



In 1980, the first National Motorcycle Safety Conference was held in the United States. At this event, contacts were made all over the world. After the Japanese had flooded the world markets with their attractive machines in the late 1960s and early 1970s, young men all over the world in particular had serious, and unfortunately often fatal, accidents on them, measures were called for. The Motorcycle Safety Foundation (MSF) is the driving force in America in cooperation with government institutions.

1980 fand eine erste Nationale Motorradsicherheits-Konferenz in den Vereinigten Staaten statt. Bei dieser Veranstaltung wurden Kontakte auf die ganze Welt geknüpft. Nachdem die Japaner in den späten 60er- und frühen 70er-Jahren die Weltmärkte mit ihren attraktiven Maschinen überschwemmt hatten und vor allem junge Männer auf der ganzen Welt damit schwer, und leider oft tödlich verunfallten, wurden Massnahmen gefordert. Die Motorcycle Safety Foundation (MSF) ist in Amerika die treibende Kraft in Zusammenarbeit mit den staatlichen Institutionen.

En 1980, une première conférence nationale sur la sécurité des motocycles a eu lieu aux États-Unis. Cet événement a permis de nouer des contacts dans le monde entier. Après que les Japonais eurent inondé les marchés mondiaux de leurs machines attrayantes à la fin des années 60 et au début des années 70 et que des jeunes hommes, surtout, eurent été victimes d'accidents graves, et malheureusement souvent mortels, dans le monde entier, des mesures furent exigées. En Amérique, la Motorcycle Safety Foundation (MSF) est la force motrice avec les institutions gouvernementales.

BACKGROUND (Text Urs Tobler)	VORGESCHICHTE (Text Urs Tobler)	HISTOIRE (texte Urs Tobler)
<p>In 1980, the first National Motorcycle Safety Conference was held in the United States. At this event, contacts were made all over the world. After the Japanese had flooded the world markets with their attractive machines in the late 1960s and early 1970s and young men all over the world in particular had serious, and unfortunately often fatal, accidents on them, measures were called for. In Germany, too, there were efforts to put an end to the carnage on the roads: in 1982, the Minister of Transport commissioned a commission of experts, which led to the List Report, which proposed the graduated driver's license as a measure against the accident rate. Switzerland, which from 1977 required all novice drivers to first complete a trial period on 125cc machines in order to obtain a driving license for large machines, set the standard. In Germany, this measure was controversial, the motorcycle manufacturers hardly produced any small motorcycles, and so the graduated driving license was first decided with the entry at 27 hp, later increased to 34 hp. In 1978, BMW introduced the small boxer models, the R45 (27/35 hp) and R65 (45/50 hp). The 27 hp version became the best-selling motorcycle in Germany in 1979. This was the time of Dr. Hubert Koch, who founded the Institute for Two-Wheeler Safety in Bochum at the beginning of the 1980s.