



NEU: Apfelbaumstrasse 28



DAS WARTEN HAT EIN ENDE!

In der neuen Gold Wing Tour kommt endlich dank DCT-Technik das automatische Getriebe, mehr darüber

Seite 2

Motorcycle Trends 2018

About Honda's DCT Automatic on Page 2



VON ANFANG AN RICHTIG!

In der Ausbildung setzte und setzt die 1. «NUR-Motorrad-Fahrschule» noch immer Massstäbe in Sachen Betreuung im Einzel- wie im Gruppenunterricht

Seite 3

STEP BY STEP

Page 3



RENNSTRECKE «fun with friends»

Bericht vom dreitägigen Training auf der Rennstrecke von Most CZ

Seite 4 + 5

RACETRACK «fun with friends»

Report of our experience with tz-motorsport.ch

Page 5



JUBILÄUM IM RÜCKBLICK

In diesem Jahr durften wir das 30jährige Bestehen der «Tramstrasse 100» feiern – ein Blick zurück auf die verschiedenen Veranstaltungen

1987-2017

Seite 6 + 7

New home of ♥ I love Töff ♥

I ♥ Töff



Editorial von Urs Tobler (62)

Unter dem Eindruck von 5'500 Kilometer auf der damals neuen 6-Zylinder-Gold-Wing GL1500 wünschte ich mir einen Automat: Ich war damals 35 Jahre alt, also noch kein alter Mann [;-)], sondern einfach beeindruckt von der Kraftentfaltung dieses überragenden drehmomentstarken Six-Packs, dem souveränen sanften Lauf dieses Boxermotors. Im Gespräch mit Verantwortlichen aus der Entwicklung von Honda fand ich heraus, dass die GoldWing mit Automat für 1994 geplant sei – und seither warte ich darauf!

Auch bei den Autos gibt es verschiedene Wege, vom simplen Variomatic-Getriebe, damals von DAF eingeführt, bis hin zum sequentiellen Getriebe, wie es heute in der Formel 1 verwendet wird. Nach den Halb-Automaten in den Siebziger Jahren, in denen es zwei Fahrstufen gab, eine für langsame, eine für schnelle Geschwindigkeiten (Honda CB750A, Moto Guzzi V1000 I Convert), gab es Automatik praktisch ausschliesslich für Roller. Ebenso bei Honda (Silverwing), aber noch viel mehr bei Suzuki (Burgmann), Yamaha (T-max), Vespa und anderen: Aprilia wagte es, ein solches Rolleraggregat in ein Motorrad einzubauen, die Aprilia Mana, die sich aber kaum verkaufen liess.

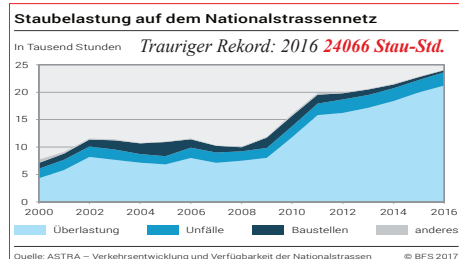
Honda führte 2009 die DCT-Technik als einziger Motorrad-Hersteller ein, inzwischen können mehr als ein Dutzend Honda-Modelle sowohl mit manuellem Getriebe als auch (Aufpreis-pflichtig) mit Doppelkupplungsgetriebe geordert werden. Es war nur eine Frage der Zeit, bis diese Technik auch in der GoldWing Verwendung finden würde. Nun ist sie da, die neue Honda Gold Wing: 40 kg abgespeckt, mit neuer Vorderradföhrung, mit Elektronik vollgestopft, mit 1 Kubik mehr Hubraum und ein paar Mehr-PS gegenüber dem über 17 Jahre (!) gebauten Vorgängermodell! Der 25. Oktober 2017 hat meine Motorrad-Zukunft gewaltig verändert ... (siehe Seite 2)

Herzlichst

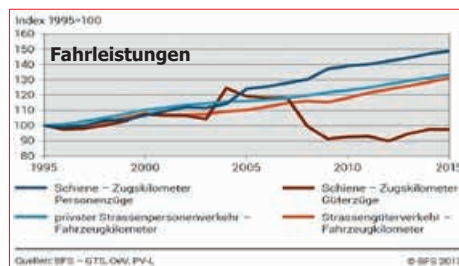
Urs Tobler

«Verkehr & Politik»

Unter dem Titel «Verkehr & Politik» oder «Verkehrte Politik» schrieb ich im Jahr 2001 in meinem Editorial: (Fast) Jedermann hat ein Handy, doch keiner will eine Empfangs- und Sende-Antenne auf seinem Haus. Dies ist der jüngste Konflikt, wie er sich seit Jahrzehnten mit den Strassen abspielt: Wer möchte eine (Durchgangs-) Strasse oder gar eine Autobahn in seiner Nachbarschaft? Wohl niemand, aber alle benutzen ihr Fahrzeug täglich, den Töff, den Roller oder das Auto.



Wir schreiben nun das Jahr 2018 und viel hat sich in der Zwischenzeit nicht geändert. Im letzten Jahr haben die Stimmbürger einem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) zugestimmt und damit zumindest theoretisch offiziell mit dem Fond für den öffentlichen Verkehr (FinÖV) gleich lange Spiesse geschaffen. Es wurden Milliarden in den öffentlichen Verkehr gepumpt: Der Halbstunden-Takt ist vielerorts bereits Wirklichkeit und bereits spricht man von Viertelstunden-Takt. Bei jedem Strassenverkehrsprojekt hingegen wird argumentiert, dass mehr Angebot auch zu mehr Nachfrage führt, wie wenn dies nur für den privaten Verkehr gelten würde. Als wir 16, 17 oder 18 Jahre alt waren, gingen wir freitags oder samstags um 23 Uhr ins Bett: Die heutigen Jugendlichen machen sich zu dieser Zeit fertig, in den Ausgang zu gehen – nur ein Beispiel, man könnte noch Dutzende weitere nennen.



