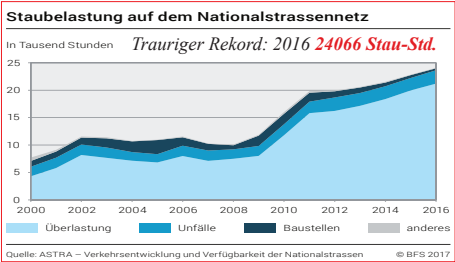
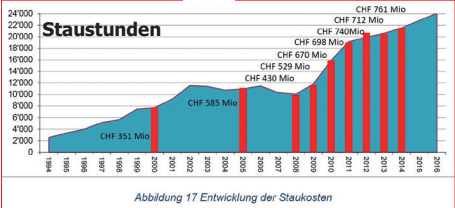
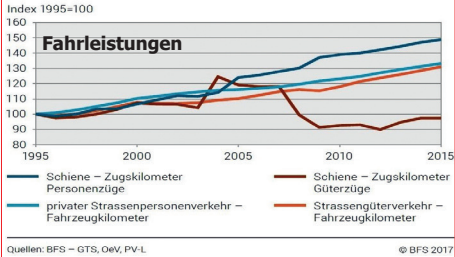


«Verkehr & Politik»

Unter dem Titel «Verkehr & Politik» oder «Verkehrte Politik» schrieb ich im Jahr 2001 in meinem Edorial: (Fast) Jedermann hat ein Handy, doch keiner will eine Empfangs- und Sende-Antenne auf seinem Haus. Dies ist der jüngste Konflikt, wie er sich seit Jahrzehnten mit den Strassen abspielt: Wer möchte eine (Durchgangs-) Strasse oder gar eine Autobahn in seiner Nachbarschaft? Wohl niemand, aber alle benützen ihr Fahrzeug täglich, den Töff, den Roller oder das Auto.



Wir schreiben nun das Jahr 2018 und viel hat sich in der Zwischenzeit nicht geändert. Im letzten Jahr haben die Stimmbürger einem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) zugestimmt und damit zumindest theoretisch offiziell mit dem Fond für den öffentlichen Verkehr (FinÖV) gleich lange Spiesse geschaffen. Es wurden Milliarden in den öffentlichen Verkehr gepumpt: Der Halbstunden-Takt ist vielerorts bereits Wirklichkeit und bereits spricht man von Viertelstunden-Takt. Bei jedem Strassenverkehrsprojekt hingegen wird argumentiert, dass mehr Angebot auch zu mehr Nachfrage führt, wie wenn dies nur für den privaten Verkehr gelten würde. Als wir 16, 17 oder 18 Jahre alt waren, gingen wir freitags oder samstags um 23 Uhr ins Bett: Die heutigen Jugendlichen machen sich zu dieser Zeit fertig, in den Ausgang zu gehen – nur ein Beispiel, man könnte noch Dutzende weitere nennen.

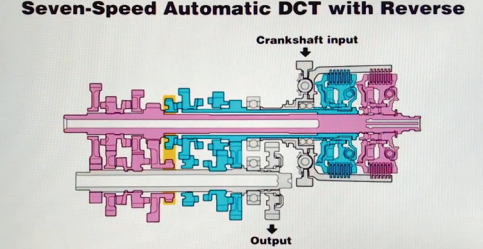
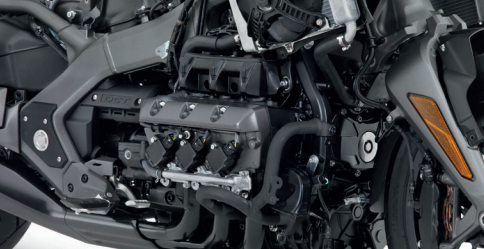


