



## Verkehrspolitik in der Sackgasse

In meinem Geografieunterricht in der Mittelschulzeit dokumentierte unser Lehrer die Hochrechnungen des Club of Rome, einer Konferenz von Wissenschaftlern, die dank der neuen Computertechnologie Hochrechnungen angestellt hatten, wie endlich unsere Vorräte an Rohstoffvorkommen wären: 1990 dürfte das Erdöl aufgebraucht sein, was zu einer Endzeitstimmung führte. Der Erdölshock 1973, später das fiktive Waldsterben, welches bei uns nie stattgefunden hat, taten das ihrige, diese Fiktion zu unterstützen. In diese Zeit fiel auch der Entscheid, die zweite Röhre am Gotthard nicht zu bauen, da es (so das Argumentarium der Linken) ihn ja nach 1990 gar nicht mehr braucht: Ohne Benzin kein Verkehr, wofür also einen so teuren zweiten Tunnel bauen?

Seither wird bei uns der öffentliche Verkehr ausgebaut: Es ist sehr attraktiv, inzwischen fast rund um die Uhr vor der Haustür in den Bus, ins Tram einzusteigen und mit perfekt abgestimmten Fahrplänen innert kürzester Zeit zum Fahrziel zu gelangen. Es gibt wohl keinen Ort auf der Welt, wo dies nicht besser, nicht perfekter umgesetzt wurde. Inzwischen ist der vierte unterirdische Bahnhof in Zürich im Bau, d.h. es wird bald noch attraktiver sein, mit noch weniger Umsteigen direkt zum Ziel zu fahren. Dass neue Verkehrsinfrastrukturen auch zu noch mehr Verkehr führt, ist gewollt – nur bleibt der fahle Beigeschmack, dass jeder Mehrverkehr auch mehr Kosten verursacht, wohlverstanden ungedeckte Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden, also dem Steuerzahlenden. Mitunter auch von all jenen, die als Auto- und Töfffahrer praktisch nie diese Infrastruktur nützen.

Auf der Gegenseite ist in den letzten dreissig Jahren praktisch nichts passiert: Nach dem abgelehnten Autobahn-Y, welches die Autobahn von Winterthur, Baden und Südenschluss in Richtung Chur und Luzern verbunden hätte, ging es sage und schreibe geschlagene 30 Jahre, bis Zürich zum Teil vom Durchgangsverkehr entlastet wurde! Zum Teil natürlich nur, weil es beispielsweise wenig Sinn macht, von Thalwil auf dem verstopften West- bzw. Nordring nach Oerlikon zu fahren, was einen Umweg von 20 Zusatzkilometern bedeuten würde. Also versinkt Zürich immer noch täglich im lokalen Durchgangsverkehr, welcher zusätzlich noch durch eine fragwürdige Verkehrspolitik der rotgrün regierten Stadt behindert wird: Denn, wie uns ein durch die Presse vermittelter Auftritt an einer Verkehrskonferenz in Amerika zeigt, wird im Ausland von unseren Behörden damit geprahlt, wie sie es fertig bringen, den Autofahrern in Zürich das Leben noch schwieriger zu machen. Mittels entsprechender gesteueter Ampelanlagen wird die Durchfahrt extra weniger attraktiv gemacht, sprich: die Durchfahrt behördlich behindert! Dass damit viele eigene Mitarbeiter betroffen sind, die damit einen Teil ihrer Arbeitszeit sinnlos vor Ampeln im Stau verbringen, wird dabei in Kauf genommen. Somit

(Fortsetzung auf Seite 7)



**In Mailand hat Honda eine völlig neu aufgelegte Version der Mittelklasse vorgestellt: Die in Taiwan gebauenen Motorräder als CB500 in der Normalversion mit der Bezeichnung CB500F (o.r.), die sportlich vollver-**



**schalte Version CBR500R (o.l.) und die Funduro CB500X. Mit diesen Modellen machen sie Konkurrenz im eigenen Haus: Die 3er-Familie NC700, Naked als S, Fun als X und der Grossroller Integra.**



## 2013: Motorradtrends – wohin?

Die letzte Töff-Ausstellung des Jahres findet in Mailand statt: Früher haben die grossen Hersteller ihre Welt- und Europa-Premieren verteilt, ein bisschen auf der IFMA in Köln, ein bisschen in Paris und schliesslich in Mailand. Heute kommt ein grosses Feuerwerk in Mailand und das wird dann regelmässig zelebriert. Und diesmal, nach 2, 3 verhaltenen Jahren des Aufpäppelns der laufenden Modelle, mit Ausnahme der auf grossem Vormarsch befindlichen europäischen Marken, fiel das Feuerwerk, vielleicht mit Ausnahme von Suzuki und Yamaha, sehr grosszügig aus. Und die gute Nachricht für alle: Es gibt eine Wiedergeburt der Alltags-Maschinen, der Brot-und-Butter-Motorräder – und zwar durchaus bei allen Marken! Töff, die nicht mit Leistungsdaten protzen, gut ausgerüstet zu spitz kalkulierten Preisen, und, man höre und staune, die mit dem Benzin echt sparsam umgehen. Für den Endverbraucher heisst das: Fortschritt in Technik und Ausrüstung zu einem vernünftigen Preis. Natürlich gibt es auch die Spezialitäten, die das Salz in der Suppe ausmachen. Aber im Gegensatz zu früher, können nicht mehr sehr grosse Stückzahlen davon abgesetzt werden, weil seit 2008 der Weltwirtschaftsmotor stottert und seine Spuren in dieser doch sehr von Freizeit besetzten Sparte hinterlassen hat. Der Endkunde dankts, denn er muss sich nun nicht mehr mit 10-, 15-jährigen Occasionsmaschinen begnügen, wenn er sich etwas Einfaches, Alltagsaugliches zulegen will: Er findet es nun wieder zuvorderst im Regal und dies fast bei allen Anbietern.