Jeden Tag verbringen abertausende Bürger Stunden im Stau, aber niemand macht etwas dagegen: Nun werden die Zweiradfahrer, die eindeutig mithelfen, dass es weniger Stau gibt, nach und nach zusätzlich schikaniert, indem zahlungspflichtige Parkplätze eingerichtet werden, parkierte Fahrzeuge willkürlich mit Bussen belegt, da es seit 1989 praktisch keine legale Möglichkeit mehr gibt, ein motorisiertes Zweirad zu parkieren – aber niemand tut etwas dagegen! Es würde eine kleine Änderung im

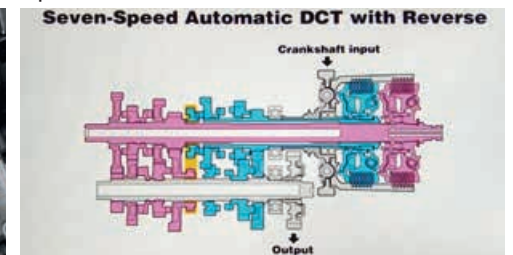


Motorrad-Trends: Im Zentrum die neue DCT-Technik von Honda

Honda war immer gut, neue Trends zu setzen: Mit der legendären CB 750 Four läuteten sie 1967 eine neue Ära ein im modernen Motorradbau! Ein Vierzylinder-Motor wurde die Standard-Motorisierung für ein Big Bike – die meisten Hersteller damals bauten 1- und 2-zylindrige Motoren mit 500, 600 Kubik. Die GL1000, eine Vierzylinder-Boxer erregte 1974 auf der IFMA in Köln Aufsehen, 1977 dann die legendäre CBX1000 mit 6-Zylinder-Reihenmotor. Die CX500-Turbo war eine weitere Sensation, aber eine Fehlentwicklung, genauso die spätere NSX mit Ovalekolben.

Seit 1988 die weltweiten Verkaufszahlen für schwere Motorräder pulverisiert wurden, köcheln die Motorradhersteller auf niedrigem Feuer. Im Verhältnis dazu kleine europäische Firmen wie BMW, Ducati, Triumph und KTM haben jedoch aufgeholt und überflügeln inzwischen die Japaner. Neue elektronische Systeme im Motormanagement, aber auch bei den Getrieben und Assistenz-Systemen brachten einen enormen Innovationsschub und ABS ist seit 2016 in der EU obligatorisch bei allen Zweirädern mit mehr als 125 Kubik. Trotzdem sind es nur Kleinigkeiten, die von Jahr zu Jahr weiterentwickelt wurden, indem z.B. das ABS kurventauglich getrimmt wurde.

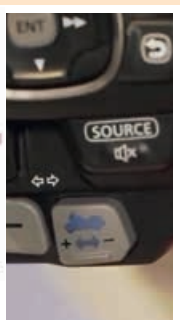
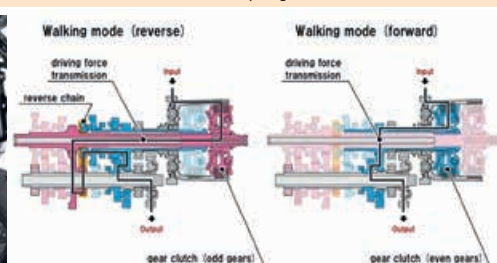
Als einziger Hersteller hat Honda im Jahr 2009 die neue Doppelkupplungs-Getriebetechnik vorgestellt und in Motorräder eingebaut. Inzwischen schreiben wir bereits von der 3. Generation, indem diese Technik weiterentwickelt und verfeinert wurde. Die in der CRF1000L Africa Twin vorgestellte DCT-Technik wurde von allen Journalisten gelobt, insbesondere im Gelände, wo der ununterbrochene Kraftfluss und das sanfte Ansprechen auf Gasbefehle besonders goutiert wurde. In der rundum erneuerten 2018er Honda Gold Wing und Gold Wing Tour kommt nun endlich dieser Automat auf den Markt, wie ich es mir seit 27 Jahren wünsche: Es gab keinen Grund, meine gegenüber den 6-Zylinder-Modellen 60 kg leichtere 85er Aspencade in die Ecke zu stellen. Der Fortschritt über alles gesehen gab keinen Anlass, solange ich weiterhin beim Ampelstart 4 Mal hochschalten musste, um den Rest des Tages im 5. Gang dahinzugleiten. Kaufen werde ich sie wahrscheinlich erst mit der DCT-Technik der 4. Generation, auf ein paar Jahre kommt's auch nicht mehr an!



It was at the 1990 Motorcycle Safety Conference in Orlando/FL that I told Honda officials I wanted the new 6-cylinder GoldWing to be equipped with automatic transmission. Their answer was that I would have to wait another 4 years so that should have been in 1994!

