

Tramstrasse 100 das Original!



Neue Regeln ab 1.4.2016

– den Richtlinien der EU angepasst:
35 statt 25 kW für Kat. A beschränkt,
grössere Prüfungsfahrzeuge mit mehr Kubik

Seite 2

New Rules in licensing

Page 2

Wahl zum «Töff des Jahres»!

Im TÖFF-Magazin wird wie in allen
Schwesterzeitschriften Leserwahl gemacht:
2016 winkt eine Indian Scout Sixty!
(Bild v. 2013)

Seite 2

The Customer's Choice

Page 3



STELLA ALPINA einmal anders:

Reisebericht unserer 4-Tages-Tour mit
Strassen- statt Enduro-Motorrädern

Seite 4

Nadia's Experience

First time «off-road»

Page 5

Neuer Modetrend: Scrambler

Vor Jahrzehnten in Amerika erfolgreich
verkauft, nun springen alle Marken
auf den Zug

Seite 7

New trend:

The Scramblers are back!

Page 7



New home of ♥ I love Töff ♥

I ♥ Töff



Editorial von Urs Tobler (60)

Neuer Töff-Boom?

Motorradfahren ist wieder «in» und bezahlbar! Noch nie bekam man **so viel Motorrad für so wenig Geld**: Dazu beigetragen haben bestimmt der harte Schweizer Franken, aber auch die Kalkulationen der Importeure. Da es seit dem Wiedererstarken der europäischen Motorradhersteller, vorab BMW, Triumph, aber auch KTM und Ducati, inzwischen einen Verdrängungswettbewerb gibt, sind die Preise regelrecht gepurzelt! Jede Marke buhlt um die Gunst der Käufer mit den besten Angeboten: Für einmal ist der Kunde am längeren Hebel, denn alle wollen verkaufen. Unter den Top Ten finden sich 6 typische Einsteiger-Maschinen und Yamaha, nach langen Jahren ohne neue Modelle, verkauft heute wieder Maschinen wie niemand zuvor: 1082 Stück allein von der MT-07 wurden 2015 unters Motorrad-Volk gebracht, die MT-09 lag auch im letzten Jahr auf dem 2. Platz, direkt vor dem langjährigen Winner BMW R1200 GS! Jetzt ist die Zeit, einzusteigen – mit der neuen Führerscheinregelung (siehe Text auf Seite 2) noch eine Spur attraktiver!

Herzlichst

Urs Tobler

Another motorcycle-boom?

Riding Motorcycles is once again «in» and now affordable! **The value that you get for your money has never been so high.** One of the reasons is the appreciation of the Swiss Franc, but manufactures and importers have also worked to adapt their prices to the market. European manufactures became every day stronger (BMW, Triumph, but also KTM and Ducati); as a consequence competition is fiercer, which in turn leads to lower prices. Everyone makes efforts to present the best offer: It has never been so good to be on the customer side! For many years BMW was the top seller in many European countries, but today it is Yamaha, thanks to its new MT-07 and MT-09 models.

Among the TOP 10 models, you will naturally find 6 beginner's motorcycles. This is the moment to start! And with the new regulations (see next page) it's even more attractive!

Kindly

Urs Tobler

Neue Gesetzgebung

Nun ist es draussen: Der Bundesrat hat am 18.12.2015 beschlossen, die entsprechende Änderung per 1.4.2016 in Kraft zu setzen. Die Schweiz zieht nach mit der in der EU-Motorradklasse A2 bis 48 PS genannten Einstiegerklasse. Ab sofort dürfen die A beschränkt-Maschinen also maximal 35 kW haben.

Was bedeutet das nun im Alltag? Alle, die bis jetzt im Führerausweis für die Kategorie A eine Beschränkung von 25 kW haben, können den Ausweis tauschen und dürfen dann damit bis maximal 35 kW fahren. Das betrifft also auch all jene, die im Jahr 2003 den bisherigen 125er-Ausweis getauscht haben und mit dem Ausweis in Kreditkarten-Format egal welchen Hubraums Maschinen mit maximal 25 kW fahren durften, auch wenn sie dafür nie eine Führerprüfung absolviert haben.

Was bleibt: Wer offen fahren will, muss entweder in der Klasse A beschränkt (betrifft alle, die vor dem 25. Geburtstag mit Motorradfahren beginnen) auf einer in der Übergangszeit nach altem Recht 25 kW, oder neuem Recht 35 kW eine Prüfung absolvieren oder, alle die über 25 Jahre alt sind, mit einer in der Übergangszeit mindestens 35 kW starken Maschine die Prüfung direkt für die offene Klasse machen.

Nach dem 1. April 2016 gelöste Lernfahrausweise schreiben dann neu eine Prüfungsmaschine von mind. 600 Kubik und 40 kW vor. Wer also seinen Lernfahrausweis nach dem 1.4.2016 löst, muss nach neuem Recht in der Kl. A beschränkt mit einer Maschine von mindestens 400 Kubik und maximal 35 kW antreten. Was in dieser Kategorie bleibt: Wer sich «klaglos» verhält, d.h. sich keine groben Verstösse im Strassenverkehr leistet, die einen Führerausweisentzug nach sich ziehen, kann nach 2 Jahren ab Prüfungsdatum dann die offene Kategorie anfordern, ohne eine neue Prüfung zu machen.