Jeden Tag verbringen abertausende Bürger Stunden im Stau, aber niemand macht etwas dagegen: Nun werden die Zweiradfahrer, die eindeutig mithelfen, dass es weniger Stau gibt, nach und nach zusätzlich schikaniert, indem zahlungspflichtige Parkplätze eingerichtet werden, parkierte Fahrzeuge willkürlich mit Busen belegt, da es seit 1989 praktisch keine legale Möglichkeit mehr gibt, ein motorisiertes Zweirad zu parkieren – aber niemand tut etwas dagegen! Es würde eine kleine Änderung im



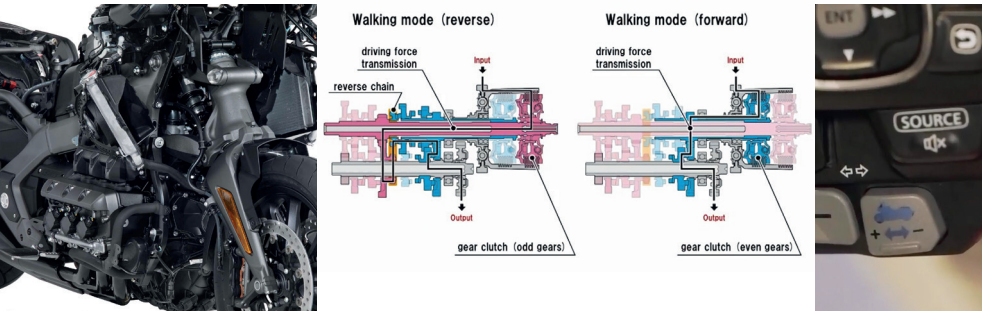
Motorrad-Trends: Im Zentrum die neue DCT-Technik von Honda

Honda war immer gut, neue Trends zu setzen: Mit der legendären CB 750 Four läuteten sie 1967 eine neue Ära ein im modernen Motorradbau! Ein Vierzylinder-Motor wurde die Standard-Motorisierung für ein Big Bike – die meisten Hersteller damals bauten 1- und 2-zylindrige Motoren mit 500, 600 Kubik. Die GL1000, eine Vierzylinder-Boxer erregte 1974 auf der IFMA in Köln Aufsehen, 1977 dann die legendäre CBX1000 mit 6-Zylinder-Reihenmotor. Die CX500-Turbo war eine weitere Sensation, aber eine Fehlentwicklung, genauso die spätere NSX mit Ovalkolben. Seit 1988 die weltweiten Verkaufszahlen für schwere Motorräder pulverisiert wurden, köcheln die Motorradhersteller auf niedrigem Feuer. Im Verhältnis dazu kleine europäische Firmen wie BMW, Ducati, Triumph und KTM haben jedoch aufgeholt und überflügeln inzwischen die Japaner. Neue elektronische Systeme im Motormanagement, aber auch bei den Getrieben und Assistenz-Systemen brachten einen enormen Innovationsschub und ABS ist seit 2016 in der EU obligatorisch bei allen Zweirädern mit mehr als 125 Kubik. Trotzdem sind es nur Kleinigkeiten, die von Jahr zu Jahr weiterentwickelt wurden, indem z.B. das ABS kurventauglich getrimmt wurde. Als einziger Hersteller hat Honda im Jahr 2009 die neue Doppelkupplungs-Getriebetechnik vorgestellt und in Motorräder eingebaut. Inzwischen schreiben wir bereits von der 3.Generation, indem diese Technik weiterentwickelt und verfeinert wurde. Die in der CRF1000L Africa Twin vorgestellte DCT-Technik wurde von allen Journalisten gelobt, insbesondere im Gelände, wo der ununterbrochene Kraftfluss und das sanfte Ansprechen auf Gasbefehle besonders goutiert wurde. In der rundum erneuerten 2018er Honda Gold Wing und Gold Wing Tour kommt nun endlich dieser Automat auf den Markt, wie ich es mir seit 27 Jahren wünsche: Es gab keinen Grund, meine gegenüber den 6-Zylinder-Modellen 60 kg leichtere 85er Aspencade in die Ecke zu stellen. Der Fortschritt über alles gesehen gab keinen Anlass, solange ich weiterhin beim Ampelstart 4 Mal hochschalten musste, um den Rest des Tages im 5.Gang dahinzugleiten. Kaufen werde ich sie wahrscheinlich erst mit der DCT-Technik der 4.Generation, auf ein paar Jahre kommt's auch nicht mehr an!