In 2009 Honda introduced the VFR1200, a new touring machine, which was supposed to be available with an auto-matic transmission from the launch. Initial sales were slow because everyone wanted to try the automatic before they bought it. I rented one when I went on a safety training course at the Nürburgring in 2010 because I wanted to see how well the new system worked and the course was a good test. I was enthusiastic about the function, but not about the background noise when changing gear. I wrote afterwards that if this should ever be used in the GoldWing it would have to be much quieter. Later I had the opportunity to ride the new Honda Crosstourer which was much the same, in MOTORRAD Online readers' comments on the Crosstourer machines were along the lines of Honda "Entering new territory", all positive and without technical problem and this certainly underlines Honda's claim that they only come to the market when it's "over and done with!" There was a reason they abandoned earlier attempts with vending machines. With the new AfricaTwin (2015) Honda introduced the 3rd generation DCT transmission which provides even smoother gear changes without interrupting the flow of power. In the new GoldWing this gearbox comes with seven gears with forward, reverse and a walking mode for the first time. In a heavy bike like the GoldWing the power must be available instantly and thanks to "Ride-by-wire" technology and electronics it is. After the Japanese Moto-GP a journalist who rode the new bike alongside its 17 year old (!) predecessor expressed himself as totally enthusiastic. Everything has been redesigned for the new model including a new Hossack style* front suspension, a slimmer silhouette, lighter weight and a lighter more compact and more forward mounted engine with more power that also allows the riding position to be moved further forwards. The walking mode works for both forward and reverse at the push of a button and helps to overcome the difficulties of automatic transmissions in slow manoeuvring. Honda is the only motorcycle manufacturer that uses DCT (Dual Clutch Transmission) technology, from the mid-range upwards almost all Honda models can be ordered with either manual or DCT transmission (DCT normally subject to a surcharge). For my part I will probably only buy the new GoldWing when it is equipped with the 4th generation, after all, after 27 years of waiting a couple of more years don't matter...

* Note from Wikipedia: A comparative test by the magazine MOTORRAD in 1993 between motorcycles with a conventional telescopic fork, telelever, steering knuckle and wheel hub steering showed the Hossack fork had the lowest unsprung mass at the front wheel and the least dive under braking.



Grundausbildung an der «Tramstrasse 100»

Unter dem Motto «Bewährtes behalten und weiterentwickeln» erteile ich seit 1982 Motorradunterricht und seit 1987 ausschliesslich Motorrad. In der Rolle als Fahrlehrer, als Ausbilder in der Fahrlehrerschulung und – Weiterbildung, aber auch als Instruktor im Gelände und auf der Rennstrecke und dies immer ausschliesslich im Motorrad-Bereich, habe ich mir ein grosses Wissen angeeignet, welches ich an meine Fahrschüler* mit viel Engagement und Leidenschaft weitergeben möchte. Da ich vom ersten Tag an als Motorradfahrlehrer immer auf Fahrschulmotorräder zurückgreifen konnte, war es mir möglich, mit meinen Fahrschülern immer auf der Stufe zu arbeiten, in der wir die besten Erfolge mit dem geringsten Risiko erzielen konnten. **Vorschulung:** In meiner Schule kann je-dermann mit der Fahrschulmaschine starten, es braucht keine eigene Maschine. Wer mit der eigenen Maschine kommt, kann bei auftretenden Schwierigkeiten ohne Zusatzkosten. Meine Fahrschulmaschinen stehen meinen Fahrschülern stundenweise, tageweise oder bei Langzeitmietelomometerkosten gegen Bezahlung zur Verfügung. Die Vorschulung findet ausschliesslich im Einzelunterricht statt. Die **Grundschi-ung** (obligatorische Kurse und Fahrstunden individuell) findet auf der eigenen Maschine oder auf der Fahrschulmaschine (kostenpflichtig) statt. Der herrschungskurs kann erst absolviert werden, wenn ein gewisses Fahrkönnen vorhanden ist. Die Kurse dienen dem Vertiefen des Unterrichtsstoffes und dem Ver-nicht dem Erlernen – hierfür bleibt nach der gesetzlichen Vor-gabe keine Zeit! Deshalb arbeite ich in den obligatorischen Kursen grund-sätzlich auf einem sehr hohen Niveau. Wer die Lernziele nicht erreicht, muss laut Gesetz in individuellem Unterricht nachgeschult werden.

Hauptschulung/Perfektionsschulung: Wer die Ausbildung nahtlos weiterführt, indem er freiwillig die Lerninhalte der Haupt- und Perfektionsschulung besucht, kann sich in sehr kurzer Zeit fahre-risch verbessern. Dadurch wird verhindert, dass sich schlechte Gewohnheiten einschleichen und gute Verhaltensmuster erlernt und automatisiert werden. Diese bieten die Grundlage für ein verkehrssiche-res Auftreten, wodurch Gefahren vermieden werden können. Da sich die meisten meiner Fahrschüler schon sehr lange als Verkehrsteilnehmer bewährt haben, geht es dabei in erster Linie um das Verhalten als Zweiradfahrer, in dem die verschiedenen Verkehrssituationen repetiert und das dafür nötige Wissen aufgefrischt werden. In komplexen Situationen, wie beispielsweise auf der Autobahn oder beim Wegweiserfahren, wird das richtige Verhalten geübt und getestet.

Prüfungsvorbereitung, -begleitung: Vor der Prüfung, deren Anmeldung in Absprache mit dem Ausbilder stattfindet, werden unter Prüfungsbedingungen die Lerninhalte getestet und besprochen. Ziel ist es, die Prüfung im ersten Anlauf zu bestehen. Das Bestehen der Manöverübungen ist bei mir ein Teil der Grundschi-ung, eine spezielle Vorbereitung hierfür ist in der Regel nicht mehr notwendig.

*) Der Einfachheit und Leserlichkeit halber verwende ich ausschliesslich die männliche Form – die bes-sere Hälfte des Geschlechts ist damit ausdrücklich mitgemeint!

