



Editorial 3

Weiterbildung

Es gibt noch einiges zu tun! 6

Ansturm auf die Weiterbildungsstätten 8

Ausbildung

Die Jungen sind besser als ihr Ruf 11

Interview

Nur Motorrad-Unterricht: geht das? 12

Porträt

Der GoldWing-Club Schweiz 16

Oldtimer

Endurance-Rennen 18

Marktplatz

Reisen erster Klasse – Gold Wing 23

Grösser als erwartet: der up! 25

iXS: GORE-TEX®-Bekleidung 25

Traffic-Tool erleichtert Theorieunterricht 25

Genfer Autosalon: das automobiler Gipfeltreffen 26

Ausbildung LKW/Bus

Wenn auf «Brummis» gelernt wird 30

Partie française 33

Parte italiana 36

Letzte Seite 39



Urs Tobler

Nur Motorrad-Unterricht: geht das?

FL-magazin: Warum bist du «nur» Motorrad-Fahrlehrer geworden?

Urs Tobler: Eigentlich wurde ich Autofahrlehrer, weil dies der einzige Weg war, um Motorradfahrlehrer zu werden: Dies war von Beginn weg mein erklärtes Ziel. Dass ich trotzdem insgesamt 6 Jahre als Auto- und Töfffahrlehrer gearbeitet habe, ist das Verdienst meines damaligen Chefs. Er verstand es mir so viel Freude weiterzugeben, dass ich es doch immerhin 6 Jahre «aushielt», beides zu tun. Da ich aber sehr viel Kraft in die Motivation meiner Autofahrschüler, im Gegensatz zu den Töfffahrschülern, die aus freien Stücken zu uns kamen (damals), investieren musste, fühlte ich mich schnell ausgelaugt. Ich machte den Schritt nach vorne, verlor dabei meine erste Arbeitsstelle – habe es aber nie, gar nie bereut!

Beschreibe bitte deine «Ausbildungsphilosophie»

Es gibt deren zwei, eine für Frauen, die andere für Männer ... Erst zu den Männern: Auch wenn alle Männer mit dem Ziel kommen, das Motorradfahren lernen zu wollen, so sind sie doch schwer davon zu überzeugen, dass das, was sie im Moment machen, noch nicht viel mit «richtig» Töff fahren zu tun hat! Sie beziehen (oft) die Kritik schnell auf ihre Person und reagieren entsprechend. Ab und zu verliere ich

deswegen auch mal einen Fahrschüler, kann aber gut damit umgehen: Ich kann nicht für jeden ein guter Fahrlehrer sein. Ab und zu bleibt es beim Versuch, aber ohne allzu grossen Erfolg.

Frauen (wenigstens die meisten ...) kommen zum Fahrlehrer, weil sie sich von ihm helfen lassen wollen: Fühlen sie sich gut unterstützt, dann kann es durchaus eifersüchtige Ehe-

Beim Töfffahren muss man lernen, die Fehler zu akzeptieren.

männer geben. Wenn sie Freude am Lernen haben, dann geben sie sich unheimlich viel Mühe und möchten möglichst schnell fehlerlos dastehen: Da das Töfffahren aber eine sehr komplexe Angelegenheit ist, müssen sie lernen, die Fehler, die es immer wieder mal gibt, zu akzeptieren, ohne dass sie sich weniger wert fühlen. Bei den Frauen muss man meistens weniger Angst haben, weil sie nicht dazu neigen, sich selbst zu überfordern. Somit lebe ich weniger gefährdet auf dem Soziussitz, was die Lernsituation entspannt.

Ich versuche mit jedem Einzelnen das Bestmögliche zu erreichen, respektiere aber auch die Unterschiede von Person zu Person und lebe seither bedeutend ausgeglichener.

Welches Motorrad empfehlst du einem Fahrschüler?

Viele Fahrschüler kommen zu mir ohne eigenes Motorrad: So kann ich ihm, wenn es dann so weit ist, eine Maschine empfehlen, die zu ihm passt! Ich kenne seine Masse, sein Geschick im Umgang und in der Bedienung der Maschine. In der Regel ist das eine Mittelklas-



Urs Tobler

Geburtsdatum: 24. August 1955

Beginn der Töffkarriere: 25.8.1973

Erlerner Beruf: patentierter Primarlehrer

Gewünschter Beruf: Töfffahrlehrer

Gründer des GoldWing-Clubs Schweiz

1.5.1987: Eröffnung der ersten

Töfffahrerschule der Schweiz

semaschine in der 500er- bis 800er-Klasse. Selten, aber das gibt es auch, darf er sich gleich einen richtigen Töff kaufen mit viel Kubik und vielen Kilos. Beim ersten Töff muss man mit beiden Füßen flach den Boden erreichen, er sollte mit dem Gewicht zur Person passen und sollte eine möglichst problemlose Motorcharakteristik haben. Aus diesem Grunde kann ich keinem Anfänger eine Einzylindermaschine (ausser in der 250er-Klasse) empfehlen – es ist schade, dass so viele Fahrlehrer selbst Einzylindermaschinen zur Verfügung stellen und nicht wissen, was sie damit ihren Fahrschülern antun. Wohlverstanden, ich rede vom «fahren lernen»: Nach der Anfängerzeit sieht bald mal alles anders aus. Und: Seit etwa 2005 empfehle ich ihm eine Maschine mit ABS.

Bist du mit dem CH-Motorrad-Ausbildungssystem (Grundkurs) zufrieden?

Ich schwöre auf das CH-System: Mit den unbegleiteten Lernfahrten können wir die Schüler testen, ob sie «fertige» Töfffahrer sind! Im Gegensatz dazu bringen die anderen Länder

Es ist an den Experten, die Hürde durchzusetzen, die es zum Bestehen einer Führerprüfung braucht.