It was at the 1990 Motorcycle Safety Conference in Orlando/FL that I told Honda officials I wanted the new 6-cylinder GoldWing to be equipped with automatic transmission. Their answer was that I would have to wait another 4 years so that should have been in 1994! In 2009 Honda introduced the VFR1200, a new touring machine, which was supposed to be available with an auto-matic transmission from the launch. Initial sales were slow because everyone wanted to try the automatic before they bought it. I rented one when I went on a safety training course at the Nürburgring in 2010 because I wanted to see how well the new system worked and the course was a good test. I was enthusiastic about the function, but not about the background noise when changing gear. I wrote afterwards that if this should ever be used in the GoldWing it would have to be much quieter. Later I had the opportunity to ride the new Honda Crosstourer which was much the same, in MOTORRAD Online readers' comments on the Crosstourer machines were along the lines of Honda "Entering new territory", all positive and without technical problem and this certainly underlines Honda's claim that they only come to the market when it's "over and done with!" There was a reason they abandoned earlier attempts with vending machines. With the new AfricaTwin (2015) Honda introduced the 3rd generation DCT transmission which provides even smoother gear changes without interrupting the flow of power. In the new GoldWing this gearbox comes with seven gears with forward, reverse and a walking mode for the first time. In a heavy bike like the GoldWing the power must be available instantly and thanks to "Ride-by-wire" technology and electronics it is. After the Japanese Moto-GP a journalist who rode the new bike alongside it's 17 year old (!) predecessor expressed himself as totally enthusiastic. Everything has been redesigned for the new model including a new Hossack style* front suspension, a slimmer silhouette, lighter weight and a lighter more compact and more forward mounted engine with more power that also allows the riding position to be moved further forwards. The walking mode works for both forward and reverse at the push of a button and helps to overcome the difficulties of automatic transmissions in slow manoeuvring. Honda is the only motorcycle manufacturer that uses DCT (Dual Clutch Transmission) technology, from the mid-range upwards almost all Honda models can be ordered with either manual or DCT transmission (DCT normally subject to a surcharge). For my part I will probably only buy the new GoldWing when it is equipped with the 4th generation, after all, after 27 years of waiting a couple of more years don't matter...

* Note from Wikipedia: A comparative test by the magazine MOTORRAD in 1993 between motorcycles with a conventional telescopic fork, telelever, steering knuckle and wheel hub steering showed the Hossack fork had the lowest unsprung mass at the front wheel and the least dive under braking.



Grundausbildung an der «Tramstrasse 100»