How to learn: «Step by step»

Under the principle of "Keeping and developing what I have tried and tested", I have been teaching motorcycle lessons since 1982 and, since 1987, I have been teaching motorcycles exclusively. In my role as a driving teacher, as an instructor in driving instructor training and further education, but also as an instructor in the off-road and on the racetrack and always exclusively in the motorcycle sector, I have acquired a great deal of knowledge, which I would like to pass on to my students with great commitment and passion. Since I have always been able to use driving school bikes from the very first day as a motorcycle instructor, I was always able to work with my students at the level where we were able to achieve the best results with the lowest risk.

Pre-education: In my school everyone can start with the driving school machine, there is no need for an own machine. If you come with your own bike, you can practice with my driving school motorcycles in case of difficulties - without additional costs. My driving school machines are available to my customers on rental base for the mileage costs against payment. The pre-training takes place exclusively in one-to-one lessons. **Basic training:** The basic training (compulsory courses and corresponding individual driving lessons) takes place on your own machine or on the driving school machine (additional charge). The vehicle control course can only be completed when a certain level of driving ability is available. The courses serve to improve and deepen the knowledge of the subjects and not to learn - there is no time left for this ac-cording to the mandatory regu-lations! That is why I generally work at a very high level in the obligatory courses. Those who do not achieve the learning objectives must be retrained in individual lessons according to the law. **Main training/perfection training:** Those who continue the training seamlessly by voluntarily attending the contents of the main and perfection training course can improve their driving skills in a very short time. This prevents bad habits from creeping in and good behaviour patterns from being learned and automated. These offer the basis for a roadworthy appearance, whereby dangers can be avoided. Since most of my students have proven themselves as road users for a long time, it is primarily about the behaviour as a two-wheeler, in which the different traffic situations are repeated and the necessary knowledge is refreshed. In complex situations, such as on the motorway or driving a signpost, the correct behaviour is practiced and tested.

Exam preparation and accompaniment: Before the exam, which is registered in consultation with the trainer, the contents of the exam are tested and discussed under examination conditions. The aim is to pass the test at the first attempt. Passing the manoeuvre exercises is a part of my basic training, a special preparation for this is usually no longer needed.

Von Anfang an richtig

Als ich 1982 Töff-Fahrlehrer wurde, gab es auf dem Platz Zürich keine Fahrschule, die Töff-Kurse anbot: Wir – ich war in der Verkehrsschule Baumann in Schwamendingen tätig – waren die einzigen! Die Kundschaft kam von überall, neben der Stadt Zürich kamen die Fahrschüler vom linken Seeufer, Kunden von Kawasaki-Händler Turi Fischer in Horgen. Neben dem 3½-stündigen Kurs gab es Fahrstunden im Einzelunterricht, ausschliesslich mit hinten draufsitzen. Die Begleitung mit Funk kam für mich nie in Frage.



Nach der Einführung 1993 des ersten Töfffahrerschul-Obligatoriums für Kat. A1-LenkerInnen, wurden die Fahrschulen immer zahlreicher, die Töffkurse anboten: Eine grosse Zahl an Lernfahrern mussten neu die beiden obligatorischen Kurse, Teil 1 in Fahrzeug- und Teil 2 in Verkehrsbeherrschung absolvieren. Die meisten Fahrschüler kamen anschliessend freiwillig in die Fahrstunden, da sie ihr Können innerhalb von 9 Monaten mit einer Führerprüfung beweisen mussten.



Mit dem Direkteinstieg seit 2003 müssen (fast) alle Fahrenanfänger für die Kat. A1 deren zwei, für die Kat. A ohne Vorerfahrung drei obligatorische Kurse besuchen. Mit der zusätzlichen Kundschaft ist die Zahl der Anbieter von Töffkursen, vor allem auf dem Platz Zürich, sprunghaft gestiegen. Für die bestehenden Fahrschulen ist es schwierig geworden, ihren qualitativ guten Unterricht unter die Leute zu bringen, da sich die neue Konkurrenz vor allem über den Preis verkauft.



Rund 50% meiner Kundschaft kommt von anderen Fahrschulen. Ein Eintrittstest zeigt auf, dass vor allem bei der Grundausbildung in Fahrzeugbeherrschung eklatante Lücken klaffen: Beim Verhalten im Verkehr gibt es oft Unstimmigkeiten bei der Reihenfolge in der Blicksystematik, bei der Blickführung, beim Kurvenfahren, es mangelt insgesamt bei der Fahrzeugbedienung. Ich war selbst involviert in der Fahrlehrerausbildung: Fachleute sind sich einig, Direkteinsteiger ohne die entsprechende Vorbereitung können in der obligatorischen Grundschi-ung kaum etwas lernen.



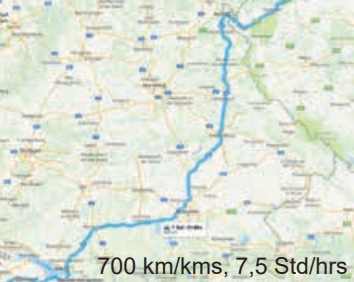
FahrschülerInnen mit einem schlechten Start, die an der Prüfung zwei Mal zurückgewiesen wurden, bringen so viele falsche Verhaltensmuster mit, weil der systematische Aufbau fehlt. Diese zu korrigieren, ist weder ein Schleck für den Kunden, noch für den Fahrlehrer: Früher kamen alle Fahrschüler freiwillig in meine Fahrschule, um es von Anfang an richtig zu lernen – dies biete ich immer noch so an, im Fahrunterricht sowie in den obligatorischen Kursen!



