Under», davon 5 Wochen auf dem Töff! **Seite 4+5**

THE TRIP OF A LIFE-TIME Five weeks on motorcycle-tour in South Australia **Page 5**

ERFOLG DER DREIZYLINDER Über Jahrzehnte bildeten die 3-Zylinder-Motoren die Ausnahme. Nach dem grossen Erfolg von Triumph mit diesem Konzept springen nun die Japaner auf den Erfolgszug **Seite 7**
Pictures of 3-cylinder-engines on Page 7



New home of ♥ I love Töff ♥

I ♥ Töff



Editorial von Urs Tobler (59)

Zurückbuchstabieren

Die Schweiz ist wohl das einzige Land, welches jemandem ohne Verkehrserfahrung erlaubt, nach bestandener Theorieprüfung ohne Instruktionen Zweiräder mit unbegrenzter PS-Zahl auf der Strasse zu bewegen. Auch wird kein anderes Land fremde Führerscheine in einen landeseigenen tauschen, ohne zu prüfen, dass der Gesuchsteller unsere Strassenverkehrsregeln beherrscht. Kommt jemand aus dem angelsächsischen Raum, hat er noch nie etwas von Rechtsvortritt (rechts vor links) gehört: Das gibt es dort schlichtweg nicht, entweder hat man Roundabouts oder Vorfahrtszeichen. Eine Kreuzung ohne Verkehrszeichen gibt es nicht. Warum müssen nicht alle, die den schweizerischen Führerausweis begehren, in einer Theorieprüfung beweisen, dass sie unsere Regeln kennen?

Mit Opera 3 soll nun mindestens erstere Tatsache abgeschafft werden: Nur Besitzer von Führerausweisen von der europäischen Kat. A2 (bis 48 PS), bei uns wäre es A beschränkt, sollen einen Lernfahrausweis der unbeschränkten Kategorie A erhalten, egal wie alt sie sind. Das wäre ein Rückschritt gegenüber der letzten Führerscheineuordnung, aber zumindest ein kleiner Fortschritt in Richtung Verkehrssicherheit. Opera 3 soll nun endlich in die Vernehmlassung. Dabei stehen auch die obligatorischen Weiterbildungskurse für Neuliker (WAB) auf dem Prüfstand – es ist zu befürchten, dass unter dem Druck der Politik (kurz vor den Wahlen) auch da zurückbuchstabiert wird.

Herzlichst *Urs Tobler*

One step back?

There is no other country in the world which would people who have only passed a theoretical exam and have no motorized driving experience to drive an unrestricted motorcycle without even a single driving lesson or instruction on how to handle such a 2 wheeled machine. There is also probably no other country in the world where one can change a foreign driver license into a Swiss driver license without proving knowledge of Swiss traffic rules. Persons coming from Anglosaxon countries have never heard about the rule giving priority to traffic coming from the right. This rule just does not exist there. In the UK there is either a roundabout or a no priority sign. Intersections with no traffic signs are just inexistent! How come all those who request a Swiss driver license do not have to prove their knowledge of Swiss road regulations in a theory exam?

At least the first case should now be changed and corrected with the introduction of Opera 3: Like in other European countries, all motorcyclists will need to have at least the cat. A2 license (EU up to 48 hps), equivalent to the A limited license in Switzerland, to receive the unlimited motorcycle learners permit regardless of age. This would be a step back from the last license classification, but at least a small step forward on the way to safety. Opera 3 will now be discussed within the Swiss authorities. At the same time the WAB-courses will be discussed (obligatory courses for young drivers getting their first license) – it is however possible, that under the pressure of politics, just a short time before the elections, another step back will be taken.

Kindly

Urs Tobler

Aus Politik und Verkehr

Die Schweiz tickt anders: Das ist eine Tatsache, genauso wie die Schweiz kein Mitglied in der europäischen Union ist und keines sein will! Denn die Schweiz hat keine guten Erfahrungen mit den Regierungen der umliegenden europäischen Ländern im letzten Jahrhundert gemacht und man kann durchaus begreifen, wenn sie diesen Ländern eine gewisse Skepsis entgegenbringt. Dies wurde dem hintersten und letzten Schweizer klar, als sich unser Nachbarland Österreich für einen anderen Weg entschied: Als sie sich 2000 für eine Regierung unter Einbezug der FPÖ von Haider ausgesprochen hatten, wurden sie von allen 14 EU-Ländern auf bilateraler Ebene sanktioniert. Diese Massnahme, welche die Eigenständigkeit jedes einzelnen Mitgliedstaates in Frage stellte, wurde später zurückgenommen. Nach der EU-Erweiterung, als Ungarn diktatorisch Bürgerrechte und Pressefreiheit einzuschränken begann, wurde nicht andeutungsweise eine Massnahme wie bei Österreich in Betracht gezogen.

Die Schweiz überträgt dem Bürger Rechte und Pflichten. Sie geht davon aus, dass er seiner Verantwortung gegenüber sich und der Gesellschaft gewachsen ist. So z.B. deklariert er seine Steuern selbst, sie werden nicht wie in Europa üblich direkt vom Lohn abgezogen. Wenn er nicht übermässig mit dem Geld herumprobt in der Öffentlichkeit, nimmt man an, dass er seine Steuern ehrlich bezahlt – nur wenn er (fast) nichts bezahlt, aber auf grossem Fuss lebt, wird ihm das Steueramt etwas genauer auf die Finger schauen.