New rules in licensing

Following the new definition by the EU of beginners class, there will be a change in rules for the restricted A category of up to 25kW (34hp): From April 1, 2016 both learners permits and drivers licences restricted to 25kW can be exchanged by renewing the permit or licence and then from the point of renewal it is permitted to ride motorcycles up to 35kW. However such learners will be subject to the old conditions for the purposes of the test. For new learners permits issued after April 1 the definition of vehicle for the exam will change. The engine size for the restricted A-category must be of at least 400 cc and up to 35kW whilst for the open category of at least 600 cc and 40kW.



Töff des Jahres 2013

Die Wahl der Käufer

Winter ist die «Saure Gurken-Zeit» der Töff-Branche: Da es nach den Ausstellungen vom Herbst meistens nicht mehr allzu viel zu berichten gibt, kommen die alljährlichen Rubriken, die «Wahl des Motorrad des Jahres»-Artikel und die Hefte können ihren redaktionellen Teil mit vielen Bildli füllen. Damit die Leser tüchtig mitmachen, kann man ein Motorrad gewinnen, in Deutschland kann man sogar das Motorrad aus drei verschiedenen Modellen auswählen! Auch im schweizerischen «TÖFF»-Magazin gibt es diese Wahl und im Jahr 2013 hat sogar einer meiner Fahrlehrer, der das Heft anlässlich der Weihnachtseinladung von mir erhalten hatte, eine Harley Forty-Eight gewonnen!

Nun für mich, und wahrscheinlich auch für die Hersteller, zählt die «Wahl des Käufers» mehr als die Lorbeeren eines solchen Titels: Das, was die Käufer gut finden und reell kaufen, zählt! Denn damit lässt sich Geld verdienen. Und im vergangenen Jahr gab es mehr KäuferInnen denn je: Ganze 11,6 Prozent in der Schweiz in der zählenden Klasse über 125 Kubik (zum Vergleich in Deutschland 5,6 Prozent) wurden im letzten Jahr mehr verkauft! Man kann von einem eigentlichen Motorrad-Boom sprechen, Töfffahren ist «in» – und für weite Bevölkerungskreise bezahlbar! Auch die Jugend kommt auf den Geschmack der «Freiheit auf 2 Rädern»: Bestimmt hat dies auch mit der immer prekärer werdenden Verkehrssituation zu tun. Man kann mit dem motorisierten Zweirad unter Missachtung – mit Ausnahme von England und Österreich – der Verkehrsregeln mit Durchschlängeln sein Ziel schneller erreichen. Da die Chance, erwischt zu werden, relativ klein ist, ist die Gesetzestreue bei den Töff- und Rollerfahrern in den letzten Jahren massiv gesunken. Wird man aber trotzdem erwischt und gebüsst, dann sind das happige Konsequenzen: Bussen im vierstelligen Bereich und Ausweisentzug, vor allem wenn es um Sicherheitslinien geht. Da haben es die Velofahrer leichter: Die höchste Busse für sie beträgt 60 Franken.

1. Platz Yamaha MT-07: Mit dem attraktiven Sondermodell «Moto Cage» konnten die guten Verkaufszahlen von 2014 übertroffen werden



5. Platz Yamaha MT-09: Die mit Verschalung nachgelieferte Tracer MT-09 landete auf dem 5. Platz, 2. Platz für MT-09



3. Platz BMW R1200 GS, im Bild die 2016er-Version Sonderedition TripleBlack (alle Bilder von 1000ps.at)



4. Platz Ducati Scrambler, im Bild die attraktive 2016er-Version Sixty2, gibt's in verschiedenen Varianten ab Werk

Inzwischen kann der Kunde aus ganz verschiedenen Bikes auswählen: Neben Naked, Sport, Enduro und Cruiser, von den Rollern einmal abgesehen, kommen die Crossover oder Modern Classic, auch Neoclassics genannt, also Motorräder, die sich in den übrigen Klassen nicht mehr klar einteilen lassen. Über Jahre war die grosse Strassenenduro R1200 GS das meistverkaufte Motorrad gewesen, auch ausserhalb von Deutschland. Nachdem sich die japanischen Motorradhersteller aus der finanzkrisenbedingten Schockstarre erholt haben, brillieren sie wieder mit neuen Modellen. BMW bietet in allen Segmenten, abgesehen von einem grossen Cruiser, inzwischen und

füllt nun auch die Klasse gegen unten. Da sich alle Mitbewerber inzwischen auf besetztem Terrain bewegen, muss es schon etwas sehr innovatives sein, wenn man hier mitmischeln will. Sehr erfolgreich sind inzwischen die europäischen Hersteller, vorab KTM, die das Kurven-ABS eingeführt haben. Auch machen sie nicht denselben Fehler wie BMW, dass sie unfertige Maschinen auf den Markt bringen, die dann mehr in den Werkstätten (über Monate, so geschehen bei BMW!) stehen. Das können sich die Japaner schon gar nicht leisten, da sie für die ganze Welt produzieren und da stünde zu viel Imageverlust, aber auch Kosten auf dem Spiel. So sind Rückrufe bei diesen eher selten.