Mein Baby: CBR600F, Jg. '93



Claudio, ready to go



700 km/kms, 7,5 Std/hrs

Mitten im Kohlenrevier der Tschechischen Republik liegt die Rennstrecke von Most.

Streckenlänge: 4219 m Streckenbreite: 12 m
Anzahl Kurven: 18 Rechtskurven: 11 Linkskurven: 7
Fahrtrichtung: rechts



Stellplätze: Fahrerlager
zweigeteilt, ein Teil direkt an den Boxen
Boxen: 39 Tankstelle: ja, mit Tankwart
Sanitäre Anlagen: ja, Dusche, WC
Restaurant: ja, gutes Essen, günstige Preise
Zeltmöglichkeit: ja Lautstärkenbeschränkung: keine!
Autodrome Most CZ



Im Hotel angekommen

The Most Fun Arena



Racetrack & Burg/ Castle

Hansruedi am Empfang



Rennstrecke: *Fun with friends!*

Seit 2013 wartete mein «Baby» auf den nächsten Auslauf: Nach der Rückkehr von Australien (Report in der Schülerzeitung 2015) musste ich andere Prioritäten setzen und meine Aktivitäten dem privaten Umfeld unterordnen. So wurde es 2017, bis es mir endlich wieder einmal gelang, die Rennstrecke in Angriff zu nehmen: Auf zur Attacke ... !!!

Hansruedi Züger veranstaltet seit vielen Jahren Rennstrecken-Events, für die ich immer die Werbetrommel geschlagen habe. Klar, wenn wieder auf die Rennstrecke, dann sicher mit ihm! Zwar ist Brünn in Tschechien meine Lieblingsstrecke, aber es darf auch Most sein. Geplant war der Ausflug zu dritt, als sich herausstellte, dass Petr sich am folgenden Wochenende bereits in Mugello angemeldet hatte und dafür sein Motorrad am Mittwoch, unserem letzten Renn- tag, abliefern musste. So kam es, dass wir die Reise zu zweit unter die Räder nahmen. Mein Bus war «pumpevoll», als wir am Nachmittag des Sonntags, 6. August in Tablat bei Wila starteten. Wären wir nicht ein paar Kilometer zu lange auf der Autobahn geblieben, dann wären wir wohl noch bei Tag am Ziel eingetroffen. So aber schickte uns Hansruedi direkt ins Hotel, welches ganz in der Nähe lag.

Entsprechend früher mussten wir am nächsten Morgen auf der Renn- strecke sein. In der Box 13 stand erst eine Maschine und so fragten wir Christian, ob wir uns bei ihm einquartieren dürften. Da sich alles etwas in die Länge zog, musste Claudio den ersten Turn auslas- sen. Er fuhr mit 3'000 km alten gebrauchten Strassenreifen, wäh- rend ich meine nigel-nagel-neuen Slicks erst einfahren musste, auch fehlten mir die Reifenwärmer. Zur angegebenen Zeit fuhr ich an den Start, in der Erwartung, dass ein Instruktor die Neulinge erwarten würde. Es war aber niemand da, die Ampel wechselte auf Grün und ich musste losfahren, ohne zu wissen, wo es lang geht. So war der erste Turn ein Abtasten, nirgendwo zu schnell zu sein und mir die Strecke zu verinnerlichen. Zusammen mit den noch kaum eingefah- renen Reifen nicht gerade meine Leibspeise.

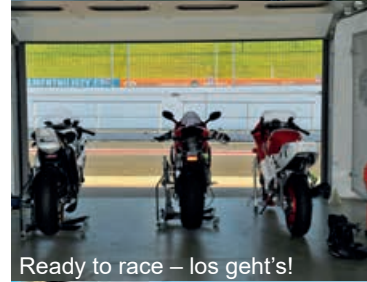
Zurück in der Box erkundigte ich mich bei Hansruedi. Darauf stellte er mir einen seiner Instrukturen zur Verfügung. Nun führte mich Beat Runde um Runde, und als ich dachte, ich wüsste jetzt, wo es lang geht, war er immer noch da. Zusammen mit ihm fuhr ich den vollen Turn. So vorbereitet verbesserte ich mich im Laufe des Tages nach und nach und fuhr entsprechend schnellere Zeiten. Am Abend mach- ten wir einen Ausflug auf die Burg, die so dominant über der Ebene thront: Wir stiessen auf einige Kollegen von der Rennstrecke und die Küche zauberte feine und grosse Portionen auf den Tisch. Bei der Heimkehr vervollständigte ein herrlicher Vollmond die tolle Kulisse. Am 2. Tag stand Claudio's rote Bella ebenfalls auf heissen Sohlen und es dauerte nicht lange, da war er weitaus der Schnellste in seiner Gruppe. Bei Hansruedi bekam er den gelben Sticker und ab da wa- ren wir in der gleichen Gruppe unterwegs. Wegen meines lädierten Beines setzte ich zeitweise aus, er fuhr immer schneller und schlus- sendlich konnte ich ihm im direkten Vergleich nicht mehr folgen. Seine Aussage dazu: «Es ist keine Schmeichelei, sondern die glatte Wahrheit, wenn ich sage: Ich habe einen sehr guten Lehrer gehabt!» Diesmal gingen wir direkt ins Hotel und liessen uns da verwöhnen. Beim Auschecken am nächsten Morgen staunten wir über den ge- ringen Betrag: Drei Übernachtungen im Einzelzimmer mit Frühstück, einmal Abendessen mit Getränken machte nicht einmal 200 Franken aus.