**Wichtig für die Zukunft ist der Nachwuchs: So kann mit Freude verzeichnet werden, dass die Hersteller günstigste kleine 125er-Maschinen in attraktiver Verpackung auf den Markt bringen, die im Ausland be-**



**reits ab 16 Jahren gefahren werden dürfen. Die in der 250/300er-Klasse angesiedelten Einsteigermaschinen sind den über 18jährigen angehenden Motorradfahrern vorbehalten und sind sehr preiswert.**



# Das Ausbildungsangebot an der Tramstrasse 100

Es gibt verschiedene Gründe, unsere Fahrschule zu wählen: Wir sind Profis, da wir nichts anderes machen als unser Kerngeschäft «Fahrschule für Motorräder»! Es gibt genug «Hansdampf in allen Gassen» landauf, landab – sie verstehen von allem etwas, in erster Linie aber von allem nicht wirklich etwas! Wenn es also um «Töff» geht, dann lieber gleich das Original: An der Tramstrasse 100 wurde 1987 die erste NUR-Töff-Fahrschule der Schweiz eröffnet, es ist immer noch die einzige NUR-Töff-Fahrschule in der Schweiz und sie ist, das muss auch unsere Konkurrenz neidlos zugeben, die mit der grössten Erfahrung!

Wir haben Fahrschulmaschinen, die wir unseren Fahrschülern für wenig Geld zur Verfügung stellen: Man kann sie stundenweise mieten, man kann bei Langzeitmiete über km-Geld abrechnen, d.h. man bezahlt nur das, was man wirklich damit fährt. Wir machen keine Geschäfte, es ist eine Dienstleistung, die kostendeckend funktionieren muss. So kann man immer die momentan richtige Maschine benützen, mit der man wieder einen Schritt weiter



Erste Schritte



Grundkurs



Schl.-Nr. 766

komplexen Situationen im Stadtverkehr und auf der Autobahn. Auch hier gilt die Devise: Fordern ja, aber



Kurventechnik

kommt – «Step by step»!

Wer zu uns kommt, kann ohne Lernfahrausweis einen ersten Eignungstest absolvieren, denn nicht jeder, jede ist «zum Motorradfahren geboren»: Diese Schnupperstunde absolvierst Du mit, falls notwendig, zur Verfügung gestellter Ausrüstung – so brauchst Du kein Geld in etwas zu investieren, das Dir vielleicht gar keinen Spass macht! Da Du die einzige Person bist, auf die Dein Fahrlehrer acht geben muss, kann auch nichts passieren. Es gibt inzwischen solche Gratis-Fahrmöglichkeiten durch den Handel organisiert, wo Dir niemand beistehen kann, da mehrere Personen mit teilweise ungeeigneten Fahrzeugen auf einem Platz herumfahren unter Missachtung jeglicher Vorsichtsmassnahmen für die Teilnehmenden: Hauptsache, ihre Kasse stimmt . . .

Beratung (schon vor dem ersten Termin) und Betreuung nach dem obligatorischen Teil, auch nach der Führerprüfung, ist für uns eine Selbstverständlichkeit: Wir helfen Dir, die richtige Maschine zu finden, beim Einkauf der Ausrüstung mit guten Tipps, die z.B. in der Einführungstheorie des Fahrzeugbeherrschungskurses vermittelt werden – und das alles unparteiisch, da wir selbst keinen Handel damit betreiben. Wir verkaufen an Bekleidung nur wenige Dinge wie Winter-Handschuhe oder Halswärmer zu vergünstigten Preisen, dank unserem direkten Kontakt zum Importeur. Auch dies im Sinne als Dienstleistung für unsere Kunden.

Individuelle Betreuung ist auch der Anspruch beim Einzel- und Gruppenunterricht: Nur wer entsprechend gut vorbereitet ist, kann in einem Gruppenkurs wirklich profitieren! Und stellt für die übrigen Kursteilnehmer keine potentielle Gefahr dar. Wir schaffen das Umfeld, dass Du optimal gefordert, aber nicht überfordert wirst: Ein Sturz, abgesehen von Verletzungen und Materialschaden, kann Dir den ganzen Spass am Töff- oder Rollerfahren verderben! Sind gewisse Übungen momentan in der Kombination Maschine / Fahrer nicht ungefährlich auszuführen, so benützt Du bei uns eine besser geeignete, mit weniger Gewicht, weniger aggressivem Motor, weniger Leistung dotierte Maschine – unentgeltlich, d.h. Du musst dafür nicht bezahlen. Es sei denn, wir müssen wirklich regelmässig über eine längere Periode die Fahrschulmaschine anstelle Deiner Maschine im Unterricht einsetzen. Unsere Ausbildung verläuft aufbauend und systematisch: Vom Einfachen zum Schweren, vom Fahren im Quartier bis zu