Noch nie stand der Kunde vor einem so riesigen Angebot: Europäische Nischenhersteller sind wiedererstartet, Ducati und Triumph haben wieder die 50'000-Grenze erreicht, BMW erreichte 2006 die 100'000-Produktionsmarke, KTM im Jahr 2014. In der Jahresproduktion 2015 liegen sie fast gleich, mit kleinem Vorteil für BMW. Yamaha ist es gelungen, mit der Lancierung kostengünstiger Einstiegsmotorräder, unter anderem auch mit ansprechendem Styling und aggressivem Werbekonzept wie «The dark side of Japan» und «Faster Sons» neue Kunden zu gewinnen. Dabei kann von Gewinn neuer Kunden gesprochen werden, da insgesamt der Motorradmarkt in ganz Europa gewachsen ist, nachdem während der letzten Jahre die Verkaufszahlen im übrigen Europa immer nur knapp gehalten werden konnten. In den besten Zeiten verkaufte Yamaha im Jahr 1000 und mehr Exemplare der FZR1000 – jetzt konnten sie 1086 Stück des Modells MT-07 verkaufen, vom Dreizylinder-Modell MT-09 waren es 968, selbst das Tourenmodell MT-09 Tracer ging noch 491 mal über den Tresen! Das sind erstaunliche Resultate, hatten die Japaner doch in den vergangenen Jahren Marktanteile an die europäischen Mitbewerber verloren. Nun haben sie sich zurückgemeldet, und wie! Nach wie vor verkauft BMW sehr gut seine grossen Enduros: Die normale R1200 GS lag mit 734 (-85) Einheiten nicht ganz auf Vorjahresniveau, da verloren sie wohl direkt an die KTM Adventure! Aber das vollausgerüstete GS-Adventure-Modell war noch erfolgreicher als im Vorjahr: 384 (+37) Zählt man diese Zahlen zusammen, so lag Yamaha mit den MT-09 insgesamt 1'459 vor BMW R1200 GS mit total 1'118 Maschinen. Aber BMW hat mit seinen nackten R1200 R und R nineT weitere gute Pferde im Stall: Zusammen brachten sie es auf 764 (342+422) Einheiten, in einem Preissegment, welches gut und gern das Doppelte einer MT-07 kostet. Und BMW doppelt mit der R nineT Scrambler nach, die sich bestimmt auf der Modern Classic-Welle gut verkaufen lässt.

6. Platz Kawasaki Z800 Mit dem 2013 erneuerten Modell hat Kawasaki sehr gut verkauft



Kawasaki Vulkan S – ein 2015 lanciertes Einstiegsbike zu einem Kampfpriis ab Fr. 8300.-



Honda NC750S Mit der Special-Edition reagiert Honda auf den Verkaufserfolg der MT-07 «Moto Cage»



Suzuki SV650 Es gibt sie wieder, ab 2016 die klassische SV 650 von Suzuki! (alle Bilder: 1000ps.at)

The Customer's Choice

In all countries motorcycle magazines are filled with pictures of all the motorcycles on the market: Readers are invited to vote for the «Motorcycle of the Year 2016» and by voting they have a chance to win a motorcycle. In Switzerland TÖFF carries out this contest and in 2013, one of my students was the winner of the Harley Forty-Eight, great! (picture on left side)

For the brands this contest is flattering, but a choice based on actual customer purchases would be better: With his new model Scrambler Ducati jumped directly to 4th place of the Top Ten- best sold list in 2015! Ducati won gold in the category Cruiser 2015 with the Diavel and also in the Crossover category with the Multistrada. In the Top 20 best sold bikes, only the Multistrada was present in 19th position, but they nearly doubled the number of the year before: 322 (171)

Yamaha was the big winner last year, with both MT-models, the MT-07 Twin and the naked and dressed MT-09 Triple. BMW is still in a very strong position, 5 models in the Top 20, compared to Honda, the world largest manufacturer with only 2 models and similarly Kawasaki also with only 2. The European manufacturers are the big winners of the last ten years in Europe, especially KTM has become nearly as strong as BMW in a very short time. Ducati and Triumph are also gaining market share.

CH-Töff-Markt 2015

Marke	Jan-Dez 2015 48'813	Jan-Dez 2014 44720	Differenz Jan-Dez Stück 2014/15	Differenz Jan-Dez Prozent 2014/15
Yamaha	10'310	8'458	1'852	21.9
Honda	6'577	6'605	-28	-0.42
BMW	4'053	3'656	397	10.86
Vespa	3'766	3'464	330	9.6
Harley-Davidson	3'384	3'464	-80	-2.31
Kawasaki	2'757	2'243	514	22.92
KTM	1'903	1'683	220	13.07
SYM	1'877	1'523	354	23.24
Ducati	1'766	1'312	454	34.60
Tell	1'640	2'245	-605	-26.95
Suzuki	1'524	1'215	309	25.43
Triumph	1'337	1'198	139	11.6
Piaggio	1'099	1'212	-113	-9.32
Aprilia	858	917	-59	-6.43
Kymco	835	883	-48	-5.44

Quelle: motosuisse

Yamaha MT-09	Yamaha MT-09 Tracer		
968 (2014: 759)	491 (0)	1'459 (759)	+ 92%
BMW R1200 GS	BMW R1200 GS Adventure		
734 (2014: 819)	384 (347)	1'118 (1166)	-4,12 %
BMW R nineT	BMW R 1200 R		
422 (2014: 382)	342 (91)	764 (473)	+ 61,5 %

Quelle: motosuisse, Zusammenstellung: Urs Tobler

Heute ist es cool, «bad boy» zu sein, selbst in Japan. Yamaha hat eine neue Gattung kreiert unter dem Label «Faster sons» haben sie eine MT-07 mit Retro-Elementen ausgerüstet, den Siebziger Jahren entsprechend, als noch alle Mütter ihre Töchter warnten, ja nicht etwa einen Töff-Fahrer mit nach Hause zu nehmen. Ob es wohl an den schwarzen Fingernägeln lag, die man sich allein schon durch die Belstaff-Jacke, auch ohne Maschinen-defekt, holte. Ja, und heute? Fahren ihre Töchter wahrscheinlich schon bald mit der Yamaha «Faster Son» vors Haus, aber allein – die Zeiten haben sich geändert!





