

35 Jahre GoldWing-Fahrer

Die Aufmerksamkeit, die ich mit meiner ersten GoldWing auf mich zog, bemerkte ich erst im Schulhaus als junger Lehrer: Damit hatte ich alle Flegel für mich gewonnen! In den Sommerferien auf dem Weg nach Griechenland zwang ein harmloser Sturz meinen Freund zur Heimkehr. Den Rest der Strecke, insgesamt 7000 Kilometer, nahm ich alleine unter die Räder. Der Rückweg führte mich um Albanien herum, der Adria-Küste entlang nach Norden.



1978 gründete ich die «Interessengemeinschaft für GoldWing-Fahrer der Schweiz» und fuhr allein zum ersten GoldWing-Treffen in Holland, zu Dritt nach Deutschland. Im selben Jahr organisierte ich das erste internationale GoldWing-Treffen in Lungern/OW mit über 100 Maschinen. 1981 folgte die erste Reise nach Amerika zum grössten GoldWing-Treffen der Welt, dem WING DING in Phoenix/Arizona. 18 GoldWing-Fahrer aus ganz Europa flogen mit einem Jumbo 747 der WARDAIR ab London-Gatwick, mit den Maschinen an Bord nach Vancouver. Die vierwöchige Reise führte der Westküste entlang bis San Diego, Las Vegas und Phoenix, an den schönsten Parks im Westen der USA vorbei zurück nach Vancouver.



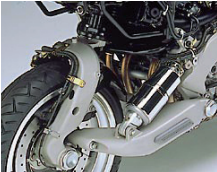
Mit meiner späteren Frau Luzia fuhren wir auf der zweiten Amerika-Reise in etwas mehr als 5 Monaten insgesamt 44 Tausend Kilometer, auf dem Rückweg mit 2 Maschinen durch total 30 Staaten: Es war die Reise unseres Lebens! Wir erlebten den Lastwagenfahrer, der im Mobilhome wohnte, genauso wie den Multimillionär, der sich von nichts hochgearbeitet hatte – das Hobby GoldWing verband uns. Der Gründer der amerikanischen GoldWing Road Riders lernte ich als sehr interessanten Menschen kennen. Mehr dazu findest Du auf meiner Homepage www.tramstrasse100.ch/Bilder/Reisen.



Die Vergabe einer GL 1200 Aspencade als erster Tombola-Preis anlässlich des 7. von mir organisierten GoldWing-Treffens in Zug 1987 (660 Masch./ 1070 Pers.) war der Höhepunkt, bevor ich mich offiziell aus der GoldWing-Szene zurückzog. In der Presse wurde ich als Mr. GoldWing gehandelt: So verfasste ich im Frühjahr 1987 in der MOTORRAD-Zeitung einen grossen Artikel «GoldWing-Modellspiegel» und im Frühling 1988 den ersten Fahrtstest der neuen Sechszylinder «GL 1500/6». Neben meinen inzwischen 3 GoldWing-Maschinen, mit welchen ich weit mehr als eine halbe Million Kilometer zurückgelegt habe, besitze ich eine Hardenduro, eine Rennmaschine und eine Ur-GS 800 von BMW: Meinen Töff-Horizont habe ich erweitert, sie gibt es in allen Varianten und jede einzelne ist für sich zu geniessen! Hauptsache: Sie hat zwei Räder und läuft mit Benzin...

Motorradtrends: Vieles ist in Bewegung!

Während bei den Autos viele Neuerungen (1987 Katalysator, anfangs 90er-Jahre ABS, später Anfahrhilfen, Stabilitätskontrolle, usw.) Einzug hielten, lagen die Motorräder viele Jahre im Abseits: Zwar gab es Pioniere wie BMW, die schon früh mit Einspritzung und Katalysator oder mit ABS-Systemen auf den Markt kamen, oder auch Yamaha mit dem revolutionären GTS-Modell, mit der einzigartigen Einarm-Vorderradschwinge. Die Journalisten waren begeistert, die Käufer weniger: Offenbar sind die Motorradfahrer weniger progressiv und kaufen nur Altbewährtes.