komplexen Situationen im Stadtverkehr und auf der Autobahn. Auch hier gilt die Devise: Fordern ja, aber

nicht überfordern! Durch die Begleitung auf dem Soziussitz im Einzelunterricht sind die Schwierigkeitsgrade immer Deinem Ausbildungsstand ent-

sprechend, um Dir die nötige Zeit zum Entwickeln der notwendigen Fahrferigkeiten zu geben. Das führt Dich nach und nach an die hohen Ziele einer guten Motorradausbildung, das bringt Dir die notwendige Sicherheit, auch heikle Fahrmanöver gekonnt zu meistern.

Verschiedene Angebote im Rahmen unserer Schule, wie z.B. die von April bis September regelmässig durchgeführten Donnerstagsausfahrten, unterstützen Dich im Vorwärtkommen, in der Erfahrung und im Austausch mit anderen Fahrschülern und Ehemaligen: So kannst Du zu der notwendigen Fahrroutine kommen, die Du brauchst, um die anspruchsvolle Führerprüfung zu bestehen. Mithilfe von Prüfungstestfahrten, z.B. anlässlich einer Prüfung eines anderen Kandidaten direkt vom Strassenverkehrsamt aus, kannst Du Dich dann testen lassen, ob Du bereits den Ausbildungsstand erreicht hast, den es braucht, um im ersten Anlauf die Führerprüfung zu bestehen. Dies gelingt mir – mit ganz wenigen Ausnahmen –

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.

in den meisten Fällen! Dafür gibt es leider keine Garantie. Unsere Schüler werden in der schwersten Stunde begleitet. Nach meiner Ausbildung bist Du aber eine gute Töfffahrerin, ein guter Töfffahrer – dies mit aller Garantie, denn sonst würde ich Dir schon vorher davon abraten.



Urs Tobler (57)

## Editorial

### Zu neuen Horizonten!

*Das Jubeljahr ist um: Nach einem tollen Töffjahr 2012 starte ich nun in die 27. Töffsaison an der Tramstrasse und in die 32. als Töfflehrer! Es wird bestimmt wieder so interessant und spannend werden wie das Vergangene! Oft werde ich gefragt, woher ich die Motivation, den langen Schnauf nehme?*

*Ganz einfach: Zweirad fahren fasziniert! Es ist ein Zusammenkommen von Geschicklichkeit, von eng gesteckten (fahrphysikalischen) Gesetzen, ein fühlbares Miteinander mit der Maschine, ein strategisches Verhalten in der Bewältigung von Situationen, mit zum Teil erhöhtem Risikopotential, ein direktes Erleben der Natur und ihrer Kräfte, ohne Scheiben, Wände und dergleichen.*

*Man ist «näher dran»: Sei es am Fussgängerstreifen, wo man ganz freundlich «Einen schönen Tag» wünschen kann, sei es beim Grüssen eines entgegenkommenden Töffs (im Gegensatz zum Roller!), sei es in der Kommunikation mit einem Autofahrer, der einem Platz zum Vorfahren lässt, sei es beim Parken, wo man von unbekanntem Menschen angesprochen wird!*

*Töfffahren hat so viele Fassetten: Ich durfte schon so viel Tolles erleben, bei Ausflügen, auf Reisen, an Veranstaltungen – und natürlich in der Begegnung mit vielen Leuten, aus der Branche und auch in meiner Fahrschule! Und noch immer bin ich hungrig auf mehr: Zusammen mit meinem langjährigen Team, welches mir schon so lange zur Seite steht. Gib uns doch eine Chance!*

Herzlichst

Urs Tobler

Fahrstunden gibt's ausschliesslich beim Chef



Alle Jahre wieder



Stand nimmt Form an



Letzte Anpassungen



Es darf losgehen ...



Vorbereitung: Helfer testen



1. Mai:  
Letzte Vorbereitungen



Einschreibung der  
Teilnehmer



Gruppenstart

# Die «Tramstrasse 100» im Jahr des 25. Jubiläums

**Die Tramstrasse präsentierte sich einmal mehr mit der alljährlichen Präsenz und den ständigen Jahresveranstaltungen: Es war wieder eine komplette Saison mit vielen Höhepunkten!**

First of all: SWISS-MOTO im 9. Jahrgang mit meiner ständigen Präsenz. In etwa erhielten wir den Stand in derselben Ecke wie in jedem Jahr, aber doch nicht genau: Nicht schlecht gestaunt habe ich, als ich erkannte, dass mitten in der Längsseite eine der tragenden Hallensäulen ragte, unmittelbar vor unserer Nase. Dies, und der engere Durchgang führte zu bedeutend geringeren Frequenzen, was wir insbesondere durch den Rückgang beim Verkauf der «motomania»-Artikel um zwei Drittel zu spüren bekamen. Die «Jubiläumszeitung» mit den alten Fotos und Berichten aus vergangenen Tagen kam bei meiner Kundschaft gut an: Milly und ich decken den gesamten Zeitraum ab von 25 Jahren seit 1987, Oliver war ab 2004 mit von der Partie. So freuen wir uns jedes Jahr über die vielen «alten Gesichter», sowohl Freunde, wie auch ex-Fahrschüler und alte Kursteilnehmer, die bei uns anlässlich der 2Rad-Messe hereinschauen. Da kommen viele Erinnerungen, auch wenn es oft «erst dämmert», wenn sich diese mit Namen zu erkennen geben: Viele haben sich – wie wir auch – in all den Jahren etwas verändert ... Bald ist es wieder soweit: Herzlich willkommen auch 2013!