Start um 6 Uhr in der Waldegg



Pause Schallenbergpass



Fotohalt Col du Pillon



Grenze Gr. Sankt Bernhard



Kleinod Colle San Carlos



Grenze Kleiner St. Bernhard



Aussicht am Kl. St. Bernhard



Fotohalt Col de l'Iséran

«Stella-Alpina 2015» – für 1x mit dem Strassentöff!

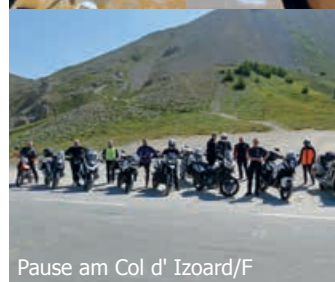
Jedes Jahr schreibe ich für Endurofahrer die Stägige Tour aus, wobei 2 ½ Tage dem reinen Endurofahren reserviert sind. Da die meisten der FahrerInnen nicht mit dem Off road-, sondern mit Strassentöff anreisen, ist der Aufwand dafür erheblich. Meistens brachten wir so 6 bis 8 Leute zusammen, unterhalb dieser Grenze war es kaum zu verantworten. Für 2015 hatte ich eine, eventuell eine zweite Person, so schien der Plan einer Stella gestorben. Da ich die Tour aber unbedingt durchführen wollte, machte ich mir Gedanken, die Tour für alle Fahrer zu öffnen. Der Erfolg war dann riesig, plötzlich waren wir elf, wobei einer schliesslich wegen der Hitze auf die Reise verzichtete. Zwei der Teilnehmer, beide pensioniert und auf BMW R1200 GS unterwegs, machten sich schon am Vortag auf den Weg. Wir planten sie dann unterwegs einzuholen. Alle übrigen starteten um 06.00 Uhr frühmorgens auf die rund 600 km lange Reise. Wegen eines kleinen Zwischenfalls mit einem verbogenen Kupplungshebel verloren wir etwas Zeit, so dass wir immer dem Zeitplan etwas hinterherhinkten. Der Grenzübertritt, normalerweise um etwa halb 12 Uhr, am Grossen St. Bernhard fand um 12.45 Uhr statt. Kurz nach 13 Uhr legten wir den Mittagstrast in Etroubles/I ein, ein Ort mit ganz speziellen Erinnerungen. Das Aosta-Tal war einmal mehr heiss, aber schon bald flüchteten wir wieder in die Berge, mit dem Colle San Carlo ein ganz besonderer Leckerbissen! Und schon waren wir auf dem Weg zum Kleinen St. Bernhard, welcher uns wieder nach Frankreich führte. Nach dem berühmten Skiort Val d'Isère fuhren wir auf den höchsten Punkt des Tages, dem Col d'Iséran (2770 m ü.M.), wo mich kurz danach ein Anruf erreichte: Unsere beiden Vorfahrer, die immer in SMS-Kontakt gestanden sind, berichteten, dass sie vor Susa durch eine Demonstration gegen eine Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke blockiert wären mit unbestimmtem Ausgang. So mussten wir einen Umweg über den 12,870 km langen Fréjus-Strassentunnel fahren, was uns Zusatzkosten bereitete, aber die Unsicherheit der Ankunft ersparte. So sassen wir schliesslich alle um halb 9 Uhr beim verdienten Abendessen. Die Blockade liess die Töff-Fahrer passieren. Am nächsten Morgen beim Frühstück steckte ich die Vorlieben ab: Heraus kam eine Rundfahrt von Briançon aus über den Col d'Izoard, dann zum Passo dell Agnello, wo wohl die Reichen Turins mit ihren heissen Autos unterwegs waren. Anschliessend ging's querbett über kleinste Strassen, so dass wir zeitweise schon fast nicht mehr daran glauben konnten, auf der richtigen Strasse zu sein. Ein Freund von Emilio, unserem Gastgeber, hatte mir die Strecke genauestens erklärt, da die Strasse bei Elva wegen Verschüttung blockiert war. Schliesslich kamen wir wieder auf die Strasse in Richtung Col de Vars, nachdem wir recht abenteuerlich in den Bergen herumgekurvt waren. Über Col de Larche, Col de Vars ging's zurück nach Briançon – insgesamt 355 Kilometer, hälftig wohl auf extrem schmalen Strassen. Fünf Strassen- und unser einziger Endurofahrer waren dabei, früh aufzustehen, um an die Stella zu fahren. Die beiden mit den 1200er-Strassenenduros fuhren bis zur Galerie, die anderen riskierten das Wagnis: Der Erlebnisbericht dazu in Englisch auf der nächsten Seite. Ich selbst hatte Glück, überhaupt aus eigener Kraft den Rest der Reise anzugehen, da meine GoldWing bereits diretissimo talwärts in die Felsen steuerte. Ein Stein hatte mein Hinterrad aus der Spur geworfen, ich sah schon das Ende, als sich die Maschine beim Hinlegen abbremste und mit dem Vorderrad in der Luft hängen blieb: Das war knapp, so kurz vor dem 250'000 km! Ein bisschen mehr Schwung, dann hätte es wohl einen Helikopter gebraucht, das Wrack zu bergen. Erich, unser Endurofahrer, der wohl die Strecke zwei Mal in unserer Zeit gefahren wäre, versorgte uns mit T-Shirt und Medaille, da wir etwa 2 Kehren vorher uns zur Rückkehr entschlossen hatten. Leider verliessen uns unsere englisch Sprechenden, die auf dem kürzesten Weg über die Autobahn Turin-Mailand-Gotthard den Heimweg ansteuerten. Wir aber machten uns auf nach Frankreich, um über die gewohnte, zum Teil mit Schotterpassagen ausgestattete Strecke die Heimfahrt anzutreten. Alle waren begeistert von der gewählten Streckenführung, der Landschaft, ein paar fahrerischen Leckerbissen wie bei Montvernier und am meisten beeindruckt natürlich auf dem Col du Joly, wo man direkt dem Mont Blanc-Massiv gegenüber steht. Der Forclaz-Pass brachte uns zurück in die Schweiz, dann ging's diesmal über den Col de la Croix zurück ins Berner Oberland. Sigrid und ich schlugen die Autobahn durchs Mittelland ein, um noch bei Tageslicht nach Hause zu kommen.