Beim Publikum durchgefallen: Sowohl Einarmschwinge wie auch spezielle Vorderradfürhungen, im Beispiel rechts Telelever und Duo-lever, verdrängen die traditionelle Telegabel nicht! Diese wurde laufend perfektioniert.

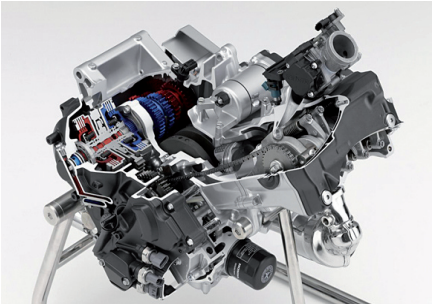
Der Schub kam mit den verschärften Abgasbestimmungen 2003: Viele Hersteller setzten bei ihren Modellen Benzineinspritzungen ein. Schon anfangs der 80er-Jahre rüsteten die japanischen Hersteller ihre Turbomodelle mit Saugrohrinspritzung aus. Auch meine 85er-GoldWing Honda GL 1200 L «Limited Edition» hatte eine absolut perfekte Benzineinspritzung, die dem Vergasermotell in nichts nachstand und sparsamer war. Doch viele (nicht japanischen) Hersteller hatten Mühe, ihren Maschinen gute Manieren beizubringen: Konstantfahruckeln, unruhiger Motorlauf in bestimmten Drehzahlbereichen, selbsttätige Drehzahländerung ohne Zutun des Fahrers – alles Randerscheinungen, die dem ungetrübten Fahrspass entgegenstanden. Die «Software-up dates» brachten meistens nicht den erwarteten Erfolg!



Das erste ABS-System wurde von BMW bereits 1987 vorgestellt: Der Sicherheitsgewinn beim Motorrad ist nicht vergleichbar mit dem Auto, da gleichzeitig bremsen und lenken nicht möglich sind! Das ist der Grund, weshalb die Japaner nicht sofort auf den Zug aufgesprungen sind. Es dauerte mehr als 20 Jahre bis der Marktgigant Honda ein Rennstrecken-taugliches ABS an Serienmotorrädern auf den Markt



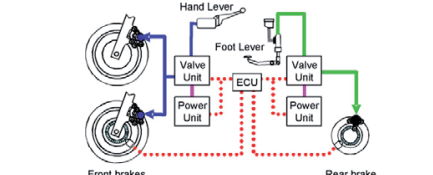
brachte. Mit diesem soll eine Verzögerung möglich sein, wie sie sonst nur absolute Rennprofis hinkriegen. Dass damit nur bedingt in den Kurven (Aufstellmoment!) gebremst werden kann, ist eine zweiradspezifische physikalische Tatsache. Ein gut ausgewogenes Kombibremssystem wie es die GoldWing seit 1981 besitzt, war für die Fahrsicherheit meiner Meinung nach ein



mindestens so grosser Sicherheitsgewinn. Das CBS-System von Honda, heute selbst bei Rollern kombiniert mit ABS, ist dessen logische Weiterentwicklung. Hubraumgrosse Motoren mit hohen Motorleistungen bringen riesige Drehmomentspitzen auf das (einzige!) Antriebsrad: Speziell bei rutschiger Fahrbahnoberfläche, wie bei Regen, usw. ist die Dosierung eine heikle Sache. Schon früh, etwa ab 1990 haben verschiedene Hersteller Anti-Schlupf-Regelungen (ASR) eingesetzt: Damit sollten Unfälle vermieden werden, ein Potential, das viel zu wenig ausgeschöpft



wurde. Jetzt kommen vermehrt solche Systeme selbst bei super-sportlichen, für die Rennstrecke konzipierten Maschinen in den Einsatz. Mit steigenden Motorleistungen, inzwischen über 200 PS, die auf einen einzigen Reifen (!) wirken, werden immer mehr Maschinen mit sogenannten Mappings ausgerüstet: Über die Zündbox kann mehr oder weniger Leistung unterschiedlich abgerufen werden: Dabei wird nicht nur die Höchstleistung begrenzt, sondern auch die Art der (aggressiven) Gasannahme. Sie vermögen einen ungestressten Einsatz im Alltag. Bei der neuen Ducati Multistrada wird zusätzlich die Federung beeinflusst – ein straffes Fahrwerk für hohe Leistungen. Mit der neuen VFR1200 DCT (Dual Clutch Transmission) hat Honda das Thema «Schaltautomat» neu lanciert: Das Doppelkupplungs-



getriebe, als sequentielle Schaltung bekannt, geht in einer überarbeiteten Version in das in Mailand vorgestellte Modell VFR1200X Crosstourer und in die neue Mittelklasse, mit den Parallel-Modellen VC700S und VC700X, sowie den Grossroller Integra mit einem neukonstruierten Zweizylinder-Twin. Das vollautomatisch schaltende Getriebe, welches wahlweise auch manuell bedient werden kann wie beim Gross-