**MOTORRAD, ROLLER- UND TUNING-MESSE**  
 21. - 24. FEBRUAR 2013 > MESSE ZÜRICH  
**SWISS-MOTO**  
 Motorrad-, Roller- und Tuning-Messe

Da sich niemand zur Übernahme des 1. Mai-Rallye's entschlossen hatte, organisierte ich – zum 21. Mal – halt doch noch einmal den traditionellen Saisonstart am 1. Mai: Eigentlich wollte ich ja nicht, konnte im Jubiläum-Jahr aber nicht anders! Auch meine Sponsoren machten alle mit und so geschah es, dass ich wohl ganz viele Preise, aber nur wenige Preisempfänger hatte! Doch nun alles genau der Reihe nach:

Ich erhielt von einigen Leuten Ideen und Hilfsbereitschaft, doch niemand war bereit, Verantwortung zu tragen. Ich hatte natürlich ein paar Strecken und Anfahrpunkte in meinem Kopf, die ich – ein Mal mehr – zu einer harmonischen Rundstrecke zusammenfügen musste. Auch dieses Jahr waren die Teilnehmenden begeistert von der «Postenfahrt». Die vorgeschlagenen Spiele und die Frage-Antwort-Spielchen an einigen Posten kamen gut an und zum Schluss gab es eine differenzierte Auswertung. Mit dem über 500 Fr. teuren Helm, der an Roland Birrer (Thalwil) ging, durfte ich auch einen dem Jubiläum entsprechend wirklich attraktiven Preis für die Gesamtwertung ausgeben: Ganz herzlichen Dank zu Erich Strelbel vom

Moto Corner in Wohlen und (neu!) in Aadorf. Der Mittagsposten, zu welchem man eine halbstündige Sport-Einlage einlegen oder eine dreiviertelstündige Semi-Sporteinlage wählen konnte, kam bei allen sehr gut an: Wer wäre schon je zu diesem wunderbaren Aussichtspunkt, auf dem Schauenberg ob Turbenthal, in einem wenig bekannten Teil des Kantons Zürich gekommen? Und das erst noch zu Fuss ... . Dort gab es ein ebenso Jubiläums-wertes Essen, feinen Braten von der Metzgerei Lüthi in unserer Nachbarschaft, die leider im Sommer die Türe schloss, altershalber, ohne Nachfolger. Im weiteren Verlauf der Strecke, vorzugsweise auf unbekanntem 3. Klasse-Strässchen durfte natürlich auch der Anteil an Natur-sprich Kiesbelag nicht fehlen. Das gehört traditionellerweise dazu. Die Rückfahrt vom Girenbad ob Hinwil über das Zürcher Oberland rundete den Ausflug ab. Dank der kleinen Teilnehmerzahl konnten wir diesmal die für 18 Uhr vorgesehene Preisverteilung rechtzeitig durchführen, zum letzten Mal! Es klingt schon ein bisschen Wehmut mit, geht doch damit eine 20jährige Traditionsgeschichte zu Ende.



Gäste an unserem Stand



Familientreffen:  
Jürg & Ruth



Verkauf «motomania»



Milly, gelernte Verkäuferin



Crew Tramstr. beim Mittag



Mittagsposten Schauenberg



Teilnehmer sind zurück



Roland Birrer  
gewinnt 1. Preis



Treffpunkt «Luegeten»



Wintergarten ist aufgedeckt



Grosses Frühstücksbuffet



Schmaus ist eröffnet!



Besammlung vor Ausfahrt



Willkommen: Luuk mit Töff



Familie Romantini



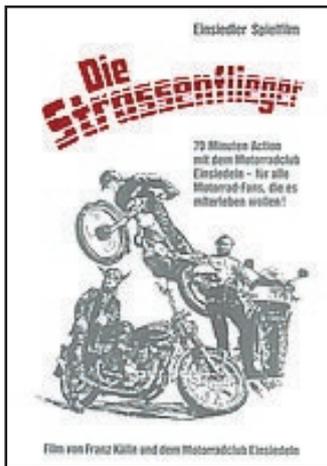
Ausgelassene Stimmung

# Die «Tramstrasse 100» im Jahr des 25.Jubiläums

**Die Schlussfahrt im Jubel-Jahr fand unter einem schlechten Wetter-Stern statt, was uns aber nicht hinderte, daraus eine erfolgreiche und unvergessliche Jubiläums-würdige Veranstaltung zu machen und diese auch zu geniessen.**