</p>	<p>1980 fand eine erste Nationale Motorradaicherheits-Konferenz in den Vereinigten Staaten statt. Bei dieser Veranstaltung wurden Kontakte auf die ganze Welt geknüpft. Nachdem die Japaner in den späten 60er- und frühen 70er-Jahren die Weltmärkte mit ihren attraktiven Maschinen überschwemmt hatten und vor allem junge Männer auf der ganzen Welt damit schwer, und leider oft tödlich verunfallten, wurden Massnahmen gefordert. Auch in Deutschland gab es Bestrebungen, dem Gemetzel auf den Strassen ein Ende zu setzen: 1982 gab der Verkehrsminister den Auftrag an eine Expertenkommission, welche zum List-Bericht führte, der den Stufenführerschein als Massnahme gegen das Unfallgeschehen vorschlug. Die Schweiz, die ab 1977 für alle Fahranfänger erst eine Probezeit auf 125er-Maschinen voraussetzte, um zur Fahrerlaubnis auf grossen Maschinen zu kommen, gab den Tarif vor. In Deutschland war diese Massnahme umstritten, die Motorradhersteller stellten kaum kleine Motorräder her, und so wurde der Stufenführerschein erst mit dem Einstieg bei 27 PS beschlossen, später auf 34 PS erhöht. BMW stellte 1978 die kleinen Boxer-Modelle vor, die R45 (27/35 PS) und R65 (45/50 PS). Davon wurde die 27 PS-Variante 1979 das meistverkaufte Motorrad Deutschlands. Dies war die Zeit von Dr. Hubert Koch, der anfangs der 80er-Jahre in Bochum das Institut für Zweiradsicherheit gründete.</p>	<p>En 1980, une première conférence nationale sur la sécurité des motocycles a eu lieu aux États-Unis. Cet événement a permis de nouer des contacts dans le monde entier. Après que les Japonais eurent inondé les marchés mondiaux de leurs machines attrayantes à la fin des années 60 et au début des années 70, et que des jeunes hommes en particulier eurent été victimes d'accidents graves, et malheureusement souvent mortels, dans le monde entier, des mesures furent exigées. En Allemagne aussi, on s'est efforcé de mettre un terme au massacre sur les routes : en 1982, le ministre des transports a chargé une commission d'experts d'élaborer le rapport List, qui proposait le permis de conduire progressif comme mesure contre les accidents. La Suisse, qui a imposé à partir de 1977 à tous les conducteurs novices une période d'essai sur des 125 cm³ pour obtenir le permis de conduire sur des grosses cylindrées, a donné le ton. En Allemagne, cette mesure était contestée, les constructeurs de motos ne produisaient guère de petites motos, et le permis progressif a donc été décidé en commençant par 27 ch, puis en passant à 34 ch. En 1978, BMW a présenté les petits modèles Boxer, la R45 (27/35 ch) et la R65 (45/50 ch). En 1979, la variante de 27 CV est devenue la moto la plus vendue en Allemagne. C'était l'époque du Dr Hubert Koch, qui a fondé l'Institut pour la sécurité des deux-roues à Bochum au début des années 80.</p>