Da die Schweiz ein Staatenbund ist von 26 Kantonen, versucht Bundesbern nach Möglichkeit alle auf eine Linie zu bringen. Dies gilt vor allem bei den Regeln im Verkehr. Wollte man früher etwas ändern, (warum darf beispielsweise ein Auto im Überholverbot einen Töfffahrer überholen, umgekehrt aber nicht?) so bedurfte es dem Einverständnis aller 26 Kantone. Mit den bilateralen Verträgen hat sich aber die Schweiz verpflichtet, gewisse Regeln des Auslandes zu übernehmen, so z.B. Masse, Gewichte, usw. Sie hat sich sogar erpressen lassen, die 28 t-Limite zu kippen, seither dürfen die 40-Töner unsere Alpen queren, wobei die Strassen eigentlich nur für 28 Tonnen gebaut wurden: Entsprechende Schäden sind zu beobachten.

Viele Erlasse von Brüssel haben nur Empfehlungs-Charakter: Sie können von jedem Land einzeln ausgestaltet werden. So schreibt beispielsweise die EU nur vor, dass es einen Stufenführerschein für die Motorräder geben muss. Wie die Stufen genau aussehen, kann jedes Land selbst entscheiden. So gesehen, selbst wenn die Schweiz ein EU-Mitglied gewesen wäre, wäre unsere bisherige Kat. A1- und A-Regelung EU-kompatibel gewesen.

Gewisse Leute, die aus der voll regulierten EU-Zone kommen, tun sich mit unserem System der Selbstverantwortung etwas schwer: So kaufte ein kleingewachsener Arzt aus unserem nördlichen Nachbarland (Fortsetzung auf Seite 7)



Motorrad-Trend 2015: Wieviel Elektronik braucht der Mensch?

Im vergangenen Sommer besuchte ich einen Töfflehrer-Weiterbildungskurs, denn ich wollte das kurventaugliche ABS selbst erleben und ausprobieren. Das Thema war aber nicht das ABS an und für sich, sondern die verschiedenen Elektronik-Systeme: Inzwischen werden nicht nur Leistung, Antiblockier-Systeme der Bremsen oder die Schlupfkontrolle am Hinterrad reguliert, sondern es gibt elektronisch gesteuerte Lenkungsämpfer und Fahrwerke, überwachter Reifendruck, Navigationsgeräte, Musik- und Telefonsysteme usw. Da fragt man sich wirklich, was es davon im Alltag überhaupt braucht.

ABS-Systeme (Anti-lock Braking System) sind schon lange auf dem Markt, ab einem bestimmten Jahrgang (je nach Marke) sind sie nicht nur effektiv, sondern auch intelligenter geworden: Sie sind mit Überschlusssensor voll geregelt und inzwischen bei den teuersten Maschinen sogar kurventauglich! Doch bei billigeren Modellen kommen auch heute noch wenig effektive und je nach Marke sogar gefährliche Systeme in den Einsatz: Wird nicht vom ersten Moment an voll eingebremst (auch das muss gelernt sein!) oder wird aus einer bestimmten Geschwindigkeit voll gebremst, kann sich das Motorrad überschlagen! Toll, man fliegt dann nicht mehr auf die Nase, sondern das Motorrad fällt einem in den Rücken, so geschehen anlässlich einer Führerprüfung mit dem Resultat eines doppelten Beckenbruchs. Die Fahrlehrerin hatte ihre Grundausbildung in einer anderen Fahrschule geholt und nie mit mir Bremsübungen gemacht, da die Zeit dazu nicht mehr gereicht hat. Sie wird nie mehr auf ein Motorrad steigen, schade. Meine Empfehlung: Anfänger, vor allem im fortgeschrittenen Alter, sollten eine Maschine mit ABS wählen, da für sie die modernen Bremsen so effektiv sind.

Auch Antischlupfregelungen (**Traction Control System**) sind vor allem bei schweren Maschinen mit einem hohen Drehmoment eine feine Sache: So lassen sich Regenfahrten bedeutend entspannter angehen, wenn sich die Maschine nicht bei jedem Dreh am Gas gleich querstellt. Dasselbe besorgen die Modi, die sowohl die Leistung begrenzen wie auch das Ansprechverhalten auf Gasbefehle beeinflussen. BMW schreibt über ihre neue S1000R: «**The «Rain» mode** provides a gentle throttle response, with ABS and ASC adapted to **wet** road surfaces» Was allerdings «**ASC**» (Automatic Stability Control) ausrichten kann, kann ich mir wenig vorstellen. Anlässlich eines (Auto-) Fahrerlehrer-Weiterbildungskurses mit BMW M3 in Hockenheim sah ich die Grenzen «der elektronischen Helferlein» auf 4 Rädern: Ein übermotivierter Kursteilnehmer (Secondo italienischer Herkunft) fuhr bei Regen mit 80 statt der angesagten 60-65 km/h in die Sachskurve und setzte das teure Auto ins Kiesbett. Wie soll in dieser Situation ein zu schneller Töff «gerettet werden»?

Die dritte Ebene ist die Einstellung des Fahrwerks: Auch diese Möglichkeit ist nicht neu, denn schon mein amerikanisches 85er-GoldWing-Modell GL1200L hatte einen On-board-Kompressor, der die Federung automatisch der Zuladung anpasste. Neue Fahrwerke sind natürlich in viel mehr Möglichkeiten einstellbar, bei Ducati Multistrada z.B. in 4 verschiedenen «Riding Modes», so auch bei der später erwähnten Yamaha FJR 1300 AS. Diese variieren dann noch für verschiedene Belastungszustände. Alles dies einzustellen, geschieht per Menü-Steuerung, unterwegs sind dann Sensoren dafür verantwortlich, dass die Einstellungen auch auf ganz unterschiedlichen Strassen eingehalten werden. Ob diese Fahrwerke von der Besatzung wahrgenommen werden, müsste man im direkten Vergleich, derselben Maschine mit und ohne aktivem Fahrwerk überprüfen – gute Tester dürften den Unterschied bemerken, der Alltagsfahrer wohl kaum, da er schon meistens von den vielen Einstellmöglichkeiten überfordert ist. Ducati verspricht gar, dass die Übergänge von Verzögerung und Beschleunigung mit der Elektronik geglättet würden: Das sind Vorgänge, die innert Sekundenbruchteile erfasst und umgesetzt werden müssen. Ob das in der Wirklichkeit funktioniert, wage ich etwas zu bezweifeln, schon eher dann das Ansprechverhalten, das aggressiver oder sanfter durch die Fahrmodi gesteuert wird.