Mit der Schlussfahrt, die ich in dieser Form schon vor etwa 4 Jahren geplant hatte, beschlossen wir fahrerisch die Jubel-Saison «25 Jahre Tramstrasse 100» mit einem Feuerwerk: Wie in den vergangenen Jahren startete unser Ausflug in der in wunderschöner Aussichts-lage oberhalb von Pfäffikon SZ liegenden «Luegeten» bei einem schönen Frühstücksbuffet. Nach diesem traditionellen Frühstück, welches ich meinen Kunden offerierte, zusammen mit den später ankommenden Ausflüglern, besammelten wir uns auf dem Parkplatz, wo die Teilnehmenden in drei Gruppen aufgeteilt wurden. Wie immer führte Oliver die L-Gruppe an, welche einen gering kürzeren Parcours unter die Räder nahm. Die verregnete Ausfahrt führte über Menzingen, über den «Gubel» nach Ägeri, über den Ratenpass ins Rothenturmer Hochmoor und über den Schnabelsberg nach Einsiedeln. Ziel war das moderne Kino am Fusse der Skischanzen in Einsiedeln. Der Betreiber dieses Kinos, Franz Kälin, hatte vor gut 25 Jahren mit dem Motorrad-Club Einsiedeln einen Film gedreht. Dieser wurde vor einigen Jahren im Winter vorgeführt.

Seither stand er ganz oben auf meiner Wunschliste. Diesmal hat es geklappt, auch wenn es den Teilnehmern einiges abverlangt hat. Da dieses Programm nur am besagten Sonntag möglich war, entschloss ich mich für die Durchführung trotz der unsicheren Wetterlage. Der Film kam hervorragend an



und eine grosse, entschlossene Gruppe liess sich vom Dauerregen nicht abhalten, tatsächlich noch den Weg über die Ibergeregg zum späten Mittagessen im Restaurant Windstock ob Rickenbach SZ unter die Räder zu nehmen. Die Rückfahrt am Abend fand auf vorwiegend trockenen Strassen statt.

**Mit der Weihnachtseinladung anfangs Dezember schlossen wir definitiv das Jubel-Jahr ab: Aus Anlass des Jubiläums gab es für jeden Besucher ein kleines Geschenk, eine Tasse mit dem Tramstrasse 100- und dem 25-Jahres-Signet.**

Wiederum war es ein bunter Strauss von aktuellen, ehemaligen Kunden und Freunden, die sich ein Stell-Dich-Ein gegeben haben. Das Angebot, per USB-Stick die Bilder der Ausbildung herunterzuladen, wurde mehrfach angenommen. So kann man über den Winter das Verbesserungspotential ausloten: Denn viele Bilder landen nicht auf meiner Homepage, da ich nur bearbeitete Bilder hochlade. Neben verschiedenen Getränken, boten wir von Möhl Apfelschaumwein an: Ein leichter Sekt mit Apfelgeschmack! Der kleine Hunger konnte mit einer «Basler Mehlsuppe» vom Beck Zimmermann (Berninastrasse) gestillt werden, wahlweise mit oder ohne Käse.

Der erste Abend war sehr belebt, am zweiten ging es ein bisschen ruhiger zu und her: Milly, Sigrid und ich genossen unsere Rolle als Gastgeber. Einmal mehr mussten wir auf die Anwesenheit von Oliver und Roli verzichten: Oliver musste arbeiten und Roli musste aufgrund der Wetterverhältnisse passen. Danke an die, die gekommen sind.



Gruppeneinteilung



Am Ziel eingetroffen



Franz & Esther Kälin



Apéro lädt ein



Sondervorstellung für uns



Film-Vorführung ab CD



Festliche Gesellschaft



Alain mit Seitenwagen



Als ich 1978 die Interessengemeinschaft für GoldWing-Fahrer ins Leben rief, woraus später der GoldWing Club Schweiz entstand, war einer der Gründe, damit positiv in der Öffentlichkeit für die Sache der Töff-Fahrer Werbung zu machen. Dies ist dem LOVERIDE in beeindruckender Weise gelungen: Sie haben jedes Jahr einen grossen Auftritt im Schweizer Fernsehen und dies trägt wesentlich zum besseren Image aller Töff-Fahrer bei. Nun wurde kürzlich der Verein Loveride Switzerland mit dem Jonas-Furrer-Preis ausgezeichnet, super!



Am 6. Mai fand zum 20. Mal, leider diesmal ohne das legendäre Wetterglück, der LOVE-RIDE statt: Bereits zum 6. Mal stellten wir unser rotes Zelt auf dem Flugplatzgelände in Dübendorf auf. Es ist die grösste Töff-Party der Schweiz mit einem Super-Rénoimmée: Eine Riesenschar an Helfern vorwiegend aus der Harley-Szene bestreiten diesen Benefiz-Anlass zugunsten von muskelkranken Menschen. Dazu gehört die Ausfahrt mit 5000 Maschinen (10 Gruppen zu je 500 Motorrädern), wobei in der ersten Gruppe ganz viele Behinderte eine Mitfahrgelegenheit bekommen, gegen 300 Personen, die in Seitenwagen, auf Trikes oder mit Ecomobilen, bzw. MonoTracern transportiert werden. Diesmal fand erstmals ein Rollstuhl-Hockey-Match vor vielen Zuschauern statt.