Unter dem Motto «Bewährtes behalten und weiterentwickeln» erteile ich seit 1982 Motorradunterricht und seit 1987 ausschliesslich Motorrad. In der Rolle als Fahrlehrer, als Ausbildner in der Fahrlehrer-Schulung und – Weiterbildung, aber auch als Instruktor im Gelände und auf der Rennstrecke und dies immer ausschliesslich im Motorrad-Bereich, habe ich mir ein grosses Wissen angeeignet, welches ich an meine Fahrschüler* mit viel Engagement und Leidenschaft weitergeben möchte. Da ich vom ersten Tag an als Motorradfahrlehrer immer auf Fahrschulmotorräder zurückgreifen konnte, war es mir möglich, mit meinen Fahrschülern immer auf der Stufe zu arbeiten, in der wir die besten Erfolge mit dem geringsten Risiko erzielen konnten. **Vorschulung:** In meiner Schule kann jeder – jeder Mann mit der Fahrschulmaschine starten, es braucht keine eigene Maschine. Wer mit der eigenen Maschine kommt, kann bei auftretenden Schwierigkeiten mit meinen Fahrschulmotorrädern üben – ohne Zusatzkosten. Meine Fahrschulmaschinen stehen meiner stundenweise, tageweise oder bei Langzeitmietelometerkosten gegen Bezahlung zur Verfügung. Die **Grundschiulung** (obligatorische Kurse und Fahrstunden individuell) findet auf der eigenen Maschine oder auf Fahrschulmaschine (kostenpflichtig) statt. Der herrschungskurs kann erst absolviert werden, wissess Fahrkönnen vorhanden ist. Die Kurse die-bessern und Vertiefen des Unterrichtsstoffes und nen – hierfür bleibt nach der gesetzlichen Vorarbeit ich in den obligatorischen Kursen grund- Wer die Lernziele nicht erreicht, muss laut Gesetz in individuellem Unterricht nachgeschult werden. **Hauptschulung/Perfektionsschulung:** Wer die Ausbildung nahtlos weiterführt, indem er freiwillig die Lerninhalte der Haupt- und Perfektionsschulung besucht, kann sich in sehr kurzer Zeit fahre-risch verbessern. Dadurch wird verhindert, dass sich schlechte Gewohnheiten einschleichen und gute Verhaltensmuster erlernt und automatisiert werden. Diese bieten die Grundlage für ein verkehrssicheres Auftreten, wodurch Gefahren vermieden werden können. Da sich die meisten meiner Fahrschüler schon sehr lange als Verkehrsteilnehmer bewährt haben, geht es dabei in erster Linie um das Verhalten als Zweiradfahrer, in dem die verschiedenen Verkehrssituationen repetiert und das dafür nötige Wissen aufgefrischt werden. In komplexen Situationen, wie beispielsweise auf der Autobahn oder beim Wegweiserfahren, wird das richtige Verhalten geübt und getestet.

Prüfungsvorbereitung, -begleitung: Vor der Prüfung, deren Anmeldung in Absprache mit dem Ausbildner stattfindet, werden unter Prüfungsbedingungen die Lerninhalte getestet und besprochen. Ziel ist es, die Prüfung im ersten Anlauf zu bestehen. Das Bestehen der Manöverübungen ist bei mir ein Teil der Grundschiulung, eine spezielle Vorbereitung hierfür ist in der Regel nicht mehr notwendig.

*) Der Einfachheit und Leserlichkeit halber verwende ich ausschliesslich die männliche Form – die bessere Hälfte des Geschlechts ist damit ausdrücklich mitgemeint!

How to learn: «Step by step»

Under the principle of "Keeping and developing what I have tried and tested", I have been teaching motorcycle lessons since 1982 and, since 1987, I have been teaching motorcycles exclusively. In my role as a driving teacher, as an instructor in driving instructor training and further education, but also as an instructor in the off-road and on the racetrack and always exclusively in the motorcycle sector, I have acquired a great deal of knowledge, which I would like to pass on to my students with great commitment and passion. Since I have always been able to use driving school bikes from the very first day as a motorcycle instructor, I was always able to work with my students at the level where we were able to achieve the best results with the lowest risk. **Pre-education:** In my school everyone can start with the driving school machine, there is no need for an own machine. If you come with your own bike, you can practice with my driving school motorcycles in case of difficulties - without additional costs. My driving school machines are available to my customers on an hourly, daily or long-term rental base for the mileage costs against payment. The pre-training takes place exclusively in one-to-one lessons. **Basic training:** The basic training (compulsory courses and corresponding individual driving lessons) takes place on your own machine or on the driving school machine (additional charge). The vehicle control course can only be completed when a certain level of driving ability is available. The courses serve to improve and deepen the knowledge of the subjects and not to learn - there is no time left for this according to the mandatory regulations! That is why I generally work at a very high level in the obligatory courses. Those who do not achieve the learning objectives must be retrained in individual lessons according to the law. **Main training/perfection training:** Those who continue the training seamlessly by voluntarily attending the contents of the main and perfection training course can improve their driving skills in a very short time. This prevents bad habits from creeping in and good behaviour patterns from being learned and automated. These offer the basis for a roadworthy appearance, whereby dangers can be avoided. Since most of my students have proven themselves as road users for a long time, it is primarily about the behaviour as a two-wheeler, in which the different traffic situations are repeated and the necessary knowledge is refreshed. In complex situations, such as on the motorway or driving a signpost, the correct behaviour is practiced and tested.