Bild unten links: «Dynamic Drive Control» von BMW, unten rechts: Menü-Steuerung KTM 1190 Adventure.



Schaltassistenten, um zu schalten ohne zu kuppeln und damit Zeit zu sparen, gibt es schon viele Jahre: Diese funktionieren über Vorspannung am Getriebe mittels anheben des Schalthebels mit der Fussspitze, dann wird kurz die Zündung unterbrochen, was das Getriebe entlastet und den Gang hineingleiten lässt. So haben schon früher die Rennfahrer geschaltet, damit sie schneller waren. Inzwischen kommt Anpassungsgas, usw. dazu, das alles elektronisch gesteuert wird. Nun hat BMW den neuen Schaltassistenten Pro als Sonderausrüstung vorgestellt, der in beide Richtungen funktioniert: Neu kann man also ohne Kupplung hoch- und runterschalten, jedoch nur bei den teuren Modellen. Dieses System hat nichts mit einer Automatik zu tun, sondern man kann damit schalten ohne zu kuppeln. Wie komfortabel das System wirklich funktioniert, kann ich erst nach einem Selbstversuch (Fahrttest) beantworten. Einen anderen Weg geht Yamaha, die ihre elektrische Kupplung in der FJR 1300 AS perfektioniert hat: Das System soll dank Elektronik sanftere Übergänge beim Schalten bieten, wobei der Fahrer entweder mit dem Fuss-Ganghebel oder mit dem Zeigfinger auf einer Wipptaste hoch- und runterschalten kann. Neu kann der Fahrer die Maschine an der Ampel «automatisch» zurückschalten lassen. Nicht zu vergleichen sind aber diese Systeme mit den vollautomatischen Getrieben bei Motorrollern oder den Doppelkupplungsgetrieben bei verschiedenen Honda-Modellen.



Ein Motorrad ohne Kupplungshebel: Bei der Yamaha FJR 1300 AS übernimmt die Elektrik diese Arbeit. Geschaltet wird mit Fuss oder Hand mittels Wippschalter an der linken Lenkerhälfte. Diese Hilfe ist aber keine Automatik und ist einmalig.



Während bei den Bremsen abgerüstet (alle neuen Honda-Modelle verzichten auf das CBS-Bremssystem, welches seit vielen Jahren Standard war) wurde, wird neu eine, bei fast allen neuen Modellen auch anderer Marken, automatische Blinkerrückstellung geliefert. Auch dies ist ein Zusatz, welcher in den GoldWing-Modellen ab 1981 serienmässig war, die im Gegensatz zu dem System in diversen Harley-Maschinen zuverlässig funktionieren: Nach der Kurve blinken sie munter bis zu 5 Mal weiter. Das Problem dieser Rücksteller ist, dass wenn man gleichzeitig Töffs oder Roller ohne automatische Rückstellung bewegt, die in den Bewegungsablauf integrierte «automatisch» manuelle Handlung vergessen lässt, was im Verkehr zu lebensgefährlichen Missverständnissen führen kann. Ich «lösche» immer, egal ob mit oder Rückstellautomat aus Prinzip!



Last summer I had the chance to drive the new KTM 1190 Adventure with ABS. For the first time ever ABS enables braking safely even in corners!!! So now, what engineers claimed to be impossible has become possible. The Japanese together with Bosch started to develop the system in 2009. KTM then developed it further and started integrating it into their motorcycles from last year. Since the beginning of 2015 there are many other motorcycle brands with this system available as an option.

As you can see on the pictures (left side above), I started in full leaning and hit the brakes hard immediately with full power. From 50 km/h I came to a full stop after just a few metres – unspectacular! I was never a friend of ABS because there are several systems on the market which can become very dangerous when they are not used properly. Today brakes are very good with a lot of bite, modern tyres have enormous grip and when you don't brake quickly and hard enough your ride can end with a somersault. This happened to one of my student girls who had come to me from another school with a test already booked just a few days later. Come the test she had an accident braking and broke her pelvis in two places, she will never sit on a motorcycle again. I felt so sorry for her, even when you are riding a machine with ABS you have to learn how to use it first.

Over the last couple of years motorcycle manufacturers have introduced a lot of different electronic systems. These help in controlling the power, avoiding wheelies or somersaults and stabilizing the frame and suspension. In their different modes you can choose how aggressive the power should be, smooth in the wet or aggressive for the race-track. You can decide for yourself how much power you need under normal road conditions. A lot of machines have become dangerous for inexperienced riders because their brakes are so strong. Power has increased in most bikes – for some this is probably great whilst for others it's just a gadget. Just as with smart phones most people don't even dream of using all the possibilities, it's just stuff which is «nice to have».