Am 3. Tag des Rennstreckentrainings konnte ich meine am zweiten Morgen gefahrene beste Zeit nicht mehr verbessern. Auch war es mir wichtig, gesund nach Hause zu kommen. Den allerletzten Turn liessen wir aus und packten entsprechend früher. Es war etwa 7 Uhr abends, als wir die deutsche Grenze erreichten und bis wir zu Hause waren, war es weit nach Mitternacht. Most, wir kommen wieder – im Gegensatz zu mir, ist Claudio auf weitere Rennstrecken-Kilome- ter gegangen, bis ihn seine Bella im Stich gelassen hat: Motorscha- den auf Garantie!

Einige der hier abgebildeten Fotos sind von pixxel.de



Box 13 bezogen, Urs & Claudio



Ready to race – los geht's!



Start mit Briefing



Hansruedi Züger Veranstalter



Vorstellung Instrukturen-Team



Boxen-Gasse, Pits



Urs auf den ersten Runden

Slick im Einfahrmodus



Race Track: *Fun with friends!* Text by Claudio Di Paolo

Report of my race track experience in the "Free practice training" at the Autodrom of Most (Czech Republic) Event of August 7th to 9th (2017) organized by tz-motorsport.ch

Urs asked me to write this report for the motorbike friends that cannot yet cope very well with the German language. I am not translating Urs' report, but just giving my point of view of our three days race track experience, so that readers can enjoy an alternative description of the event.

I could not completely enjoy the time anticipating the event, since I learnt about the last-minute cancellation by Petr as well as about Urs' accident during a riding lesson with one of his students. So I was not sure, if we were really able to participate at the Most track riding event. Luckily Urs is a very tough guy and as he told me afterwards wanted to go to Most despite the persistent pain provided that his physiotherapist gave him green light. We were quite excited when we left on Sunday afternoon for an approximate 7 hours journey to the North of the Czech Republic.

We came so late to the race track that it was not possible to take a box and unload bikes and the huge amount of material. The next morning I had to attend the introductory talk of Event direction, which was obligatory for beginners. Riders were allocated to different category groups based on their experience: green group (beginners like me), yellow group (mid experienced), and red group (very experienced). The green group was the first to start on the track in every session. Unfortunately, I missed the first session, since I was still involved in preparation for the technical check.

On the first track day I decided to definitively burn my partially used street Pirelli Diablo Rosso Corsa sport tires, while I was getting in touch with the track features. I rode my Red Lady in the first laps closely following the back of Schumi's bike, a very patient and friendly Swiss German instructor who showed me the optimal line and gave me plenty of valuable hints and tips to best deal with the particularly technical design of the track, he did a very good job.

Urs and I shared the box with Christian, a young German man who had already more than 15 years race track experience and was very well equipped with his strongly modified BMW 1000RR. With the support of Urs and Christian I learned how to properly use tire warmers, an obligatory tool when you put slicks on your bike. Indeed, the second day I mounted Pirelli Diablo Superbike SP2s and I discovered a new world. After two prudent turns, I began to dare more and more, pushing over what I considered my absolute leaning limits. Consequently, my lap times dropped significantly and I started to ride too quick for the beginners group. In the afternoon, Event direction moved me to the yellow group, where Urs was riding. I started to follow the quicker riders and learnt even more. The difference between with and without slicks was a lap time average drop of approximately 11 seconds!

Very soon I could fight with almost all riders of the yellow group, overtaking also riders sitting on a 1 liter bike. They easily passed me by on the straight, but could not escape from my Red Lady in the curvy sections. It was pure fun!

Considering all successive laps, only 4 out of a total of 15 riders of the yellow group recorded faster lap times than me. At the end, I was quite satisfied to see my best lap time to be 26th position out of 54 riders. Urs was also satisfied with his performance, having achieved faster lap times than he supposed with his modified "vintage" racing Honda CB600F.

This is my second experience on a race track and I found it even more educational than the first one. I feel more comfortable riding on the street after such race track events, since I am now used to very hard braking, leaning over my comfort level, and thus more confident riding my bike on the street. I suggest everyone should give it a try. Not only to improve their own riding skills, but also because this happens in a very professional, but still friendly atmosphere and environment.

Einige der hier abgebildeten Fotos sind von pixxel.de



Unterwegs auf
Diablo Rosso Corsa



Urs unterwegs mit Slicks



Claudio nun mit Slicks
Urs, immer schneller ...



Claudio neu Gruppe gelb



...noch vor Claudio!



Claudio 10 Sek. schneller
RACING CIRCUIT



Max. Beschleunigung Zielgerade



3. Tag noch 2 Gruppen



Unser «Grid-Girl»
Letzter/ Last Turn



Alles bereit für Rückkehr



Feldschlösschen Alkoholfrei



Good-bye, Hansruedi



Goodbye / soon, Most arena
Letzter Blick auf Burg



Termine 2018



Mit der SWISS-MOTO wird jeden Frühling die Zweiradsaison der Schweiz eröffnet. Die Fachmesse zeigt einen grossen Querschnitt, was der Handel alles anzubieten hat, in einem immer schwieriger werdenden Umfeld: Der harte Franken hat auch hier seine Spuren hinterlassen, da sich viele Kunden im Ausland bedient hatten. Die Margen sind drastisch eingebrochen, insbesondere beim Verkauf von Neufahrzeugen. Er bietet aber auch vielen Jungen Lehrstellen, auf die mit einer jährlichen Leistungsschau durch den 2Rad-Verband hingewiesen wird. Dem Team um Mr. Swiss-Moto, Yves Vollenweider, gelingt es jedes Jahr, eine attraktive Erlebnismesse auf die Beine zu stellen, die Du nicht verpassen solltest.



