

## 40 Jahre GoldWing-Fahrer

Am 31. März 1977 startete meine GoldWing-Karriere: Am Seilergraben in Zürich bei Moto-Taiana übernahm ich auf dem Trottoir die Riesen-Maschine. Vorher war ich 3 Jahre 250er-CB gefahren, die bestimmt 100 Kilogramm weniger wog. Jährlich legte ich in den Anfangsjahren jeweils 25'000 km zurück, als Reallehrer hatte ich bis zu 4 mal wöchentlich einen freien Nachmittag. Es gab kaum einen Tag, an dem ich nicht auf der Maschine sass. Hatte ich keine Zeit dazu, dann fuhr ich wenigstens zum Nachessen ins Rest. «Mühlbächli» in Altendorf SZ. Mit dieser Maschine besuchte ich Griechenland, Spanien und Portugal, den Norden bis zum Nordkapp und 1981 die Westküste der USA. Ab 1978 gab es überall GoldWing-Treffen, 1980 liess ich keines aus: England, Dänemark und Schweden waren zum ersten Mal vertreten.



Spalierstehen Hochzeit Markus + Lilo Egli

Am 6. Febr. 1985, einen Tag nach Küde, übernahm ich bei Honda-Keller meine zweite GoldWing, eine vollverkleidete Aspencade, benannt nach einem berühmten Motorrad-Treffen in Colorado. Diese Maschine kam 1984 auf den Markt und sah so aus, wie man sich heute eine GoldWing vorstellt: Bequeme Sitzbank, mit Lehne und Armstützen für den Beifahrer, Gepäckboxen rundum und eine grosse Tourenverkleidung, die es erlaubt, 1000 Kilometer an einem Tag zu absolvieren ohne Ermüdungserscheinungen. Mit dieser Maschine bin ich bis heute 250'000 Kilometer gefahren. Sie war 2 mal auf der Isle of Man, in Amerika legte ich 1986 44'000 km in insgesamt 30 US-Staaten inklusive Kanada zurück. In Australien bewegte ich 2014 eine 1984er-Aspencade über 7'200 km.



2Rad Zürich 1987 Stand HJCS & GWCS

Im März 1988 durfte ich auftrags des MOTORRAD-Hefes den ersten Fahrtst der 6-Zylinder-1500er GoldWing in der deutschen Ausführung mit dem «Pizza-Case» durchführen. 2 Jahre später fuhr ich zusammen mit meiner Frau Luzia auf zwei 1500er-Maschinen von Phoenix/Arizona bis nach Orlanda/Florida. An einem Tag legten wir in Texas über 1000 km zurück. Diese Maschinen flogen dann mit uns zurück nach Frankfurt für den Reiseveranstalter «Big-BikeTours». Auf der internationalen 2-Rad-Sicherheitskonferenz in Orlanda war die ganze Chefetage Honda's zugegen. Auf die Frage, wann die GoldWing mit Automatik-Getriebe herauskommen würde, prognostizierten sie 4 Jahre. Weshalb dass es nicht dazu gekommen ist, würde mich schon interessieren. Und so warte ich noch immer – nicht auf die göttlichen Eingebungen wie die bayrische Regierung, sondern – auf die GoldWing mit Automatikgetriebe, wie lange wohl noch?



Honda EVO6, Concept 2007



Triumph Bonneville Retro-Alberto Cisano



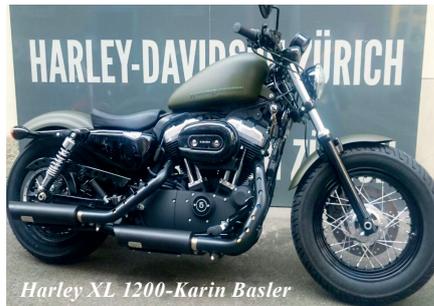
Ducati Scrambler

## 2017 Motorrad-Trends!

Selbst für Marketing-Strategen ist es Kaffee-Satz lesen, wenn es um die Trends und die Verkaufszahlen von morgen geht: Was sucht der Kunde, was spricht ihn an, womit kann ich seine Verkaufslust ködern? Die Schweiz wird von Autobauern als Testmarkt benützt: Die Schweiz hat keine Autoindustrie, also hat niemand hier Heimvorteil oder nationale Ressentiments. So kann man das Verkaufsverhalten einer neutralen Käuferschaft beobachten.

Wenn man den Schweizer Markt betrachtet, im Gegensatz zum europäischen Markt, so wurden hier in den letzten Jahren erstaunlicherweise sehr viele Harleys verkauft. Wenn man bedenkt, dass es vor allem die Bergstrassen sind, die hier das Töfffahren so attraktiv erscheinen lassen, so passt dies wenig zum Image dieser Maschinen. Es sind aber nicht nur die urbanen Gegenden, wo dieser Harley-Boom stattgefunden hat. Es muss offenbar einen anderen Grund geben für diesen Verkaufserfolg. Es gibt kaum eine Harley die unangetastet bleibt, jeder Eigner individualisiert seine Maschine.