Now, what is really new?? For about 4 years there are motorcycles (not scooters) on the market which have automatic transmission just like those used in cars. Sometimes there are additional supporting functions like shifting assists or an electric clutch such as that available from Yamaha (see the pictures on this side). Riders still have to change gears, just no need for the clutch. In a Yamaha a lamp shows when you are in the wrong gear and this is a great help. This way you can always be sure that you move off in first gear, for example from traffic lights. New models have an automatic cancelation of the turn signal, notably many from Honda. Yes, I know, Harleys have had that for a long time just like the Honda GoldWing, but with the Harley's after the turn it is still on for a long time, up to 5 times, which can initiate dangerous situations when somebody misunderstands the blinking turn light. As an old GoldWing-rider I cancel my turn light every time on every machine, it is doing it without thinking – automatically! Less is sometimes more... Below: Good beginners motorcycles



Honda CB500 F

Yamaha MT-07



Mit Sicherheit zum Erfolg

Als ich vor mehr als dreissig Jahren begann, Motorradkurse zu erteilen, waren wir auf dem Platz Zürich die Einzigen! Heute gibt es inzwischen landauf, landab Motorradfahrtschulen. Meistens sind es Fahrschulen, die entdeckt haben, dass sich mit den Töfffahrern im Gruppenunterricht ganz schön Geld verdienen lässt. Ob sie den Kunden wirklich eine angemessene Ausbildung erteilen können, spielt ihnen keine Rolle: Hauptsache die Kasse klingelt! Nur: Auf 2 Rädern kann schnell mal was schief gehen und dabei zeigt es sich dann, dass die angepriesene Billigausbildung ganz schön ins Geld gehen kann!

Oft ist bei der Wahl des Töffs der Wunsch der Vater des Gedankens: Man(n) lässt sich von den Idolen auf der Rennpiste mit einer vollversicherten Rennmaschine blenden, erkennt dann beim ersten Umkipper, dass diese Art von Töff wahrscheinlich weniger geeignet ist für ungeübte Fahranfänger. Oder frau lässt sich von der coolen Cruiser verleiten und denkt dabei nicht, dass ein solches Gewicht ja erst einmal beherrscht sein will: Nach dem dritten Sturz ist dann der Traum plötzlich ein Albtraum, niemand hat vor dem gemeinen Einkippen einer Chopper in engen Kurven gewarnt!

Mein Credo lautet: Klein muss beginnen, was einmal gross rauskommen will! Deshalb kommen viele Fahrschüler/innen schon vor ihrer ersten Fahrt mit der eigenen Maschine zu mir in den Unterricht, um sich anleiten zu lassen, dass eben solches wie gerade beschrieben gar nicht erst passiert. Denn mit einer kleinen Maschine kann bei Fehlverhalten mit Fuss abstellen die Sache noch gerettet werden, nicht aber, wenn man 200 kg und mehr bewegt: Dann ist nicht nur die Maschine, sondern mit grosser Wahrscheinlichkeit auch der Fuss kaputt. Entgegen anderer Behauptungen, muss für die obligatorische Grundschulung der offenen Kategorie keine 35kW-Maschine und mehr herhalten, es reicht auch eine kleinere, Hauptsache sie hat mehr als 125 Kubik. Mit einer kleineren Maschine zu lernen, und damit meine ich die Direkteinsteiger, ist wesentlich einfacher und, vor allem, viel ungefährlicher: Gewicht und Kraft lassen sich leichter bedienen, da von beidem nur wenig dosiert werden will. Es sind meistens Frauen, die diesen vernünftigeren Weg gehen – denn Männer wissen es ja meistens besser! Dass sie so das Ziel gar nie erreichen, es irgendwann einfach aufgeben, ist dann bezeichnend: Man(n) kann sich schlecht eingestehen, dass man die Latte der Hürde von Anfang an zu hoch gelegt hat.

Eine wichtige Sache dabei ist, dass die Maschinengrösse (Sitzhöhe) zur Person passt: Ungeübte Fahrer fühlen sich sicherer, wenn sie mit beiden Füßen flach den Boden berühren können. Sind die Anfangsschwierigkeiten einmal überwunden, dann reicht es, wenn nur ein Fuss flach abgestellt werden muss, da der andere, der rechte, sowieso auf die Bremse bzw. auf die Fussraste gehört. Wer wie ein zusammengeklapptes Messer auf der viel zu kleinen Maschine sitzt, fühlt sich genauso wenig entspannt wie derjenige, der mit ausgestreckten Beinen knapp noch die Fussrasten erreicht: Viele finden diese Position cool – aber bequem ist etwas anderes. Eine Maschine lässt sich am leichtesten beherrschen, wenn sich die Position der Fussraster in etwa unter dem Hintern befindet, oder leicht vorversetzt, wie die Sitzposition beim Rollerfahren.

Im Gegensatz zur Zeit um die Jahrtausendwende gibt es inzwischen eine breite Palette an bequemen und auch relativ günstigen Anfängermaschinen: Es muss auch nicht unbedingt eine fabrikneue Maschine sein fürs Erste! Meistens lassen die Anfänger zu Beginn die Maschine eh fallen, es tut dann ein bisschen weniger weh, wenn es nicht der allererste Kratzer ist, den man ihr zufügt. Bei mir gehört die Beratung all dieser Faktoren zur Ausbildung, die deshalb oft auf der Fahrschulmaschine beginnt: «Mit Sicherheit zum Erfolg» lautet die Devise.



Thailand's King Welcome



Rembrandt Hotel



Bangkok Citylife



Grand Palace



Boeing 747 Jumbo-Jet



Leonor & Peter



Bondi Beach Sydney



Roland, Better Bikes

Mit dem Töff unterwegs in «Down under»