Die «Stella Alpina», ein internationales Töff-Treffen auf der Strecke zum Sommeiller-Pass (2996 m ü.M.), feierte 2015 sein 50. Jubiläum. Deswegen und auch wegen meiner Freundin, die von ihrer Krankheit gezeichnet, mehr und mehr die Kraft in den Händen verlor, stellte diese Ausfahrt die letzte grosse Tour als SelbstfahrerIn dar, mit Pause am 2. Tag auf meinem Soziussitz. Sie liebt dieses Bild von ihr, vor dem Mont Blanc in der blühenden Bergwiese, und dies aus eigener Kraft. Sie genoss die Tour im Kreis der tollen Gesellschaft: Alle halfen ihr und nahmen Rücksicht.



Briefing am Frühstückstisch



Pause am Col d' Izoard/F



Hochbetrieb am Colle dell' Agnello



Aussicht am Colle di Sampeyre



Endlich eine Osteria



Ital. Zwischenverpflegung



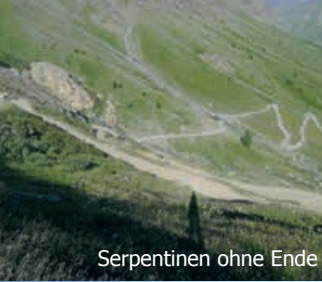
Fotohalt am Colle Fauniera



Nach 21 Kehren am Col de l'Arche



Punkt der Entscheidung



Serpentinen ohne Ende



Rush hour in der Galerie



Gipfelbild auf dem Weg zum Col



What the hell ... ?!



Camp am Fusse des Sommeiller



Off-Road und seine Spuren



Zurück im Hotel: Geschafft!

Stella Alpina - Nadia's Experience

Last year in June I got my new 2015 BMW F800GS after having several sport bikes. My intention was to travel outside of Switzerland to countries with less than perfect roads. So when I saw Urs was organizing a trip to Italy called Stella Alpina, I immediately signed up. The group met up on Friday morning and started a multiple-hour ride with a couple of stops for coffee and lunch. Once we crossed to Italy, the roads were becoming bumpier and I was really enjoying the difference in the GS suspension compared to my previous sport bikes. Only later during the dinner on the same day did I learn that Stella Alpina is not a catchy name for a trip to Italy but it is a huge biker event for ascending to the highest off-road point in Europe! With zero proper off-road experience (gravel roads don't count), I was getting a little bit nervous.

The next day was just a great day of riding on tiny roads over the mountains, often not seeing any traffic for a long time. It was a nice variety of passes and a lovely lunch in a really small family restaurant. It is really difficult to describe - you just have to ride through it.

On the Stella Alpina day, I decided to join as Urs said there will be several points where it would be possible to stop and wait until the rest of the group returns. On the way to the mountain the concentration of bikers (especially dirt bikers) was increasing. Our ascent to the plateau (where the official track started) was on a once paved road but now had huge potholes everywhere. Then the road turned into gravel with rocks and a very uneven surface. The plateau was the first stopping point for the people who did not want to go further. A few folks on shiny R1200GS stopped there ;-) but we continued. The road was really starting to turn into rocks lying everywhere on the ground and I really had to concentrate and control the bike as I drove over them (probably this is my inexperience talking). It was really really bumpy. All in first gear. The hairpins with those rocks and a wall of dust were a real test of turning your head and looking where you were going. Additionally, we were basically driving on a cliff, so going off the road was not an option.

We have reached another stopping point and Urs told me that if I continue, I have to be ready to drop my new bike. After a long, long thinking pause, I decided to continue. Following a few more hairpins, I was completely caught in the dust with zero visibility, dust in the eyes, etc. I did not give enough throttle whilst slipping the clutch and fell over. Luckily the engine guards protected everything, so after picking up the bike we continued. Several more (maybe a hundred more) hairpins later we stopped a few loops below the top (due to even worse roads on the last stretch).

We decided to start the decent. Rule number one: switch off ABS or it will be very difficult to brake at a desired time! I kept making my way down (with one more fall) and after one of the hairpins I saw Urs' Goldwing hanging off a cliff and Urs taking pictures! I managed to stop only 20 meters after this scene and watch several bikers and Urs lift up that gigantic bike. Then we safely drove down to the plateau and joined the rest of the group.