<p>There was also a big motorcycle boom in America in the 1980s, with the Honda of America motorcycle factory in Marysville/ Ohio building between 45,000-50,000 GoldWing machines a year from 1984-86, the epitome of the “American way of life” in the two-wheeler sector. But it came to an abrupt end in 1989: the market collapsed by 90%, i.e. only one in 10 vehicles was sold compared to 1988. Both manufacturers and importers were alarmed and looked for ways out of the crisis. The 2nd Motorcycle Safety Conference in Orlando was to be seen in this context. Everyone who is important in the two-wheeler sector, not only in America, met there: all the decision-makers from Japan from Honda for example, were there.</p>	<p>In Amerika gab es in den 80er-Jahren ebenfalls einen grossen Motorrad-Boom, die Motorrad-Fabrik Honda of America in Marysville/Ohio baute in den Jahren 1984-86 zwischen jährlich 45'000-50'000 GoldWing-Maschinen, dem Inbegriff des «american way of life» im Zweiradsektor. Doch im Jahr 1989 endete er abrupt: Der Markt brach um 90% zusammen, d.h. gegenüber 1988 wurde nur noch jedes 10 Fahrzeug verkauft. Sowohl Hersteller wie auch Importeure waren alarmiert, es wurde nach Auswegen aus der Krise gesucht. In diesem Kontext war die 2.Motorrad-Sicherheits-Konferenz in Orlando zu sehen. Dort trafen alle ein, die im Zweiradsektor, nicht nur in Amerika, wichtig sind: Honda beispielsweise brachte alle Entscheidungsträger aus Japan zur Zusammenkunft.</p>	<p>En Amérique, les années 80 ont également été marquées par un grand boom des motos, l'usine de motos Honda of America à Marysville/Ohio a construit entre 45'000 et 50'000 GoldWing dans les années 1984-86, l'incarnation de l'« american way of life » dans le secteur des deux-roues. Mais il s'est terminé brutalement en 1989 : le marché s'est effondré de 90%, c'est-à-dire qu'il ne s'est plus vendu qu'un véhicule sur dix par rapport à 1988. Les constructeurs et les importateurs étaient alarmés et cherchaient des solutions pour sortir de la crise. C'est dans ce contexte que s'est tenue la deuxième conférence sur la sécurité des motos à Orlando. Tous ceux qui comptent dans le secteur des deux-roues, et pas seulement en Amérique, s'y sont retrouvés : Honda, par exemple, a réuni tous les décideurs japonais.</p>
<p>The IMSC was all about saving the American two-wheeler market. On our USA'86 trip I had got to know and appreciate Gary Christopher from American Honda Inc. He was now chairman of this association of motorcycle players (manufacturers and importers) in America, and with his positive attitude he was the right man in the right place. Thanks to him, I had several opportunities for contact with Honda's “Glöggli-spiel”: I gave them tips regarding the further development of the GoldWing machines (Automat!) and a military motorcycle based on the Transalp for Europe, which they unfortunately didn't take up. That would have been a big market. At the time, Switzerland alone had 3,000 military Condor machines with Ducati single-cylinder engines, which were built in Courfivres near Delsberg in the Swiss Jura.</p>	<p>Die IMSC stand ganz im Zeichen der Rettung des amerikanischen Zweiradmarktes. Auf unserem USA'86-Trip hatte ich Gary Christopher von American Honda Inc. kennen und schätzen gelernt, er war jetzt Vorsitzender dieses Zusammenschlusses der Motorrad-Akteure (Hersteller und Importeure) in Amerika, mit seiner positiven Einstellung der richtige Mann am richtigen Ort. Dank ihm gab es für mich einige Gelegenheiten zum Kontakt mit Honda's «Glöggli-spiel»: Ihnen gab ich Tipps bezüglich der Weiterentwicklung der GoldWing-Maschinen (Automat!) und eines Militärmotorrades auf Basis der Transalp für Europa, was sie leider nicht aufgenommen haben. Das wäre ein grosser Markt gewesen. Die Schweiz allein besass damals 3'000 Militär-Condor-Maschinen mit Ducati Einzylindermotor, die in Courfivres bei Delsberg im schweizerischen Jura gebaut wurden.</p>	<p>L'IMSC était placée sous le signe du sauvetage du marché américain des deux-roues. Lors de notre voyage aux USA'86, j'avais fait la connaissance de Gary Christopher d'American Honda Inc. et je l'avais apprécié. Il était désormais président de cette association des acteurs de la moto (constructeurs et importateurs) en Amérique, avec son attitude positive, il était l'homme qu'il fallait au bon endroit. Grâce à lui, j'ai eu plusieurs occasions d'entrer en contact avec le «Glöggli-spiel» de Honda: Je leur ai donné des conseils concernant le développement des machines GoldWing (automate !) et une moto militaire basée sur la Transalp pour l'Europe, ce qu'ils n'ont malheureusement pas retenu. Cela aurait été un grand marché. La Suisse à elle seule possédait à l'époque 3'000 machines militaires Condor à moteur monocylindre Ducati, construites à Courfivres près de Delémont dans le Jura suisse.</p>