Nun ist es also soweit: Wir sitzen im Flugzeug und starten zu unseren längsten Ferien. Da Sigrid für ihr 10jähriges Dienstjubiläum einen Monat extra Ferien bekam, konnten wir 2 Monate weg von zu Hause! Unser Weg führt uns erst nach Bangkok, wo wir bei Philip, einem Fahrschüler von mir, den Silvester feiern dürfen. Die Stadt Bangkok lädt zu verschiedenen Besuchen ein, die Tipps bekommen wir von ihm. Die Woche vergeht wie im Flug, schon bald fliegen wir nach Sydney weiter. Es ist das erste Mal für uns beide, der 5.Kontinent ist noch ein Geheimnis und unbelastet. Unsere Freunde Peter und Leonor holen uns am Flugplatz ab und, da es Sonntag und die Innenstadt praktisch verkehrsfrei ist, geben uns eine Stadtbesichtigung, bis sie merken, dass ich hinten im Auto schlafe. Die nächsten Tage verbringe ich, einen Töff aufzutreiben. Ich werde fündig mit einer gut erhaltenen 84er-Gold-Wing Aspencade, wie ich sie zuhause fahre. Roland von «Better Bikes» ist ein Deutscher, der schon seit 1988 in Australien ist und seit 1991 in Greater Sydney ein eigenes Motorradgeschäft hat. Peter ist uns behilflich mit der Versicherung und fährt uns hin. So starten wir am 7.Tag unsere 5-wöchige Töff-Tour. Erst verlassen wir Sydney über uns inzwischen vertraute Strassen in Richtung Süden, immer so nahe wie möglich an der Meeresküste: Der Weg ist das Ziel und schon bald finden wir herrliche Motorradstrecken. Es ist Wochenende, viele Motorradfahrer sind unterwegs: Australier sind anders drauf, immer fröhlich und zu Spässen aufgelegt, das merken wir bei jedem Fotohalt. Die Vegetation ist irgendwie urwaldähnlich, die Strassen führen mitten durch, die ganze Welt ein Erlebnispark. In den ersten Tagen kommen wir nur langsam südwärts, weil wir jede Möglichkeit ausprobieren, zum Meer zu stossen. Dann entdecken wir die «B500», die uns in die Berge führt: Great Alpine Road, tönt super! Dort erleben wir alles: Nebel, Kälte, Wind – was halt die Berge auf 2000 m ü.M. zu bieten haben. Das Outback lässt grüssen und wir fahren Dutzende von Kilometern, teils gewollt, teils ungewollt Gravel Road. Zurück am Meer geniessen wir die endlosen Buchten: Die Ninety Miles Beach ist die längste zusammenhängende Kette von endlosen einsamen Stränden. Zum Teil sind Häuser bis dicht zum Strand gebaut, dann aber herrscht wieder Wildnis pur. Ausser an Wochenenden ist die Zimmersuche kein Problem. Wir sehen unendlich viele kleine, teils sehr alte Häfen. An Bootsanlege-Stellen können die Hobbyfahrer ihre Fahrzeuge wassern. Hier ist Sommer und Ferien, nur die Dekorationen in den Shopping-Center zeigen (winterliche) Weihnachts-Sujet. In dieser Gegend gibt es viele geschützte Landschaften, Parks mit teils Refugien von Aborigines. Wie in Amerika helfen Welcome-Center den Touristen bei ihrer Routenwahl, oft sehr engagierte Freiwillige. Nicht schlecht staunen wir, als wir dieselbe Frau später in einem ganz anderen Ort wiedersehen: Sie habe da halt ausgeholfen – es war sie, die uns wieder erkennt!

Rein zufällig übernachten wir in einem Hotel im Landesinnern, alle Campings waren ausgebucht und treffen auf eine Gruppe Motorradfahrer, Australier aus dem Nordosten. Sie sind unterwegs zu den Veteranen-Rennen, die auf Phillip Island, auf einer vorgelagerten Halbinsel in der Nähe von Melbourne, stattfinden. Das ist der ultimative Tipp und so verbringen wir drei Tage in der Welt der töff-wahnsinnigen Aussies. Dort treffen wir auch auf wildelebende Koalas und die kleinen Pinguine, einem einmaligen Phänomen dieser Gegend. Nach ein paar Tagen um Melbourne geht es auf die Grand Pacific Road, einer der Number 1, die von Francisco nach Los Angeles führt, nachempfundenen Küstenstrasse. Ihr entlang gibt es viele touristische Attraktionen und landschaftliche Schönheiten, wie die Twelve Apostles oder die vielen Schiffwracks. Besonders angetan haben es uns die frei lebenden Koalabären, aber auch die tropischen Urwälder, beeindruckend. Dabei wird man mit der noch relativ jungen Geschichte der Besiedelung durch die Europäer, die den Einheimischen das Land weggenommen haben, konfrontiert. Die Strecke bis nach Adelaide, unserem Umkehrpunkt, ist gekennzeichnet durch viel Viehland, Getreidebau und Rebbau: Monokulturen über Quadratkilometer ungewohnten Ausmasses. Dazwischen aber auch wilde Landschaften, unwirtlich wie die Küste bei Coorong mit Salzseen. Adelaide ist eine Metropole, wie sie auch in Europa existieren könnte. In der Umgebung gibt es Dörfer, die dem Schwarzwald nachempfunden sind. Die Fahrt zurück nach Sydney war gekennzeichnet durch die langen Überlandstrecken ohne wesentliche Landschaftsänderungen, die Goldgräberstadt Ballarat und die Regierungsstadt Canberra. Tagelang begleitete uns der Rauch von Buschfeuern und Rechtzeitig kann-



Waldbänden. Wir geben unsere liebsten uns angesehen, von welchem Teil gesehen intensiv.



Start GL1200 Aspencade



Lookout Grand Pacific Drive



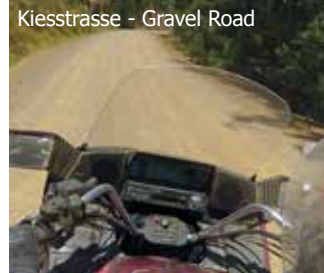
Frühstück XXL Breakfast



Whale watching



Hyam's Beach World record Whitest Sand



Kiesstrasse - Gravel Road



Spuren des Outback



Lookout Beach Cap Conran

The trip of a life-time in Australia

So, this was the moment: We were sitting in the airplane, ready to take off for our longest vacation. We are leaving home for two months. Sigrid got an extra month of vacation for working 10 years at here place. Nice.