«gut lizenzierte Anfänger» auf die Strasse. Leider sind sich nicht alle (Motorrad-)Fahrlehrer ihrer Chance und Verantwortung bewusst, und in gewissen Kantonen liegt noch die Prüfungsabnahme im Argen. Wenn alle Fahrlehrer in den Grundkursen das vermitteln würden, was sie gesetzlich verpflichtet sind, nämlich die Grundschulung und keine Prü-



Urs Tobler auf seiner GoldWing

fungsvorbereitung, dann wäre das System mit dem Grundkurs-Obligatorium perfekt. Es ist an den Experten, die Hürde durchzusetzen, die es zum Bestehen einer Führerprüfung braucht. Die Fahrlehrer (viele wenigstens) unterrichten gerade mal das Minimum, was der allgemeinen Verkehrssicherheit keinen guten Dienst erweist – diese sollten es denjenigen überlassen, die selbst engagiert sind und hohe Ansprüche an sich und ihren Unterricht stellen. Ändern? Ja, das mit der prüfungslosen A1-Prüfung für Autofahrer war für die Verkehrssicherheit ein Bärendienst: Töfffahren ist nicht Autofahren auf zwei Rädern. Die Fahrlehrer hätten zwar vom Gesetzgeber die Mittel bekommen, ungenügende Teilnehmer nachzuschulen, aber offenbar bin ich im Kanton Zürich der Einzige, der nach dem Grundkurs auch mal eine Unterschrift verweigert. Und das Zweite wäre eine sehr einleuchtende Änderung: Man sollte verhindern, dass ein zweiradunerfahre-

ner Lenker einen Lernfahrausweis für die grosse Kategorie bekommt, der ihn ermächtigt, mit dem L ohne Kenntnisse auf einer grossen Maschine herumzukurven. Man sollte einen Kat.-A-Lernfahrausweis nur Personen erteilen, die in ihrem Führerausweis bereits die Unterkategorie A1 besitzen. In Deutschland würde nie einem Fahrlehrer einfallen, seinem Schüler für die ersten Fahrversuche eine Harley zur Verfügung zu stellen. Und in der Schweiz braucht er nicht einmal einen Fahrlehrer dazu!

Wenn du auf 25 Jahre zurückblickst ...

Ich blicke auf 30 Jahre zurück, davon 25 als erster NUR-Töff-Fahrlehrer: Ich war nie ein Befürworter von Obligatorien und bin es auch heute immer noch nicht! Früher kamen alle Fahrschüler freiwillig, niemand musste zum Fahrlehrer, er tat dies allein für sich und im

Das Kind im Manne stirbt nie, nur die Spielzeuge werden teurer.

Wissen, dass er damit auch für die anderen eine geringere Gefahr darstellt. Wir hatten ausschliesslich sehr motivierte Fahrschüler in unseren Kursen. Das Obligatorium hat das Wasser auf die falschen Mühlen geleitet: Nicht unbedingt diejenigen, die die beste Arbeit leisten, haben den Erfolg, sondern die Schulen mit dem besten Marketing-Konzept. Am Schluss ist der Kunde der Beschissene und alles, was schief läuft, fällt auf uns Fahrlehrer zurück: auf die gesamte Fahrlehrerschaft, auch auf die, die nichts dafür können.

Besser gefällt mir heute, dass ein Fahrschüler, der eingesteht, dass er in die Töfffahrtschule geht, sich nicht mehr als Exot vorkommen

muss. Eine hübsche Begebenheit dazu: Fünf Geschäftsmänner haben sich auf eine Juraausfahrt begeben, zwei davon noch mit dem L. Beim Abendessen kamen sie auf die Fahrschule zu sprechen und fanden heraus, dass deren drei Kunden von mir waren – das hat mich schon ein bisschen stolz gemacht. Ja, natürlich, sie kamen alle aus dem Grossraum Zürich (inklusive Kanton Schwyz).

Welches Motorrad fährst du?

Das weiss doch die ganze Schweiz: Als Gründer des GoldWing-Clubs Schweiz fahre ich natürlich immer noch eine GoldWing – und zwar immer noch jene, die ich 1985 bereits im ersten Instruktorienkurs des SMFV hatte! Sie hat inzwischen 227 000 km auf dem Buckel und «läuft immer no wie-n-es Örgeli». Wenn Honda die Versprechung wahr gemacht hätte, 1994 die GoldWing mit Automat auf den Markt zu bringen, dann würde ich bestimmt eine neuere fahren. Aber, und das wird bestimmt einige erstaunen, die mich seit vielen Jahren kennen: Für meinen Arbeitsweg wähle ich im Sommer meistens eine Ur-GS (ja, richtig, eine BMW R80 G/S), die in meinen Augen immer noch eine der besten Alltagsmaschinen neben der Honda Transalp darstellt. Sie wurde mir von meinem ältesten Fahrschüler, der mit 83 Jahren aufgehört hat, Töff zu fahren, geschenkt: Es braucht nicht mehr als 50 PS, einen Kardanantrieb und 180 kg Leergewicht, um als Motorradfahrer glücklich zu werden! Und sie ist, wie die GoldWing, eine Boxermaschine – damit blieb ich also in der Familie. Und daneben habe ich natürlich noch Extra-Maschinen fürs Gelände und die Rennstrecke: Das Kind im Manne stirbt nie, nur die Spielzeuge werden teurer. Und die zweirädrigen Spielzeuge sind viel günstiger zu haben als entsprechende vierrädrige.

Vielen Dank, Urs Tobler!