Exam preparation and accompaniment: Before the exam, which is registered in consultation with the trainer, the contents of the exam are tested and discussed under examination conditions. The aim is to pass the test at the first attempt. Passing the manoeuvre exercises is a part of my basic training, a special preparation for this is usually no longer needed.

Von Anfang an richtig

Als ich 1982 Töff-Fahrlehrer wurde, gab es auf dem Platz Zürich keine Fahrschule, die Töff-Kurse anbot: Wir – ich war in der Verkehrrsshule Baumann in Schwamendingen tätig – waren die einzigen! Die Kundschaft kam von überall, neben der Stadt Zürich kamen die Fahrschüler vom linken Seeufer, Kunden von Kawasaki-Händler Turi Fischer in Horgen. Neben dem 3½-stündigen Kurs gab es Fahrstunden im Einzelunterricht, ausschliesslich mit hinten draufsitzen. Die Begleitung mit Funk kam für mich nie in Frage.



Nach der Einführung 1993 des ersten Töfffahrtschul-Obligatoriums für Kat. A1-LenkerInnen, wurden die Fahrschulen immer zahlreicher, die Töffkurse anboten: Eine grosse Zahl an Lernfährern mussten neu die beiden obligatorischen Kurse, Teil 1 in Fahrzeug- und Teil 2 in Verkehrsbeherrschung absolvieren. Die meisten Fahrschüler kamen anschliessend freiwillig in die Fahrstunden, da sie ihr Können innerhalb von 9 Monaten mit einer Führerprüfung beweisen mussten.



Mit dem Direkteinstieg seit 2003 müssen (fast) alle Fahrenfänger für die Kat. A1 deren zwei, für die Kat. A ohne Vorerfahrung drei obligatorische Kurse besuchen. Mit der zusätzlichen Kundschaft ist die Zahl der Anbieter von Töffkursen, vor allem auf dem Platz Zürich, sprunghaft gestiegen. Für die bestehenden Fahrschulen ist es schwierig geworden, ihren qualitativ guten Unterricht unter die Leute zu bringen, da sich die neue Konkurrenz vor allem über den Preis verkauft.



Rund 50% meiner Kundschaft kommt von anderen Fahrschulen. Ein Eintrittstest zeigt auf, dass vor allem bei der Grundausbildung in Fahrzeugbeherrschung eklatante Lücken klaffen: Beim Verhalten im Verkehr gibt es oft Unstimmigkeiten bei der Reihenfolge in der Blicksystematik, bei der Blickführung, beim Kurvenfahren, es mangelt insgesamt bei der Fahrzeugbedienung. Ich war selbst involviert in der Fahrlehrerausbildung: Fachleute sind sich einig, Direkteinsteiger ohne die entsprechende Vorbereitung können in der obligatorischen Grundschiulung kaum etwas lernen.



FahrschülerInnen mit einem schlechten Start, die an der Prüfung zwei Mal zurückgewiesen wurden, bringen so viele falsche Verhaltensmuster mit, weil der systematische Aufbau fehlt. Diese zu korrigieren, ist weder ein Schleck für den Kunden, noch für den Fahrlehrer: Früher kamen alle Fahrschüler freiwillig in meine Fahrschule, um es von Anfang an richtig zu lernen – dies biete ich immer noch so an, im Fahrunterricht sowie in den obligatorischen Kursen!