Bangkok was our first stop. We were going to visit Philip, one of my ex-students and we were spending a great New Years Eve party in his home together with his family and friends coming from all over the world.

After that we were sightseeing a lot of different places in town. What a different world it is with all the temples and shopping possibilities.

Our hotel, «Rembrandt», was a fantastic place and we felt very happy there. After a wonderful week we were again on the plane. A huge Boeing 747 Jumbo heading for Sydney. It was the first time for both of us. Our first visit to Australia and we were really excited to have a chance to discover the secrets of the fifth continent.

Peter and Leonor, good friends of Sigrid, picked us up at the airport on an early Sunday morning. They took the chance that there was no traffic in the city to show us around the main points of interest in Sydney..... until they discovered me sleeping in the back of the car. In the house and surroundings of Peter's home we were impressed by how different everything was. The way the birds looked and the way they sang. The size of plants, the multicultural people. After ending our stroll at Bondi Beach we realised that we are arrived in a completely different world!

In the next days I was looking for a used motorcycle and found a GoldWing just like the one I have back at home. And for a reasonable price too. Roland, the owner of «Better Bikes» is a german guy who arrived in Australia in 1988 and since 1991 he is running his own company. About lunch time on the seventh day we started driving south, along the coast, as close as possible to it. After some miles the small winding roads started. It was a motorcycle paradise and we were a part of it! Every possibility to drive along the seashore was a new experience. Some places we visited were very touristic, full with apartments and houses close to the waterfront. Some other were lonely and deserted. In a few harbours it looked like the first British colonists have left the place just yesterday.

Except from the Christmas decorations in some of the shopping centres with winter motives, the Australian summer and holiday time was present allover: Boat owners were boarding their toys, lots of families were enjoying the sand. We found a very twisty road up in the mountains and ended at 2000 m above sea level in a thick fog and strong side wind. After that we were happy to follow the coast again. It was windy but luckily not cold. Every evening we followed the Australian Open, seeing Wawrinka or Federer winning the games. Close to Phillip Island we met other motorcyclists on the way to the Historic Races, where we spent two days: What a surprise it was! We spent some more days in the area of Melbourne. We were impressed by the history of wool, visiting a museum and historic places, just before the start with the famous Grand Ocean Road.

During the next few days along the ship wreck coastline we saw wild koala bears at Cap Otway. We took a step through the rainforest and saw the impressive nature. During our small trips in the inner land we discovered the volcanic past of the area. A large number of waterfalls without water and lots of asian tourists. It was just the time of New year-holidays for them. Thanks to the nice people in the information centres, it was really easy to find a room. We also received a lot of good tips as to what to see in the area. After 4 weeks we came to Adelaide, which was the point most to the west during our trip. The distances on the way back were long, and we were doing several hundred km every day. The gold mine in Ballarat and the visit to the capital city, Canberra!! This is a must for all tourists. Two days we were driving in the smoke of a bush fire. It looked like fog and changed it's colours, especially in mountain areas. For us it was Smookie not Snowy mountains! After 5 weeks and 7'720 km we brought the GoldWing back to Roland. Except from electric problems with the battery (I did not turn the ignition off for hours) it was still in good companion. I had to change the front tire, the rear tire was at its end like our trip: What a wonderful motorcycle trip it was!



Mount Buffalo



Ninty Miles Beach



Phillip Island Historic Races



Phillip Island Little penguins



Melbourne West Gate Bridge



Eureka Skydeck 88



Great Ocean Road



Cape Otway Koalas



Otway Tree Top Walk



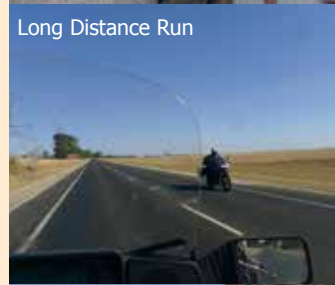
Twelve Apostles



Rundle Mall Adelaide



Glenelg Adelaide



Long Distance Run



Sovereign Hill Ballarat



Parliament House Canberra



Sydney Harbour Bridge



New home of ♥ I love Töff ♥

Seit 2013 vertreibe ich offiziell die I love Töff-Kleber. Hans Stalder, ein Töff-Freund, hat diese Idee 1989 umgesetzt und mithilfe des MotoSport-Schweiz über 30'000 Kleber über all die Jahre unter Töff-Volk gebracht. Diese typisch schweizerische Erscheinung (wer sagt denn sonst zu einem Motorrad «Töff»?) hat nun das Interesse geweckt des gleichnamigen Motorrad-Magazins TÖFF des Motorpresse Verlags. Hans und ich wurden in Volketswil empfangen und die Story dazu findest Du in der Februar-Nr. 3/15 von TÖFF – auf der Messe kannst Du dir das Magazin GRATIS abholen, es wird den Besuchern in einer Grossauflage abgegeben. Vielleicht trifft man den I love Töff-Kleber wieder vermehrt an Autohecks wie in den 90ern! *Bild unten: Hans Stalder (83)*



ACHTUNG: Neu Halle 3/ A07



LOVERIDE 23 am Sonntag, 3. Mai 15

Jedes Jahr startet am ersten Sonntag im Mai die grösste Töff-Party der Schweiz: Je nach Wetter treffen sich 5'000 bis 15'000 auf dem Flugplatz-gelände in Dübendorf zum grossen Stell-dich-ein. Der von der Harley-Szene mit Hunderten von Helfern durchorganisierte Anlass, der Spenden für muskelkranke Menschen sammelt, bietet auf dem Ride etwa 300 Behinderten eine Mitfahrmöglichkeit auf dreirädrigen Motorrädern wie Seitenwagen, Trikes und was es an merkwürdigen Gefährten alles gibt. Seit 2007 sind wir regelmässig als Aussteller anwesend – für einen guten Zweck! Der Anlass findet bei jedem Wetter statt und kann auch ohne Töff besucht werden.