Needless to say, the amount of dust created by all the bikes covered e-v-e-r-y-t-h-i-n-g on the bike and on the gear, in- and outside the helmet. We stopped once again at the very bottom for some pictures and I honestly thanked God I came back in one piece. Unfortunately, I had to return to Zurich before Monday, so after this adrenaline rushing experience, there was a several-hour drive on Italian highways and over the Gotthard pass. It had never seemed wider and easier.

Overall, it was an amazing experience with a fun group of people. I swore to myself to learn riding off-road as this was something I was clearly lacking. I would definitely do it again, even now knowing what Stella Alpina actually is. It was a great trip even without the dirt road part (if that's not someone's cup of tea).

Nadia kam zu mir als Fahrschülerin, um sich mit mir auf die Prüfung vorzubereiten. Sie hatte mit der kleinen Ninja 250 ihre ersten Ausbildungsschritte gemacht und dann, mit 25 Jahren, auf die offene Klasse gewechselt: Die Ninja 636 liebte sie über alles und sie hatte es sich nicht leicht gemacht, mit dieser Rennmaschine zur grossen Prüfung zu gehen. Doch schliesslich schaffte sie es und durfte natürlich ab da auch ins Ausland fahren. Vergangenen Frühling wechselte sie auf eine neue BMW F800 GS: Nach der Stella war sie sehr stolz auf sich – aber ihr Töff war nicht mehr neu...



Pause auf dem Lautaret-Pass



Gipfelbild Col du Galbier/F



Auf dem Weg zum Col du Chaussy



Urs' erster grosser Töff (1974)



Herausforderung Cormet d'Arêches



Über dem Lac de Roselend



Col du Joly, Sicht auf Montblanc



Forclaz – zurück in der Schweiz

New home of ♥ I love Töff ♥



NEU: in Halle 3 / A15

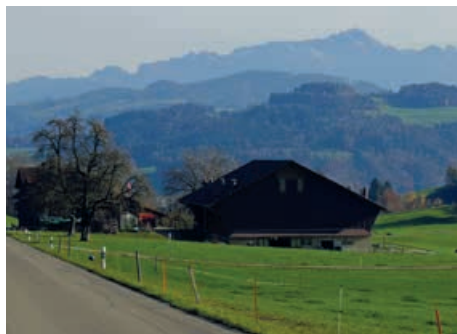


LOVERIDE 24 am Sonntag, 8. Mai 16

2015 war das mieseste Wetter, was es je an einem LOVERIDE gab. Entsprechend gering waren die Besucherzahlen. Schade für den riesigen Aufwand und die vielen Helfer. Einige meiner Kunden sind wenigstens mit dem Auto gekommen und wir haben durchgehalten! Belohne diesen guten Zweck, Ausfahrten für Behinderte sowie Sammlung für die muskelkranken Mitmenschen, mit Deinem Besuch! Wir sind in jedem Fall da, auch für Dich!

Schlussfahrt am Sonntag, 9. Okt. 16

(Bei Schlechtwetter Verschiebedatum: 16. Okt. 16) Die als «Fahrt ins Blaue» (mit unbekanntem Ziel) angekündigte Fahrt führte 2015 ins «graue» Appenzellerland. Diesmal besuchten wir unseren VSR-Instruktor Roland Schneider und seine Frau und den beiden Kindern auf ihrem Hof in Oetwil bei Gähwil (SG). Die Ausfahrt e(le)ndete im Erlebnis-Restaurant Waldeg, Teufen, nach kalten Kilometern im Nebel ohne Sicht auf den Säntis, leider.



Dieses Bild schoss Arthur an der Reprise mit 3 Fahrern am Sonntag, 8. Nov. 2015. Mit ihnen fuhr er noch ein paar Kilometer weiter bis St. Anton. Bei schönem Wetter hätte man ab Kirchberg SG immer diesen Blick auf das Säntis-Massiv gehabt – aber eben, leider hatte es Nebel!

SWISS-MOTO 2015 – mit Unterstützung von TÖFF



Einen unerwarteten Segen brachte uns ein Artikel im TÖFF-Magazin: Just zur SWISS-MOTO 2015, im Fokus Schweiz, auf Seite 4 und 5, also der prominentesten Stelle, gleich nach dem Inhaltsverzeichnis! Keine Ahnung, wer ihnen den Floh ins Ohr gesetzt hat, aber für uns war es «super». Alle TÖFF-Leser, die in die Halle 3 strömten, landeten direkt an unserem Stand, wo ihnen ein riesiger «I love Töff»-Aufmacher in die Augen sprang. Hinzu kam natürlich noch unsere attraktive Standmate Anna, die wohl kein Mann übersehen konnte, welche auch überlebensgross von der neuen Rückwand herunterlächelte.



«Standmate» Anna vor der neuen Fotowand

vl. Urs, Anna, Priska (Grafikerin), Eddie (Fotograf)

Unterstützung von Sigrids Schwester Beate mit Töchter

Hoher Besuch: Dennis zurück aus Japan auf dem Landweg

Auf jeden Fall hatten wir alle 4 tolle Tage mit vielen Begegnungen und guten Verkäufen, von «I love Töff» über motomania-Kalender und vielen weiteren Goodies. Diesen erfolgreichen Auftritt möchten wir, auch ohne die tolle einmalige Unterstützung durch TÖFF, wiederholen – die Messeleitung hat uns zwar um die Ecke «versetzt», innerhalb desselben Inselstandes. Dafür gibt es dieses Jahr wieder Kaffee und Getränke, wenn Du uns besuchst in der Halle 3 Stand A15.

