



New home of ♥ I love Töff ♥

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



ACHTUNG: Neu Halle 3/ A07



LOVERIDE 23 am Sonntag, 3. Mai 15

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

Schlussfahrt am Sonntag, 4. Okt. 15

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



Weiterbildungskurse an der Tramstrasse 100 mit System

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



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



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



Der Durchbruch der Dreizylinder

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



Schon als ich 1973 mit dem Töfffahren begann, gab es einige 3-Zylinder-2-Takt-Maschinen: Die luftgekühlten Kawasaki hatten Kühlprobleme mit dem mittleren Zylinder, Suzuki war da erfolgreicher mit ihrem Wasserbüffel, einem Zweitakter mit 750 Kubik, und Schwesstermodellen mit 550 und 380 Kubik. Auch Yamaha versuchte sich mit einem 3-Zylinder-Viertakter in der XS750 und später 850, jedoch waren die 4-Zylinder-Maschinen XS1000 und XS1100 erfolgreicher: Der Rundlauf einer 4-Zylinder konnte nur mit einer 6-Zylinder übertroffen werden. Selbst das gab es damals schon bei Honda, Kawasaki und Benelli als Reihen-Sechszylinder zu kaufen! Die grossen 3-Zylinder-Laverdas (1000, später 1200) wiederum waren u.a. wegen ihres schlechten Rundlaufs bekannt. Auch BMW verkaufte ein paar Jahre die kleine 3zylindrige K75, ein flachliegender Motor mit Kurbelwelle in Fahrtrichtung. Aber alle diese Motorräder blieben Exoten und wurden nie erfolgreich vermarktet.



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

Eine 4-Zylinder-1000er-Maschine wurde zwar entwickelt, aber nicht mehr gebaut. Da die englischen Maschinen im Gegensatz zu den Japanern im Alltag nicht zuverlässig waren, wurde die Produktion anfangs der 70er-Jahre mangels Verkaufserfolg eingestellt. Als 1990 die erste Dreizylinder-Maschine von Triumph auf den Markt kam, wehte ihnen ein scharfer Wind aus Japan entgegen: Die Japaner hatten jede Nische besetzt und so mussten sie die Produktion ihrer 600er 4-Zylinder-Maschine nach kurzer Zeit wieder einstellen. Die Dreizylinder-Modelle aber blieben und mit der Speed Triple, einer 1000er mit «bösem Gesicht» gelang ihnen ein grosser Wurf. Weitere Modelle folgten, die kleinere Street Tripple oder auch die vollverkleidete Daytona mit dem 675er-Motor. Mit einem «Riesendampfer», einem 2,3 Liter-Dreizylinder, der einem Schiff gut anstehen würde, bauen sie abgesehen von Exoten wie Boss Hoss mit 8-Zylinder-US-Motor das Motorrad mit der grössten Kubikzahl, und dies seit vielen Jahren.



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



Aus Politik und Verkehr

(Fortsetzung von Seite 2)

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

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

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

Legende zu den Dreizylindermaschinen:

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