Lks die TCS-Taste an der Yamaha R1, Jg. 2012, rts die als «Angstwippe» bespöttelte Taste für die Modi, die zwischen 120-185 PS regeln, erstmals eingesetzt in der Suzuki GSX-R 1000 Jg. 2007

roller Suzuki 650 Burgmann, ist über Modi beeinflussbar und passt sich den Fahrgewohnheiten des Fahrers an. Inwieweit sich dieses Konzept im Markt durchsetzen kann, wird die Zukunft zeigen: Ausser beim neuen Integra, der auf der Welle der im Stadtverkehr beliebten Grossroller reitet, muss es als Option extra bezahlt werden.



«35 Jahre GoldWing-Fahrer»

Im Herbst und Winter 76/77 sass ich Bildern, herausgetrennt aus der MO-eine Yamaha XS 750 auf ei-Honda GL 1000 beim Höhenflug in der Luft! Eines dieser beiden nach jahrelangem Kettenspan-noch eine Maschine mit Kardan-slich obsiegte die GoldWing, men Tatsache, dass beide aus lässigkeit stand, war sie im Ge-gekühlt, was eine lange Lebens-liess. Die GoldWing, auch als 4-mer noch zum heutigen Strassenbild: Ein weiser Entscheid im zarten Alter von 22 Jahren! Seit 1990 warte ich auf die GoldWing mit automatischem Getriebe, das wäre dann ein Grund, mir eine neue zu kaufen...



jeden Morgen beim Frühstück vor 2 TORRAD-Zeitung. Eines zeigte nem Bahnsteig, das andere eine – abgehoben, mit beiden Rädern Motorräder soll es sein: Denn, nen war es mir klar, dass ich nur antrieb kaufen würde. Schlies-denn ausser der gemeinsa-Japan kamen, was für Zuver-gensatz zur Yamaha wasser-dauer des Motors erwarten Zylinder-Tausender, gehört im-mer noch zum heutigen Strassenbild: Ein weiser Entscheid im zarten Alter von 22 Jahren! Seit 1990 warte ich auf die GoldWing mit automatischem Getriebe, das wäre dann ein Grund, mir eine neue zu kaufen...

«30 Jahre Töff-Fahrlehrer»

1982 besuchte ich das Töff-Fahrlehrer-war ich erstmals 1978 zu Besuch, als ich mir ein Bild über die Motorradschulung in Luzern den Intensivkurs für Monaten ausgebildet und da-Anfang an klar, dass ich einmal und Ausbildner für Auto- und 2002 ebenfalls im Fahr-konnte. Daraus entstand terbildung für Töfffahrleh-gau, über Schaffhausen den in der Rolle des Chef-Fahrlehrer nur noch im Einsatz, wenn ich gerufen werde. In erster Linie möchte ich für meine eigene Fahrschule, meine Fahrschüler und -schülerinnen an der Tramstrasse 100 da sein.



«25 Jahre Tramstrasse 100»

Nach einem 6monatigen Urlaub 1986 in Form einer Ferienreise auf meiner GoldWing durch die Vereinigten Staaten Amerikas, war es Zeit, für die berufliche Zukunft Weichen zu stellen. Ich wollte meine Kräfte auf das konzentrieren, was mir auch wirklich Spass machte: Töfffahrern das Fahren beibringen! Auf diesem Gebiet herrschte Goldgräber-Stimmung, waren wir doch zu diesem Zeitpunkt praktisch die einzige Töff-fahrschule auf dem Platz Zürich. Da es innerhalb der Schule meines er-sten Arbeitgebers nicht möglich war, die Selbständig-Fahrschule war Töffkollegen Küde ebenfalls Töff-Fahr-ebenen Traum im Währen Küde anfangs tete ich ab April 87 ausschliesslich als Töfffahrlehrer und bin damit der erste NUR-Töfffahrlehrer der Schweiz – seither gibt es an der Tramstrasse 100 nur noch «Töff, Töff – nüt als Töff!»