Weiterbildungskurs – Advanced course in Interlaken 21-5-2015

Mit 11 Teilnehmern der bisher erfolgreichste Interlaken-Kurs – jedoch total im Nassen!

Unlike car drivers who can rely on in-car protection in a crash, the only thing that really keeps us safe on as bikers is our knowledge, our skills and the attitudes we take with us. So it was this in mind that I attended a more advanced course on the airfield in Interlaken last year. FM, DL650V



Gipfelhalt am Schallenberg
Stop on the summit

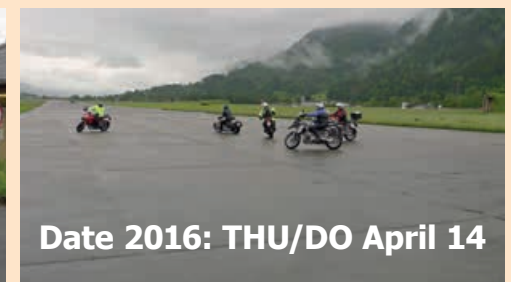
Einfahrt am Ziel in Bönigen
Arriving at the destination

Über diese nasse Holzbrücke...
Wooden bridge, it is slippery

We were split up into a couple of different groups depending on experience and there followed a number of increasingly interesting and challenging exercises, including riding the bike whilst being anywhere other than sitting facing forwards on the seat. It had never occurred to me you could ride a bike sitting on the front of the fuel tank, something in fact I didn't really manage. One particularly memorable exercise was emergency braking from ever greater speeds, the Suzuki may not be the most beautiful bike in the world (it can't read either) but I soon fell in love with its ABS braking. Other more beautiful bikes (possibly red and Italian) did seem to struggle with their ABS systems which certainly made me feel good about my (actually my instructors) choices. It was also good news for the instructor who stood in the middle of the runway and invited us to brake from as fast as we could and stop as near to him as we dared, I stopped a good 20 metres short. A wonderful day and a bit and recommendable to riders of all skills levels, I certainly hope to go again next year.



Start in der Premieren-Gruppe
Start in the group of «first time»



Platz so weit das Auge reicht
Location with no limits

Date 2016: THU/DO April 14

Neuer Mode-Trend: Scrambler

Ducati Original Scrambler



Mit der Ducati Scrambler hat Ducati 2015 in der Schweiz mit mehr als 500 verkauften Einheiten einen grossen Erfolg gelandet: Schon 1962 baute Ducati eine einzylindrige Scrambler für den amerikanischen Markt, erst mit 250er- und 350er-Motoren. Letzterer fand in der Schweiz eine grosse Verbreitung mit der Condor-Militärmaschine.



BMW 1953 Sixdays R 67/2 1970 Concept-Bike R75/5



Die Modewelle, mit den hochgezogenen Auspuffen Mitte der 60er-Jahre in Amerika wurde von den Japanern bedient: Unter dem Namen Street Scrambler vermarktete Honda auf Basis der legendären CB450, einer Zweizylinder-Maschine, ab dem Jahr 65 das Modell CL 450 mit hochgezogenen Auspuffen, welche mit einer Hitzeblende versehen war. Auch Kawasaki hatte eine solche Maschine im Programm, die 250er A1 SS. Diese Modelle mit hochgezogenem Auspuff waren ursprünglich für das Gelände (Wasserdurchfahrten) gedacht. Im Sport sind sie schon in den 1950er-Jahren eingesetzt worden. Spätestens mit der Triumph Bonneville in Scrambler-Ausführung sind sie nun wieder en vogue: Alle möchten am Verkaufserfolg teilhaben und so hat bereits BMW, welche selbst im Gelände diese Konfiguration mehrmals eingesetzt hat, ein weiteres R nineT-Modell auf diesen Namen getauft, obwohl es, wie auch bei der erfolgreichen Ducati, auf das Merkmal der hoch verlegten Auspuffanlage verzichtet. Aber mit «Scrambler» ist man «in»!



Honda CL450

New trend: The Scramblers are back!

With more than 500 motorcycles sold in Switzerland the new Ducati Scrambler has been very successful. Ducati landed on the 4th place among the Top Ten, behind the two Yamaha's MT-07 and MT-09 and BMW R1200 GS – the winner during many years – and in front of the dressed MT-09 Tracer. Ducati as a brand sold about 450 bikes more than last year, certainly the type of success new beginners bike. You'll find more details on page 3. The typification Scrambler comes from the US where Ducati's 1-cylindermachine was very successful back in the sixties. Typical for Scramblers the exhausts are in a much higher position, originally intended for off-road use. So the official name of the Hondas and Kawasakis was Street Scrambler. With the new Triumph Bonneville Scrambler this type of motorcycle became «en vogue» and other manufacturers like BMW didn't want to miss the train...