Schlussfahrt am Sonntag, 4. Okt. 15

(Bei Schlechtwetter Verschiebedatum: 11. Okt. 15) Die als «Fahrt ins Blaue» (mit unbekanntem Ziel) angekündigte Fahrt führte 2014 in den Ziger-Schlitz. (GL) Im Bild unser VSR-Instruktor Roland Schneider mit Tochter Amy und seiner Frau Manuela beim Apéro, prost!



Weiterbildungskurse an der Tramstrasse 100 mit System

Unsere Weiterbildungskurse, über viele Jahre entwickelt und weiterentwickelt, haben System: So ist der **Kurventechnik-Kurs 1** (Bestandteil der obligat. Grundschulung) in dieser Form seit 1990 in dem Schulungsgebiet entstanden und wurde 1994 vom Verkehrssicherheitsrat als WB-Kurs abgenommen. Da die Regeln mehrfach geändert wurden, sind wir nicht mehr als Kursveranstalter unterwegs, was aber der Qualität des Kurses keinen Abbruch tut. Mit diesem Kurs beginnt die Weiterbildung bei uns an der Tramstrasse: «Locker vom Hocker» heisst die Devise und er führt in die sichere Kurvenfahrlinie ein. Eine theoretische Einführung am Abend vor dem ganztägigen Kurs ist Teil des Programms, für Repetenten fällt sie weg. (Preisvorteil) Der **Kurventechnik-Kurs 2** ist die Weiterführung: Verschärfte Schräglagen, schnelle Wechsel, Ausweichen und Bremsen aus höherer Geschwindigkeit gehören zu den Themen. Der Kurs findet auf dem Gelände des Strassenverkehrsamtes in Zug statt. Wer diesen Kurs absolviert, muss anlässlich eines Rennstreckentrainings nicht die Arschbacken zusammenpressen: Man kann sich auf Blickführung und Fahrspass konzentrieren.



Von allem etwas bietet das beliebte Fahrsicherheits-Training im Frühling auf dem Kursgelände des Flugplatz Interlakens. Wir sind bei **moto-trainingskurse.ch** in Untermiete und bringen unseren VSR-geprüften Instruktor Roland Schneider selbst mit. Mit der Anfahrt in der Gruppe am Vortag, der Übernachtung im Oberländerhof in Bönigen, ein paar Fahrminuten vom Kursgelände weg, und der herrlichen Umgebung von Interlaken, ist man für die neue Fahrsaison bestens gerüstet. Rückerstattungsberechtigt durch den Verkehrssicherheitsrat.



Je nach Interesse organisiere ich (in Untermiete bei bestehenden Veranstaltern) Weiterbildung im Gelände und auf der Rennstrecke. Ich bin jeweils als Co-Instruktor dabei, mein Kleinbus transportiert Gepäck und allenfalls Rennmaschinen – dasselbe gilt an touristischen Anlässen, wie das 5tägige Enduro-Event anlässlich der «Stella Alpina» in Bardonecchia/I am zweiten Juli-Wochenende. Für diese Anlässe brauche ich eine Mindestzahl an Teilnehmern, die ich früh wissen muss. Die Ausschreibung findest Du auf der Homepage unter «Veranstaltungen»



Der Durchbruch der Dreizylinder

Mit der legendären CB450, einer Zweizylinder-Maschine, startete Honda im Jahr 1965 eine Erfolgsgeschichte ohnegleichen: Im November gab Honda die 300-millionste Maschine seit dem Produktionsbeginn 1949, eine 1800er-GoldWing in der 40 Jahre-Jubiläums-Ausgabe bekannt. Mit dem Slogan «You meet the nicest people on a Honda» verkauften sie in den USA erst die 450er, später die 4-zylindrige CB750, die Mutter aller Bigbikes, die während Jahrzehnten aus Japan ihren Siegeszug weltweit antraten.



Schon als ich 1973 mit dem Töfffahren begann, gab es einige 3-Zylinder-2-Takt-Maschinen: Die luftgekühlten Kawasaki hatten Kühlprobleme mit dem mittleren Zylinder, Suzuki war da erfolgreicher mit ihrem Wasserbüffel, einem Zweitakter mit 750 Kubik, und Schwesstermodellen mit 550 und 380 Kubik. Auch Yamaha versuchte sich mit einem 3-Zylinder-Viertakter in der XS750 und später 850, jedoch waren die 4-Zylinder-Maschinen XS1000 und XS1100 erfolgreicher: Der Rundlauf einer 4-Zylinder konnte nur mit einer 6-Zylinder übertroffen werden. Selbst das gab es damals schon bei Honda, Kawasaki und Benelli als Reihen-Sechszylinder zu kaufen!

Die grossen 3-Zylinder-Laverdas (1000, später 1200) wiederum waren u.a. wegen ihres schlechten Rundlaufs bekannt. Auch BMW verkaufte ein paar Jahre die kleine 3zylindrige K75, ein flachliegender Motor mit Kurbelwelle in Fahrtrichtung. Aber alle diese Motorräder blieben Exoten und wurden nie erfolgreich vermarktet.



Die erste Marke, die mit ihren Dreizylinder-Motoren erfolgreich wurde, ist die wiederauferstandene Marke Triumph. Diese Marke war vor dem Aufkommen der Japaner mit ihren leichten, ursprünglich einzylindrigen Maschinen vor allem in den Vereinigten Staaten sehr erfolgreich. Wer was auf sich hielt, gab mit einer 650er-, später 750er-Zweizylinder-Modelle Mitte der Sechziger Jahre den Ton an. Als 1968 die CB750 Four auf den Markt kam, hatte Triumph die Trident im Köcher, eine drei-zylindrige 750er-Maschine.