**Der 21. Love Ride Switzerland findet am 5. Mai 2013 statt.**



*Wie ich der Presse entnehmen konnte, wurde Max Gemperle, langjähriger Präsident des LOVERIDE Komitees, am 12. Jan. 2013 mit dem Jonas-Furrer-Preis geehrt. Dieser mit 10'000 Franken vom Freimaurer-Logen-Verein dotierte Preis für «humanitäres und karikatives Wirken, teilweise oder gänzlich ohne Unterstützung durch staatliche Stellen» wird alle 2 Jahre vergeben und belohnt die langjährigen Bemühungen des Vereins Love Ride Switzerland.*



## 5-Tages-Enduro-Tour ins Piemont/I

Mit der diesjährigen Auflage der «Stella Alpina», leider ohne Walter Gerig, konnten wir einmal mehr ein spannendes, abwechslungsreiches Event erleben. Diese Tour, die auf einen Ausflug von mir mit dem befreundeten Prüfungsexperten Bruno Mathys zurückgeht, bei welchem wir mit unseren Maschinen, er einer BMW R100RS und ich mit meiner 1200er-GoldWing, das tun wollten, wozu andere eine Strassenenduro im Stil einer Yamaha XT500, 600 Ténéré oder Suzuki DR850 Big brauchen: Die ursprünglich als Militärstrasse an der italienisch-französischen Grenze zum Sommeiller-Pass gebaute und heute kaum noch unterhaltene Strasse, ist das Ziel des wohl berühmtesten Töff-Treffens in den italienischen Alpen. Aufgrund regelmässiger Reportagen in Motorrad-Zeitungen speziell in England und der Schweiz sind diese beiden Nationen, natürlich

neben den vielen Italienern, zahlreich vertreten. Allerdings vergass ich damals, wie ursprünglich geplant, bei meiner Ankunft meinen Radio oder das Kassettengerät laufen zu lassen: Ich war froh, überhaupt heil am Ende der Galerie angekommen zu sein. Bei der Abfahrt liess ich sie gar noch in einer Spitzkehre kippen, aber ohne Folgen. Wir haben inzwischen ein 5-tägiges Event daraus gebaut, einem Anreisetag (welche verteilen es auf zwei!), zwei Tagen mit Ausflügen in die Bergwelt des Piemonts mit Hardenduro-Maschinen, die wir zu diesem Zweck extra nach Italien transportieren. Die Rückreise dauert zwei Tage, mit einigen Schotterstrecken gespickt, die man aber umfahren kann. Die Beschreibung der Tour und ein Reisebericht einer früheren Auflage befindet sich auf meiner Internetseite. Tour 2013 vom Do, 11.- Mo, 15. Juli.



## Training Circuit de Chenevières/France

Am Wochenende des 15./16. Sept. 2012 nahmen 12 Teilnehmer am Sonntag im Rennstreckentraining von Jacques Cornu in Frankreich teil. In zwei Gruppen fuhren wir gemeinsam ins benachbarte Lunéville, wo wir uns im Hotel Acacia trafen. Ein L-Fahrer von mir transportierte seine und meine (Renn-) Maschine mit dem HiAce-Bus zusammen mit dem Gepäck. Roli und Manu waren mit aufgesattelten Maschinen per Pickup-Truck angereist. Nach dem Zimmerbezug und dem ersten Feierabendbier im Hotelgarten, verschoben wir uns in ein gutes Restaurant, wo wir bestens verpflegt wurden. Es war eine gemütliche Runde. Frühmorgens machten wir uns auf den Weg zur Rennstrecke, wo knapp nach 9 Uhr der Boss, Jacques Cornu eintraf und mit uns das Programm

besprach. Nach ein paar Einführungsrunden für meine Leute ordneten wir uns im Programm von Jacques Teilnehmern ein. Sie hatten bereits am Samstag den ganzen Tag gearbeitet. Nach einem



Unterbruch durch einen Sturz in unserer schnelleren Gruppe, wurden wir super verpflegt und am Nachmittag kamen alle auf ihre Kosten: Wer keine Sportmaschine hatte, kam auch bald an die Grenzen der Maschine und so brachen einige schon früher auf, bevor das Programm offiziell endete. Dank

dem Bus konnten wir den leicht verletzten Fahrer und die total beschädigte Maschine nach Hause fahren: Andreas, der den Bus fuhr, musste Nachtschicht einlegen. Ihm gilt ein grosser Dank, genauso wie Jacques, der uns als Gäste anlässlich seiner Veranstaltung zulässig.