Kawasaki A1 SS

Triumph Bonneville 900 Scrambler



BMW neue R nineT Scrambler (Bilder: 1000PS.at)



Die neue Ducati Scrambler mit einem speziellen Stand im Aussenbereich an der SWISS-MOTO 2015

Politisches



Zur bevorstehenden Abstimmung über die «Milchkuh-Initiative»

Nun kommt sie also im Sommer oder Herbst vors Volk, die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung». Da der Abstimmungstermin noch nicht konkret steht, macht sich auch noch niemand laut bemerkbar. Die Volksinitiative wurde von Parlamentariern ins Leben gerufen, die es leid sind, dass vor lauter öffentlichem Verkehr (Bahn 2000, Neat) unser Nationalstrassennetz nie fertig gebaut wird und die bestehenden Strassen wegen leerer Staatskassen immer mehr verlottern. Natürlich sind auch alle Interessenvertreter der Strassenverbände mit im Boot, es sind ja auch die Lastwagenfahrer und die Autofahrer, die unter den rein politisch verursachten, auf über 21'000 Stunden angewachsenen, Staus leiden.

In den letzten 30 Jahren wurden alle zur Verfügung stehenden Mittel in den öffentlichen Verkehr gesteckt. Die Bahn 2000 mit ihrem Halbstunden-, z.T. sogar Viertelstunden-Takt in Agglomerationen, der Lötschberg-Basistunnel, eröffnet 2007 und 2017 folgt der Gotthard-Basistunnel. Ausser der längst fälligen Umfahrung von Zürich (Nord- und Westtangente) nach dem verheerenden Abbruch des Zürcher-Stadt-Y, welches die Stadt Zürich während 30 Jahren im Verkehr vers(t)inken liess, ein paar wenigen Bauten meist im Zusammenhang mit Bahnbauten (Umlegung auf neues Trasse) ist im Strassenbau fast nichts passiert. Bestehende Strassen sind in denkbar schlechtem Zustand, auch wegen der hohen Beanspruchung durch die schweren Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr, die heute viel dichter unterwegs sind. Aber auch wegen dem Geschenk an die EU, 40 Tonnen-Laster auf unseren Strassen verkehren zu lassen. Und jeder Lastwagen, der sich auf der Schiene transportieren lässt, wird mit 380 Franken aus der Staatskasse subventioniert. Beim öffentlichen Verkehr werden die Kosten durch die Benutzer gerade mit 40 Prozent gedeckt, die anderen 60% bezahlen also alle, Du und ich!

Die «Milchkuh-Initiative» verlangt, dass alles Geld, welches mit der Strasse in die Bundeskasse fliesst (Zölle, Benzinabgaben, Schwerverkehrsabgabe usw.) zu 100% auch der Strasse zugute kommt für Erhaltung bestehender und zum Bau neuer Strassen. Ebenfalls verlangt die Initiative, dass jede Änderung in der Erhebung von Abgaben dem fakultativen Referendum unterstellt werden muss. Argumente dafür liefert allein die Strassenverkehrsrechnung 2014 genug: Von den rund 9,2 Milliarden landeten knapp 32 Prozent für Strassen, das andere Geld versickerte in der Bundeskasse, wurde für den öffentlichen Verkehr eingesetzt, davon 4% für Schutzmassnahmen (Umwelt, Lärm), Forschung, Verwaltung und Diverses. Nein, nicht ganz alles, denn über fünf Prozent (485 Mio. Franken) gingen in Form von LSVA-Erträgen ohne ausdrückliche Zweckbindung an die Kantone.

Urs Tobler, 1. NUR-Töff-Fahrlehrer der Schweiz

ABACUS Motorradfahrerschule

KURSDATEN 2016

Fahrzeugbeherrschung

Verkehrsbeherrschung

Kursart	Theorie	Teil 1	Teil 2	Kursart	Theorie Erg.	Ergänzung	Kurventechnik*	Kursart
Kurstag	Freitag	Samstag	Samstag	Kurstag	Dienstag	Mittwoch	Freitag	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)

Jan.	15.Jan. 5.Febr.	16.Jan. 6.Febr.	23.Jan. 13.Febr.	Febr.	FR, 29.Jan. FR, 19.Febr.	SA, 30.Jan. SA, 20.Febr.		Jan.
März	26.Febr. 18.	27.Febr. 19.	5. 26.	März	FR, 11. 29.	SA, 12. 30.	FR, 1.April SA, 2.April	März
April	8. 22.	9. 23.	16. 30.	April	19. 3.Mai	20. 4.Mai	29.	April
Mai	6. 20.	7. 21.	14. 28.	Mai	17. 31.	18. 1.Juni	27.	Mai
Juni	3. 17.	4. 18.	11. 25.	Juni	14. 28.	15. 29.	24.	Juni
Juli	1. 15.	2. 16.	9. 23.	Juli	12. 26.	13. 27.	29.	Juli
Aug.	5. 19.	6. 20.	13. 27.	Aug.	16. 30.	17. 31.	26.	Aug.
Sept.	2. 16.	3. 17.	10. 24.	Sept.	13. 27.	14. 28.	30.	Sept.
Okt.	30.Sept. 21.	1. 22.	8. 29.	Okt.	14. FR, 4.Nov.	15. SA, 5.Nov.	Freitag, 14. Samstag, 15.	Okt.
Nov.	11.Nov. 2.Dez.	12.Nov. 3.Dez.	19.Nov. 10.Dez.	Dez.	FR, 25.Nov. FR, 16.Dez.	SA, 26.Nov. SA, 17.Dez.	Samstag, 5.	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 - www.tramstrasse100.ch - www.1987-2012.ch

● Der Schlüssel zu mehr Sicherheit und maximalem Fahrspass ! ●

Urs Tobler, 8050 Zürich, Tel. 044 313 13 33, Fax 044 311 72 35

seit 1987: 29 Jahre «Töff, Töff - nüt als Töff !»