LOVERIDE 26 am Sonntag, 6. Mai 18

Einen festen Platz in meinem Jahreskalender hat der LOVE RIDE auf dem Flugplatzgelände in Dübendorf: Bereits zum 26. Mal in der Geschichte des LOVERIDE's wird am Sonntag, 6. Mai 2018 zum grossen Rideout eingeladen! Jeweils 5'000 Maschinen gehen mit Polizeibegleitung auf die Strecke, darunter ein paar hundert Behinderte auf Töffs mit Seitenwagen, auf Trikes oder Kabinenmotorrädern, was für viele das absolute Highlight des Jahres bildet. Wir sind zugegen mit unserem Stand, seit Jahren in der Box 2 in der Ausstellerzone, wo wir uns immer über viele Gäste freuen.



Flugschau zum Jubiläum

«Stella Alpina» für On- & Off-Road 2018

Vom Do, 5. bis Mo, 9. Juli 2018 werden wir wieder zur «Stella Alpina» fahren: Ein 5-tägiges Event mit Offroad-Möglichkeiten für geeignete und weniger geeignete Maschinen ... Da wir die Zimmer früh reservieren müssen, bin ich dankbar für Deine frühzeitige Anmeldung. Inzwischen machen wir jeweils am Zielort zwei Gruppen, eine für reine Strassenmaschinen. D.h. es können sich alle dafür anmelden, die bereit sind, haufenweise Fun und fantastische Kilometer zu fressen, auf einer kaum zu schlagenden Fahrstrecke in der Grenzregion Italien/ Frankreich.

Zum Jahresprogramm an der Tramstrasse 100



Anfahrt Schallenberg



Ankunft am Kursort

Einmal mehr hatten wir einen tollen Kurs in Interlaken. Die Infrastruktur lässt alle Möglichkeiten offen und Roli Schneider gelingt es, immer wieder neue Elemente in den Kurs zu bringen. Meine Anwesenheit dient als Übersetzer für die englischen Teilnehmer und als Reporter für Fotos und Filme. Neues Datum: Do., 24. Mai 2018



Flugplatz Interlaken



Einfahren mit Roli

Leider fiel 2017 auf dem Kurventechnik-Kurs 1 aufbauende **Kurs 2** in Zug mangels Teilnehmer aus. Allerdings muss ich ehrlich sagen: Bei dem Hunde-Wetter hätte es auch nicht viel gebracht, zu nass und zu kalt! (2015)



Kurventechnik 2



Strassenverkehrsamt Zug

Eine weitere erfolgreiche Donnerstagsausfahrts-Saison



Es gab glaube ich noch keinen Sommer mit so viel zusätzlichen Abfahrts-Möglichkeiten: Insgesamt 12 Mal durfte ich zur **Spezial-Donnerstags-Ausfahrt** mit Start bereits um 18 Uhr einladen. Meine Tourguides führten die Teilnehmenden ausnahmslos unfallfrei zu unseren Fahrzielen. Überraschenderweise feierte ich mit allen gemeinsam meinen 62. Geburtstag – ein weiterer Höhepunkt in diesem Jubeljahr!



Start Tramstrasse 109



Gruppenausfahrt



Am Ziel: Raten Passhöhe

Wir treffen uns jeweils um 19 Uhr an der Tramstrasse 109 auf dem Vorplatz der Firma «home service». Zusätzliche Starts gibt es bei besonders schönem Wetter schon früher, je nach Zielort in der Waldegg oder auf dem Parkplatz beim Park im Grüene. Am längsten Tag machen wir traditionell den Ausflug zur Seebodenalp.



Rest. Eintracht Elgg ZH



22. Juni Längster Tag



Rest. Sternen Fischingen



30-Jahres-Jubiläum «Tramstrasse 100»



April 1987-März 2016



Seit 1. April 2016

Am 1. April 1987 starteten wir offiziell die 1. NUR-Motorrad-Fahrschule der Schweiz an der Tramstrasse 100. Dass ich nach 29 Jahren meinen Platz räumen musste, war ein Schock! Dass ich das neue «Büro» an der Apfelbaumstrasse 28 fand, ist Pitsch De Cristofaro zu verdanken, der die Lokalität auf «comparis» fand. Die paar Jahre, die mir noch bleiben, kann ich in der gewohnten Umgebung weiterarbeiten.

So erzeugt dieses Jubiläum ein lachendes und ein weinendes Auge: Lachend, weil aus dem riskanten Plan eine so lange Geschichte wurde, wer hätte das gedacht! Weinend, weil mit dem Verlassen des Originals natürlich ein Teil der Geschichte, des Nymbus auf der Strecke blieb: Ich durfte schon einige Familien in der 3. Generation bedienen, was natürlich jetzt nicht mehr dasselbe ist.

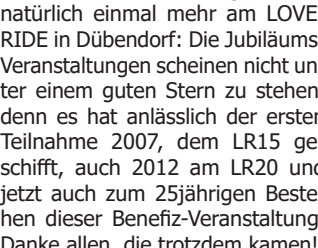


An der SWISS-MOTO erhielt mein L-Würfel eine neue Seite: Nicht jedes Geschäft kann eine so lange Tradition in erster Generation vorweisen! Das Jubiläum feierten wir an der Swiss-Moto zusammen mit vielen Freunden und Ehemaligen. Es ist wirklich toll, nach den vielen Jahren die Gesichter zu sehen (... nicht nur ich werde älter!) und mit ihnen anzustossen: Ehemalige FahrschülerInnen und Kursteilnehmer, Berufskollegen, Freunde aus Handel, aber auch dem GoldWing-Club – ich bin stolz, Teil einer grossen Familie zu sein. Über all die Jahrzehnte haben wir so viel gemacht, Gelände- und Wüstenfahrten, Ausflüge auf Rennstrecken, Weiterbildungskurse landauf, landab! Daraus sind viele Freundschaften entstanden. Und nach all den Jahren bin ich immer noch gleich fasziniert von den motorisierten 2Rädern!