1987-2012: 25 Jahre «Töff, Töff – nüt als Töff!»

In den 35 Jahren im Umgang mit grossen Töffs, in den 30 Jahren in der Rolle als Töfffahrlehrer, in den 25 Jahren an der Tramstrasse 100 mit meiner eigenen Töff-fahrschule, wo ich all' meine Ideen und meine Erfahrungen kom-promisslos einbringen kann, zialisten: Es gibt keinen Men-Stunden auf dem Sozias-Fahrschülerin verbracht hat auch immer schnell, wo's nen, die zu rund 50% aus men, schätzen meinen syste-fenbar nicht für viele Fahrschu-zutrifft. Mit einer Standortbestim-mung hole ich jede/n einzelne/n ab, nach dem Motto: Fordern, aber nicht überfordern! So gelingt es mir, ohne grosse und teure Umwege zum Ziel: «Motorradfahren, aber sicher!» zu kommen.



Urs Tobler (56)

Editorial

Tatsächlich: Nun gehe ich bereits in die 31.Saison! Seit meinem 18. Geburtstag, als ich zum ersten Mal auf den Töff stieg, zieht sich dieses Thema wie ein roter Faden durch mein Leben: Zuerst als Transportmittel, welches mir eine bisher ungekannte Mobilität verlieh, dann als Hobby, für welches ich meine ganze Freizeit opferte und schliesslich als Beruf, als Lehrer für angehende Töff-FahrerInnen. Der Weg ging über die Ausbildung zum Autofahrlehrer: Jeder Fahrlehrer, der im Besitz der Töff-Kategorie war, durfte damals Töfffahrer ausbilden. Die Spezialisierung kam erst, als 1993 das Verkehrskunde-Obligatorium für alle Neulenker und das Grundschulungs-Obligatorium für die Kat. A1 eingeführt wurde. Zu diesem Zeitpunkt war ich bereits auf der Ausbildnerseite, das heisst, ich bildete die bestehenden Fahrlehrer weiter und neue dazu aus. Als ich mich 1987 dazu entschloss, meine Tätigkeit auf die Motorradausbildung zu beschränken, gab es viele Fahrlehrer, die mich belächelten. Dass ich dies nach 30 Jahren immer noch mit demselben Enthusiasmus tue, liegt an der ungebrochenen Freude an meinem Beruf, aber auch an der Freude des Fahrens: Egal, ob ich auf einem 50 Kubik-Scooter, einer 125er-Maschine oder einem 1800er-Chopper sitze, das Fahren macht mir immer noch unsägliches Spass! Es ist das erhabene Gefühl, mit der Maschine eins zu sein, ein Teil des Systems «Fahrer-Maschine». Andernseits möchte ich das geliebte Hobby weitergeben, ändern Menschen, jüngeren und älteren, Frauen und Männern dabei helfen, auf dem kürzesten Weg und möglichst schnell sicher Motorradfahren zu lernen, eine neue Welt zu entdecken. «The more you know, the better it gets!» lautet die Devise, die hinter meinem Fahrschulsignet steht – und so sind mir alle Töff-Fahrer und -Fahrerinnen willkommen, egal wie kurz oder wie lange sie fahren, ob mit oder ohne Prüfung, einen Teil ihres Weges zum perfekten Fahrkönnen mit mir zu machen. Dass ich nach bald 30 Jahren mit derselben Motivation frühmorgens zur Arbeit fahre, hat bestimmt damit zu tun, dass ich in der glücklichen Lage bin, meinen Traum, Beruf und Hobby zusammenlegen zu dürfen, leben darf und weder das eine noch das andere auf der Strecke bleibt: Ich liebe meine Tätigkeit als Lehrer, ich liebe das Töfffahren noch immer, nur dass meine Ansprüche mit der Erfahrung gewachsen sind.

In diesem Sinne, herzlichst

Urs Tobler