Dies ist der Verkaufserfolg der neuesten Yamaha- und Triumph-Modelle: Sie bilden die Basis, um stark individualisierte Fahrzeuge zu bauen, dank des grossen Angebots an Zubehörteilen. Das weist auf den Trend hin, dass in der heutigen Gesellschaft Wert darauf gelegt wird, einen Töff nicht so zu belassen, wie er ab Fabrik geliefert wird, sondern ihn so zu verändern, dass er die Persönlichkeit seines Besitzers widerspiegelt. Jeder möchte sich selbst darstellen, das macht auch vor dem Geschlecht nicht halt. Auch Frauen suchen sich das Zubehör, was ihnen besser gefällt.



Harley XL 1200-Karin Basler



Harley XL 1200-Silvia Fierz

Einen anderen Trend sieht man bei den Enduros, ich spreche da von Maschinen, die zwar so aussehen, wie wenn man damit um die Welt fahren könnte, aber von den wenigsten so bewegt werden. Verschiedene Hersteller bieten Zubehör an, welches in unseren Breitengraden wenig Sinn macht, aber für eine Reise durch die Wüste wichtig ist. Was manche nicht bedenken, ist das Zusatzgewicht, welches durch unnötiges Zubehör generiert wird. Erst kämpft der Hersteller um jedes Gramm, das Maschinengewicht möglichst tief zu halten, damit der Kunde wieder unnütz aufrüsten kann. Die BMW R1200 GS ist ein gutes Beispiel dafür.

**ACHTUNG: Samstag 25. Febr. 2017 Neu-Eröffnung «Rüegg-Motos», Forchstr. 220, 8032 Zürich  
RE-OPENING YAMAHA AND IXS-FLAGSHIPSTORE SAT FEB 25th 2017 Forchstr. 220, 8032 Zürich**

## 2017 Motorcycle Trends!

Even for marketing experts, trying to foresee the trends of tomorrow is like gazing into a crystal ball: What is the customer looking for, what is trendy, how can demand be stimulated? In contrast to the European market Harley holds an amazing market share in Switzerland, yet considering that it is the Swiss mountain roads that are so attractive to motorcyclists, this does not necessarily match the image of Harley. But it is not just urban areas where Harleys are popular. So there must be another reasons for success: There is hardly a Harley that is not customised by its owner.

Yamaha and Triumph are successfully tapping into this trend: their latest models are designed to allow strong customisation and offer a wide range of accessories. This shows an important shift. Owners want to modify their motorcycles to reflect their personality, and both men and women are looking for accessories that make their bikes (and themselves) look better.

A second trend is Enduros - motorcycles that look as if you could ride them around the world, though very few are used in this way. Various manufacturers offer accessories that don't make much sense at our latitudes but would be important say for crossing a desert. What about the weight this adds? Are manufacturers really struggling to reduce weight just so that customers can add accessories to upgrade their look?

Years ago BMW made more turnover with accessories and clothing than with motorcycles. Meanwhile the GS is omnipresent. Production and sales figures have doubled in the last 10 years. And the sale of accessories is still booming!



XV950, conquistador, by Rüegg Classic Customs

## «40 Jahre GoldWing-Fahrer»

Im Herbst und Winter 76/77 sass ich jeden Morgen beim Frühstück vor 2 Bildern, herausgetrennt aus der MO-TORRAD-Zeitung. Eines zeigte eine Yamaha XS 750 auf einem Bahnsteig, das andere eine Honda GL 1000 beim Höhenflug – abgehoben, mit beiden Rädern in der Luft! Eines dieser beiden Motorräder soll es sein: Denn, nach jahrelangem Kettennur noch eine Maschine mit Schliesslich obsiegte die Goldmeinsamen Tatsache, dass für Zuverlässigkeit stand, war wassergekühlt, was eine lange warten liess. Die GoldWing, selbst immer noch zum heutigen Strassenbild: Ein weiser Entscheid im zarten Alter von 22 Jahren! Eine neue GoldWing für mich ist erst dann aktuell, wenn es sie mit automatischem Getriebe gibt – und darauf warte ich seit 1990...



## «35 Jahre Töff-Fahrlehrer»

1982 besuchte ich das Töff-Fahrlehrer-Seminar im Fahrhof Wohlen: Dort war ich erstmals 1978 zu Besuch, als ich noch Realschullehrer war, um mir ein Bild über die Motorradschulung zu machen. 1981 besuchte ich in Luzern den Intensivkurs für Autofahrlehrer und wurde in 5 Monaten ausgebildet und wurde in 5 davon Anfang an klar, dass ich einmal Töfflehrer sein werde – und Ausbildner für im Fahrhof Wohlen verwas ich dann 2002 ebenfalls wirklichen konnte. Daraus entstand meine Karriere in der Weiterbildung für Töff-fahrlehrer und -experten, vom Aargau, über Schaffhausen bis in den Kanton Graubünden in der Rolle des Chefinstruktors. Heute bin ich als Instruktor nur noch im Einsatz, wenn ich gerufen werde. Denn in erster Linie möchte ich für meine eigene Schule, für meine Fahrschüler und und Fahrschülerinnen da sein!