Eine 4-Zylinder-1000er-Maschine wurde zwar entwickelt, aber nicht mehr gebaut. Da die englischen Maschinen im Gegensatz zu den Japanern im Alltag nicht zuverlässig waren, wurde die Produktion anfangs der 70er-Jahre mangels Verkaufserfolg eingestellt.

Als 1990 die erste Dreizylinder-Maschine von Triumph auf den Markt kam, wehte ihnen ein scharfer Wind aus Japan entgegen: Die Japaner hatten jede Nische besetzt und so mussten sie die Produktion ihrer 600er 4-Zylinder-Maschine nach kurzer Zeit wieder einstellen. Die Dreizylinder-Modelle aber blieben und mit der Speed Triple, einer 1000er mit «bösem Gesicht» gelang ihnen ein grosser Wurf. Weitere Modelle folgten, die kleinere Street Tripple oder auch die vollverkleidete Daytona mit dem 675er-Motor. Mit einem «Riesendampfer», einem 2,3 Liter-Dreizylinder, der einem Schiff gut anstehen würde, bauen sie abgesehen von Exoten wie Boss Hoss mit 8-Zylinder-US-Motor das Motorrad mit der grössten Kubikzahl, und dies seit vielen Jahren.



Der Erfolg dieser Dreizylinder hat erst die Italiener, nun aber auch die Japaner geweckt: Mit «The dark side of Japan» lancierte Yamaha ihren ersten Dreizylinder und stellt ihn eindeutig in die Ecke der britischen Konkurrenz mit der Ankündigung, dass weitere Modelle folgen: Noch heisst sie MT-09, was kommt noch? Der Verkaufserfolg der «Drillings» gibt ihnen Recht, auch wenn es keine technischen Gründe dafür gibt: Die robuste Kraft des Zwei- und der sanfte Rundlauf des Vierzylinders lassen den Dreizylinder überflüssig erscheinen. Vielleicht ist einfach der Ausbruch aus dem Einheitsbrei oder die Freude am Neuen ausschlaggebend.



Aus Politik und Verkehr

(Fortsetzung von Seite 2)

eine Honda Africa Twin und wollte sie beim Töffhändler im Thurgau abholen, obwohl er vorher noch nie mit einem Töff gefahren war. Insoweit handelte der Töffhändler noch vernünftig, als er ihn erst auf eine kleine 125er-Maschine setzte und ihn damit eine Stunde herumfahren liess, bevor er sein Wüstenschiff, wie die Africa Twin von Kennern genannt wird, gen Zürich steuerte. Das ging so weit gut. Da für mich als Fachmann die Diskrepanz zwischen Körpergrösse und Maschine zu gross war, liess ich ihn in seiner ersten Fahrstunde mit einer kleineren Fahrschulmaschine fahren. Da ging auch alles gut. Als er sich dann wieder auf die eigene Maschine setzte nach der Stunde, legte er sie auf meinem Vorplatz hin beim Losfahren. Ob er je eine Führerprüfung bestanden hat, liess er mich, trotz mehrfachem Nachfragen, nie wissen.

Damit, dass der Gesetzgeber die Dauer der Lernfahrausweise auf 16 Monate verlängerte und eine Limite von 2 Ausweisen pro Kategorie gesetzt hat, hat er die Probleme, dass viele einfach herumfahren, statt sich um eine gute Ausbildung zu kümmern, nur auf die lange Bank geschoben. Es gibt Kantone, die geben einen 2. Lernfahrausweis nur mit einem vorher klar definierten Prüfungsdatum heraus. Andere wiederum schicken solche «Prüfungsunwillige» einfach mit einer kleineren Kategorie auf die Strecke: Wer jahrelang herumfährt, ohne sich der Ausbildung oder Prüfung zu stellen, wird irgendwann unbelehrbar. Selbst der beste Fachmann kann schlechte Gewohnheiten, wie z.B. das Bremsen vorwiegend mit der Fussbremse, nicht mehr ändern: Unter Belastung wird er immer das tun, was er sich selbst falsch beigebracht hat. Deshalb, wer sich für das Motorradfahren entscheidet, sollte sich gleich von Beginn um eine gute Ausbildung bemühen, dann muss er auch keine Angst haben vor der Prüfung. Das Gesetz schreibt ihm nur sehr wenig vor – der Rest ist Eigenverantwortung, was für uns Schweizer eine Selbstverständlichkeit ist. Uns muss man nicht alles im Detail vorschreiben, wenn wir das Ziel kennen!

Urs Tobler, Töff-Fahrer seit 1973, Töff-Fahrlehrer seit 1982 und seit 1987 ausschliesslich «Töff, Töff – nüt als Töff!»

Legende zu den Dreizylindermaschinen:

- 1 Honda CB 450 «Black Bomber» (1965)
- 2 Honda CB 750 Four «Honda Four» (1969)
- 3 Honda GL1800 GoldWing 40th Anniversary Edition 300.000'000. gebaute Honda-Maschine
- 4 Suzuki GT 750 «Wasserbüffel» (1971)
- 5 Yamaha XS 750, später XS 850 (1976)
- 6 BMW K75 C (1985)
- 7 Triumph Trident 750 (1969)
- 8 Triumph T509 Speed Triple (1997)
- 9 Triumph Legend TT (1999)
- 10 Triumph Rocket Roadster, 2,3 Liter (2010)
- 11 Yamaha MT-09 (2013) «The dark side of Japan»

ABACUS Motorradfahrerschule

KURSDATEN 2015

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

seit 1987: 28 Jahre «Töff, Töff - nüt als Töff !»