<p>Since 1990, the International Motorcycle Safety Conference has been held annually, alternating between the "Institut für Zweiradsicherheit e.V." and the Motorcycle Safety Foundation. After my presentation in Orlando, I had another appearance the following year in Cologne with the topic "Ergonomics on motorcycles". In Orlando, MSF was looking to expand its training program on the road, and three months before the conference I had delivered my manuscript, which must have passed through several hands of MSF chief instructors In my 1991 paper I asked for ways to adapt the machine to the rider. There were kits for sports bikes available for good money from accessory suppliers. As soon as I had delivered my manuscript, I was contacted by BMW to see if I could see any concrete possibilities for implementing such measures. With the hand levers this should be quite easy to implement with adjustment options, with the seat with manageable effort and with the footrests with increased effort. Honda worked very consistently with the CBF models from 2003 onwards. I don't know of any examples where the adjustable footrests have been converted.</p>	<p>Depuis 1990, la conférence internationale sur la sécurité des motos a été organisée chaque année en alternance par l'Institut für Zweiradsicherheit e.V. et par la Motorcycle Safety Foundation. Après mon exposé en Amérique, j'ai fait une autre apparition l'année suivante à Cologne sur le thème de l'ergonomie des motos. A Orlando, MSF a fait miroiter une extension de la formation sur route ; trois mois avant la conférence, j'avais livré mon manuscrit, qui est certainement passé entre les mains de quelques instructeurs en chef MSF. Dans mon exposé de 1991, je demandais des possibilités d'adapter la machine au conducteur. Pour les machines de sport, il était possible d'acheter des kits à des prix raisonnables auprès des fournisseurs d'accessoires. Dès que j'ai remis mon manuscrit, j'ai été contacté par BMW pour savoir si je voyais concrètement des possibilités de mettre en œuvre de telles mesures. Pour les leviers à main, cela devrait être assez facile à mettre en œuvre avec des possibilités de réglage, pour la selle, cela demande un effort raisonnable et pour les repose-pieds, un effort plus important. Honda a travaillé de manière très conséquente avec les modèles CBF à partir de 2003. Je ne connais pas d'exemple de transformation des repose-pieds réglables.</p>	<p>Depuis 1990, la conférence internationale sur la sécurité des motos a été organisée chaque année en alternance par l'Institut für Zweiradsicherheit e.V. et par la Motorcycle Safety Foundation. Après mon exposé en Amérique, j'ai fait une autre apparition l'année suivante à Cologne sur le thème de l'ergonomie des motos. A Orlando, MSF a fait miroiter une extension de la formation sur route; trois mois avant la conférence, j'avais livré mon manuscrit, qui est certainement passé entre les mains de quelques instructeurs en chef MSF. Dans mon exposé de 1991, je demandais des possibilités d'adapter la machine au conducteur. Pour les machines de sport, il était possible d'acheter des kits à des prix raisonnables auprès des fournisseurs d'accessoires. Dès que j'ai remis mon manuscrit, j'ai été contacté par BMW pour savoir si je voyais concrètement des possibilités de mettre en œuvre de telles mesures. Pour les leviers à main, cela devrait être assez facile à mettre en œuvre avec des possibilités de réglage, pour la selle, cela demande un effort raisonnable et pour les repose-pieds, un effort plus important. Honda a travaillé de manière très conséquente avec les modèles CBF à partir de 2003. Je ne connais pas d'exemple de transformation des repose-pieds réglables.</p>
<p>I had very good feedback from driving instructors both at the presentation in America and in Cologne. Contributions directly from the training front are rare, those from research are not always easy to understand, and those from manufacturers who want to promote a new product are unfortunately often unmistakably from the marketing department, informative but not comparable with contributions from basic research.</p>	<p>Sowohl beim Referat in Amerika wie auch in Köln hatte ich von der Fahrlehrerschaft sehr gute Rückmeldungen. Die Beiträge direkt von der Ausbildungsfront sind rar, diejenigen von der Forschung nicht immer einfach verständlich, und diejenigen der Hersteller, die ein neues Produkt bewerben wollen, sind leider oft unverkennbar aus der Marketing-Abteilung, informativ zwar, aber nicht vergleichbar mit Beiträgen aus der Grundlagenforschung.</p>	<p>Tant lors de l'exposé en Amérique qu'à Cologne, j'ai eu de très bons échos de la part des moniteurs de conduite. Les contributions directes du front de la formation sont rares, celles de la recherche ne sont pas toujours faciles à comprendre, et celles des fabricants qui veulent promouvoir un nouveau produit sont malheureusement souvent indéniablement issues du département marketing, certes informatives, mais pas comparables à la recherche fondamentale.</p>