## «30 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 Töfffahrerschule auf dem Platz Zürich. Da es innerhalb der Schule meines ersten Arbeitgebers nicht möglich war, diesen Traum zu erfüllen, blieb mir nur noch der Schritt in die Selbstständigkeit: Die Idee der 1.NUR-Motorrad-Fahrschule war geboren! Zusammen mit meinem GoldWing-Kollegen Küde Bachmann, der ebenfalls Fahrlehrer geworden war, realisierten wir unseren Traum im Frühling 1987 an der Tramstrasse 100. Während Küde anfangs noch Autofahrstunden erteilte, arbeitete ich ab April 87 ausschliesslich als Töfflehrer und bin damit der erste NUR-Töfflehrer der Schweiz – seither gab es an der Tramstrasse 100 nur noch «Töff, Töff – nüt als Töff!»



## 1987-2017: 30 Jahre «Töff, Töff – nüt als Töff!»

In den 40 Jahren im Umgang mit grossen Töffs, in den 35 Jahren in der Rolle als Töfflehrer, in den 30 Jahren an der Tramstrasse 100 mit meiner eigenen Töfffahrerschule, wo ich all' meine Ideen und meine Erfahrungen einbringen kann, wurde ich zum absoluten Spezialisten: Es gibt keinen Menschen auf der Welt, der so viele Stunden auf dem Soziner Fahrschülerin verbracht hat wie mich! Deshalb weiss ich auch immer schnell, wo's drückt: Meine Fahrschüler/innen, die zu rund 50% aus anderen Fahrschulen kommen, schätzen meinen systematischen Unterricht, was offenbar nicht für viele Fahrschulen zutrifft. Mit einer Standortbestimmung 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 (62)

## Editorial

Als ich 1987, damals war ich 32 Jahre alt, die erste NUR-Motorrad-Fahrschule der Schweiz eröffnete, hätte ich nie gedacht, dass ich 2017, nun mit 62 immer noch dasselbe tun und meine Schule immer noch die einzige dieser Art sein würde: «Töff, Töff – nüt als Töff!» In den Achtziger Jahren gab es kein Obligatorium, in eine Töff-Fahrschule zu gehen. So gab es auch nicht die Anzahl an Töff-Fahrlehrern wie heute. Jeder, der in diesen Jahren Töffunterricht erteilte, war selbst ein angefressener Töfffahrer: **Wir lebten damals für den Töff!**

Diese Spezie ist heute am Aussterben, selbst unter den Töfffahrern. Oft ist es ein Hobby unter vielen anderen: So, wie heute fast jeder irgendwie Töff- oder Roller fährt, so gibt auch (fast) jeder Autofahrlehrer Töffunterricht, doch es bleibt meistens bei den ertragsreichen Kursen. Fehlt's an der Zeit, am Können? Liegt's an der falschen Kompromissbereitschaft: Hallo, auf der Strasse geht es um Leben und Tod! Bei mir stehen die Fahrschüler nicht in Konkurrenz zu den Autofahrschülern – und dies seit 30 Jahren! Seit dem 1. April 2016 ist die Tramstr. 100 leider nicht mehr meine Adresse. Meine neue altbewährte Schule befindet sich nur 200m vom alten Standort. Sie ist geblieben, was sie immer war: **Klein, aber fein!** Und natürlich immer noch: «Töff, Töff – nüt als Töff!»

In diesem Sinne, herzlichst

Urs Tobler

When I opened the first motorcycle-only riding school in Switzerland in 1987, I was 32 years old. I would never have thought that I'd still be doing this in 2017, and that my school would still be the only one of its kind: «Töff, Töff - nüt als Töff!» In the 1980s, taking riding lessons was not mandatory. So there were far fewer driving instructors than today. Everyone motorcycle instructor was himself a riding enthusiast. We lived for motorcycles! That species is now becoming extinct. For many, motorcycling is just a hobby among many: Just as nowadays almost everyone rides a bike or a scooter, nearly every driving instructor also teaches motorcycling, though mostly limited to the more profitable riding courses. Is it a lack of skill? Or because of some wrong compromise? Think about it! The road is about life and death! In my view motorcycle students are not in competition with car students - and this has been my opinion for the past 30 years! Since 1st April 2016, «Tramstrasse 100» is no longer my actual address. The new location of my school is just 200 meters from the old site, and remains what it always was: small and fine! The as always: «Töff, Töff - nüt als Töff!»