## «W800» Marken-Cup von Kawasaki

Der als «Gentlemen Cup» deklarierte Rennzirkus von Kawasaki ist ein Marken-Cup und soll in erster Linie Fun bereiten. Es sind vorwiegend Kawasaki-Händler engagiert, die teils Kunden dafür gewinnen konnten, ebenfalls mitzumachen. Die Maschinen sind zum Teil sehr schön hergerichtet, die Basis ist ein Kit von Zubehörteilen, die vergünstigt abgegeben werden und dem Töff einen besonders sportlichen Touch geben. Die Maschine selbst, im Retro-Look, lehnt sich an den Stil der alten englischen Motorräder anfangs der Sechziger Jahre an, als alle Marken immer grössere Zweizylinder-Modelle im Stil einer Triumph Bonneville anboten. Die Modelle von Kawasaki hiessen W1, W2, W3. 1999 brachte Kawasaki mit der W650 (2-Zyl./676 ccm/50 PS) die erste Ausgabe dieses Retrobikes heraus. 2011 kam Kawasaki mit der neuen W800 (2-Zyl./773

ccm/ 48 PS) auf den Markt, Kawasaki Schweiz lancierte den W800-Cup.

Als der W800-Cup ins Leben gerufen wurde, meldete ich mich bestimmt als einer der ersten: Seit ich nicht mehr Scooter-Cup fuhr, hatte ich immer mit grossem Interesse die Szene verfolgt und gehofft, dass es wieder einmal einen attraktiven Cup geben wird. Als es aber darum ging, für 14 Tausend Franken eine Maschine zu kaufen, musste ich passen: Das überstieg meine finanziellen Möglichkeiten. Wehmütig verfolgte ich die Berichte in den Töff-Magazinen und ich hätte nie geglaubt, dass sich doch noch eine Möglichkeit ergeben würde. Am Freitag, 7. Sept. telefonierte ich zufälligerweise mit Mäse Künzler: Es ging um einen Reifen für die Rennstrecke auf einer Duke IV. Da fragte er mich: Hast Du Lust, am Sonntag mit meiner W800 im Cup zu fahren?



So durfte ich überraschenderweise am Sonntag, 9. Sept. mit Mäses Kawasaki W800 anlässlich des Rasenrennens in Koppigen starten. Da Mäse an diesem Wochenende einen KTM-Stand am Moto-Cross in Volketswil hatte, war es ihm nicht möglich, selbst seinen Kunden Mike Crespo anlässlich dessen ersten Rennens zu betreuen. Dieser hatte sich eine solche Cup-Maschine zugelegt und musste, um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen, alle restlichen Rennen mitfahren. Also sandte er mich: Ein Fahrlehrer für den Anfang kann ja nicht schaden ...

Am Rasenrennen hatte ich, abgesehen von einem Sturz im Training nach nur 30 Metern Fahrstrecke, einen riesigen Plausch. Gelände ist das, was mich am meisten herausfordert. Ich ging behutsam zur Sache, spürte aber im Rennen den Biss, den ich in den dazwischen liegenden Jahren nicht verloren hatte. So freute es mich riesig, als ich zwei Wochen spä-

ter nochmals anlässlich des 1. Supermotard-Rennens in Roggwil fahren durfte. Der Parcours, der sowohl aus Asphaltpiste wie aus Geländeeinlagen bestand, war sehr anspruchsvoll. Diesmal meisterte ich den Tag ohne Sturz und schloss auf dem 12. Tagesrang ab – nicht schlecht für den Einstand. Merci Mäse, Du kannst Dir kaum vorstellen, welches Geschenk Du mir mit diesem Einsatz gemacht hast.



### Verkehrspolitik in der Sackgasse

(Forts. von Seite 2)

brauchen wir also immer noch mehr Leute, die beim Staat arbeiten, weil sie, statt effizient die Arbeit erledigen, nur einen reduzierten Teil der Arbeitskraft erbringen können. Auch das bezahlt die Allgemeinheit, der Steuerzahler.

Es braucht nicht viel, um unsere vernachlässigte Strasseninfrastruktur zu erkennen: Die Fahrbahnen sind oft ausgefahren, tiefe Spurrillen und Aufwölbungen speziell vor Ampelanlagen, wo Busse anhalten und wegfahren, zeugen davon. Oft wird man so stark durchgeschüttelt, wie man es früher nur von Ostdeutschland gekannt hat. Bei uns ist das heute schon fast normal. Busse können innerorts nicht mehr die normale Geschwindigkeit fahren, weil wegen der Bodenwellen die Passagiere sonst in die Luft katapultiert würden. Das ist wohl erst die Vorstufe von dem, was wir von unseren Behörden noch erwarten dürfen: Denn das nächste Gespenst, nach Ölschock und Waldsterben, heisst «Langsamverkehr», eine staatlich verordnete Entschleunigung. Dass es ein Privileg ist, den Arbeitsweg zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen zu können, davon haben unsere staatsgläubigen Behörden wohl noch nichts bemerkt. Und dass man einen Teil der jahrzehntelang erkämpften zusätzlichen Freizeit inzwischen von denselben ideologisch gefärbten Interessenvertreter nun durch den künstlich erzeugten Stau verliert, ist eine Tatsache für Tausende von Betroffenen, die sich nicht dagegen wehren können.