Aus Anlass des Jubiläums nahm ich ebenfalls am Frühlingsfest des Motocorners in Wohlen teil. Und



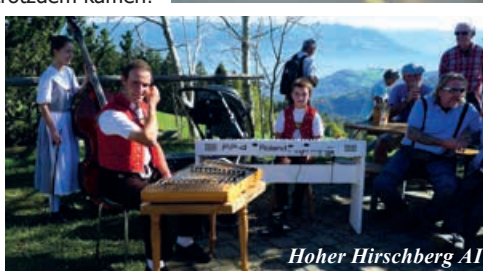
MotoCorner Wohlen



LR25 Flugplatz Dübendorf



Luegeten Pfäffikon SZ



Hoher Hirschberg AI

Etwas ganz Besonderes liess ich mir für die Schlussfahrt einfallen: «Back to the roots» führte uns diese Ausfahrt bei herrlichem Herbstwetter, wie es nicht hätte schöner sein können, ins Appenzeller Land, wo 1987 (!) meine Hochzeitsfeier über die Bühne ging. Geplant war dieselbe Musikgruppe, wegen des Verschiebedatums aber musste sie passen! Der Ersatz war aber ein so tolles Erlebnis, für uns wie für die Familie Kessler: «Es war für mich einer der schönsten Auftritte bisher!» schrieb mir Anja. Den Abschluss machten wir im «Ziel», einem Restaurant ob Altstätten SG, wo ich über viele Jahre Weiterbildungskurse veranstaltete. Wir füllten das ganze Restaurant, ein sehr schöner Abschluss des ausserordentlichen Tages. Insgesamt kamen an der Schlussfahrt weitere Fr. 1875.- für BuKi zusammen, im Sinne von Sigrid.



Altstätten SG



Am Ziel im «Ziel»



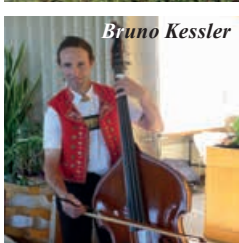
Spätes Mittagessen



Jubilär Urs mit Karin



Anja am Bass



Bruno Kessler



Duo am Hackbrett



Florian am Piano

«Verkehr & Politik»

(Fortsetzung von Seite 2)

Gesetz erfordern, indem das Wort «Motorfahrzeuge» durch «Motorwagen» ersetzt würde, und das ganze Problem wäre bereits gelöst! Dann könnten überall, wo mindestens 1,5 Meter Freiraum bleiben würde, Motorräder legal auf dem Trottoir parkiert werden, was heute gebräuchlich, aber offiziell verboten ist: Diese Lücke klappt seit Jahrzehnten, ohne dass etwas passiert ist. Im Gegensatz zur flächendeckenden Überwachung von Geschwindigkeit und Rotlichtern mit immer zahlreicheren Geräten: Amtlich bestätigt stört ein Radar den Verkehrsfluss und Rotlichtkameras führen zu unnötigen Auffahrunfällen mit folgenschweren Schleudertraumata. Eine solche Fotoanlage bei der ersten Autobahnbrücke nach Wallisellen verursachte auf der Überlandstrasse während Jahren täglich Auffahrunfälle, seit sie weg ist, habe ich dort nie mehr einen Unfall gesehen!



Die Stadt Zürich wirbt für mehr Freundlichkeit! Tatsache ist, dass im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr immer mehr Schikanen eingebaut werden. Bus- und Tramhaltestellen werden in den Fahrbereich verlegt, dass nachfolgende Fahrzeuge künstlich gestaut werden. In Wallisellen konnte ich hinter dem Bus eine Schlange von 45 (!) Autos und einem Rollerfahrer beobachten, um halb 6 Uhr abends, wo früher am Bus an der Haltestelle problemlos vorbeigefahren werden konnte. Gegenüber vor 30 Jahren hat sich der öffentliche Verkehr anteilmässig verdoppelt, aber immer noch 70% aller Bürger kommen mit dem eigenen Transportmittel pünktlich zur Arbeit. Die Mehrheit wird durch eine Minderheit extra schikaniert, was für alle mehr Stress bedeutet, künstlich erzeugter Stress: Tipp 12 gilt nur für die anderen, offenbar nicht für den öV!



Intern So wie mir Pitsch zu meinem Lokal an der Apfelbaumstrasse verholten hat, so war es Milly, die die Annonce für die Tramstrasse 100 fand: Seither ist sie mit dabei, auch sie feiert 30 Jahre Mitarbeit – und das mit ihren mittlerweile 81 Jahren, wir alle gratulieren!



ABACUS Motorradfahrerschule

KURSDATEN 2018

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)

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

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.1987-2017.ch

● Der Schlüssel zu mehr Sicherheit und maximalem Fahrspass ! ●

Urs Tobler, **NEU: Apfelbaumstr. 28**, 8050 Zürich, Tel. 044 313 13 33

1987 – 2018: 31 Jahre «Töff, Töff - nüt als Töff !»