Ich bin nicht dafür, dass man das Eine gegen das Andere ausspielt: Es sollte ein Miteinander, ein Nebeneinander geben! Denn jeder von uns ist zeitweise Fussgänger, Velofahrer, Zugfahrender und auch Autofahrer. Genauso rücksichtslos ist ein Fussgänger, der auf seinem Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen beharrt, wie ein Buschauffeur, der ohne Rücksicht an der Haltestelle wegfährt und andere in Gefahr bringt, wie ein Autofahrer, der bei Gelb in die Kreuzung fährt und im Stau auf dem Geleise oder Fussgängerstreifen stehen bleibt. Die Politik, den Bus nicht mehr in den Haltestellen neben der Fahrbahn, sondern auf der Fahrbahn anhalten zu lassen und die Fussgängerinseln so dicht hinzubauen, dass alle hinter dem haltenden Bus warten müssen, ist Gift für das Verkehrsklima mit Folgen: Autofahrer werden noch weniger bereit sein, freiwillig Busse rausfahren zu lassen, wenn sie von ihnen danach über Kilometer hinweg behindert werden. Dasselbe gilt für Situationen mit Velofahrern: Je weniger Autos über die Ampel kommen, weil sich die Velofahrer vor ihnen aufstellen dürfen, desto mehr werden sie diese Zeit wieder aufholen wollen. Ein Teil der Aggressionen im Verkehr werden genau von jenen Politikern geschürt, denen wir die tollen Verhältnisse verdanken – und die sie uns dann wieder vorwerfen! Denn die meisten verbringen ihre Zeit im Verkehr nicht aus Lust, sondern aus Notwendigkeit. Ich hoffe, dass die Politik wieder dahin geht, dass alle ihren Platz haben dürfen und mir der Platz nicht vom Staat vorgeschrieben wird: Im überfüllten Abteil der S-Bahn von Thalwil nach Oerlikon ...

Urs Tobler, Staatsbürger und Steuerzahler

## KURSDATEN 2013

### Fahrzeugbeherrschung

### Verkehrsbeherrschung

Kursart	Theorie	Teil 1	Teil 2	Kursart	Theorie Erg.	Ergänzung	Kurventechnik*	Kursart
<b>Kurstag</b>	<i>Freitag</i>	<i>Samstag</i>	<i>Samstag</i>	<b>Kurstag</b>	<i>Dienstag</i>	<i>Mittwoch</i>	<i>Freitag</i>	<b>Kurstag</b>
<b>Beginn:</b>	18.30	07.45	07.45	<b>Beginn:</b>	19.15	17.00	08.00	<b>Beginn:</b>
<b>Ende ca.</b>	22.15	12.45	12.45	<b>Ende ca.</b>	21.30	21.15	17.00	<b>Ende ca.</b>

\*Dieser Kurs wird im Toggenburg durchgeführt und beinhaltet eine theoretische Vorbereitung am Vorabend (19.15-ca. 21.30h)

Jan.	<u>18.Jan.</u> 8.Febr.	<u>19.Jan.</u> 9.Febr.	<u>26.Jan.</u> 16.Febr.	Febr.	<u>FR, 1.Febr.</u> FR, 22.Febr.	<u>SA, 2.Febr.</u> SA, 23.Febr.		Jan.
März	<u>8.</u> 22.	<u>9.</u> 23.	<u>16.</u> 30.	März	<u>FR, 22.</u> 2.Apr.	<u>SA, 23.</u> 3.Apr.	30.	März
April	<u>5.</u> 19.	<u>6.</u> 20.	<u>13.</u> 27.	April	<u>2.</u> 16.	<u>3.</u> 17.	26.	April
Mai	<u>3.</u> 17.	<u>4.</u> 18.	<u>11.</u> 25.	Mai	<u>14.</u> 28.	<u>15.</u> 29.	31.	Mai
Juni	<u>31.5 + 14.</u> 28.	<u>1. + 15.</u> 29.	<u>8. + 22.</u> 6.Juli	Juni	<u>11.</u> 25.	<u>12.</u> 26.	28.	Juni
Juli	<u>12.</u> 26.	<u>13.</u> 27.	<u>20.</u> 3.Aug.	Juli	<u>9.</u> 23.	<u>10.</u> 24.	26.	Juli
Aug.	<u>9.</u> 23.	<u>10.</u> 24.	<u>17.</u> 31.	Aug.	<u>6.</u> 20.	<u>7.</u> 21.	30.	Aug.
Sept.	<u>6.</u> 20.	<u>7.</u> 21.	<u>14.</u> 28.	Sept.	<u>3.</u> 17.	<u>4.</u> 18.	27.	Sept.
Okt.	<u>4.</u> 25.	<u>5.</u> 26.	<u>12.</u> 2.Nov.	Okt.	<u>1.</u> FR, 18.	<u>2.</u> SA, 19.	<u>Freitag, 18.</u> <u>Samstag, 19.</u>	Okt.
Nov.	<u>15.Nov.</u> 6.Dez.	<u>16.Nov.</u> 7.Dez.	<u>23.Nov.</u> 14.Dez.	Dez.	<u>FR, 8.Nov.</u> FR, 29.Nov.	<u>SA, 9.Nov.</u> SA, 30.Nov.	Samstag, 9.	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](http://www.motoschule.ch) - [www.tramstrasse100.ch](http://www.tramstrasse100.ch) - [www.1987-2012.ch](http://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: 26 Jahre «Töff, Töff - nüt als Töff !»**