SAFETY *IN* MOTION



15 INTERNATIONAL MOTORCYCLE CONFERENCE

05/06 DECEMBER 2024
COLOGNE / INTERMOT

Dear Ladies and Gentlemen,
Dear colleagues,

The International Motorcycle Conference of the ifz has been a permanent institution in the world of motorcycle safety for decades. This year, scientific papers will once again provide the status quo of current safety research.

The areas of rider, vehicle and environment are the central pivotal points for this extraordinary network of motorcycle safety experts.

Let's discuss the latest research results and shape the future of motorcycle safety together.

We look forward to welcoming you at INTERMOT Cologne!

The conference program will be available soon.

Yours sincerely

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Internationale Motorradkonferenz des ifz ist seit Jahrzehnten eine feste Institution im Kosmos „Motorradsicherheit“. Wissenschaftliche Fachbeiträge liefern auch in diesem Jahr wieder den Status quo der aktuellen Sicherheitsforschung.

Die Bereiche Fahrer, Fahrzeug und Umwelt stellen die zentralen Dreh- und Angelpunkte des Geschehens für dieses außerordentliche Netzwerk für die Motorradbranche.

Lassen Sie uns gemeinsam die neuesten Forschungsergebnisse diskutieren und zusammen die Zukunft der Motorradsicherheit gestalten.

Wir freuen uns, Sie dafür im Umfeld der INTERMOT Köln begrüßen zu dürfen!

Das Programm der Konferenz erscheint in Kürze.

Mit freundlichen Grüßen



+49 (0201) 83 53 90

Gladbecker Straße 425 | 45329 Essen | Fax +49 (0201) 8 35 39 99

conference@ifz.de | www.ifz.de

<p>Once again this year, an international motorcycle safety conference organized by the IfZ will take place in Cologne on the occasion of the new “Intermot”. A first overview of the accident situation would be predestined for Switzerland with the new driving license regulation regarding 125 cc from the age of 16 and the entry for all with machines with a maximum of 35 kW. I would have needed a partner from the bfu if I had wanted to give a presentation. However, as I was more than challenged by my personal situation (dissolution of my driving school, housing situation after the death of my partner), I didn't bother to take on any more work. But I would have liked to ... The issue of the curve line is still a big concern for me, as I would see a big safety gain in avoiding collisions or near-collisions on the center line - not to mention the fact that the late recognition of oncoming traffic would eliminate a significant element of surprise. Being startled behind the handlebars is dangerous for everyone involved, and life-threatening for the two-wheeler rider without passive accident protection. Once the work on the category A manual had been completed, it would actually have been the right time to launch a corresponding project with an instructional film. But I can't do that on my own. I would need partners for that too.</p>	<p>Auch in diesem Jahr findet in Köln anlässlich der neuen «Intermot» eine durch das IfZ organisierte internationale Motorrad-Sicherheits-Konferenz statt. Prädestiniert für die Schweiz wäre ein erster Überblick auf das Unfallgeschehen mit der neuen Führerausweis-Regelung betreffend 125 Kubik ab 16 Jahren und dem Einstieg für alle mit Maschinen mit maximal 35 kW. Dazu hätte ich einen Partner gebraucht von der bfu, wenn ich ein Referat hätte halten wollen. Da ich aber durch meine persönliche Situation (Auflösung meiner Fahrschule, Wohnsituation nach dem Ableben meiner Lebenspartnerin) mehr als gefordert war, habe ich mich nicht bemüht, mir weitere Arbeit aufzuhalsen. Aber Lust dazu hätte ich schon gehabt ... Auch die Sache mit der Kurvenlinie ist für mich immer noch ein grosses Anliegen, da ich darin einen grossen Sicherheitsgewinn sehen würde, die Kollisionen oder Fast-Kollisionen an der Mittellinie zu vermeiden – ganz abgesehen davon, dass ein wesentlicher Überraschungsmoment durch das späte Erkennen des Gegenverkehrs wegfallen würde. Erschrecken hinter dem Lenker ist für alle Beteiligten gefährlich, für den ohne passiven Unfallschutz ausgerüsteten Zweiradfahrer lebensgefährlich. Nach dem Abschluss der Arbeiten am Handbuch der Kategorie A wäre eigentlich der Moment gewesen, ein entsprechendes Projekt mit einem Lehrfilm aufzugleisen. Aber das kann ich nicht aus eigenem Antrieb stemmen. Auch dafür bräuchte ich Partner.</p>	<p>Cette année encore, une conférence internationale sur la sécurité des motos, organisée par l'IfZ, se tiendra à Cologne à l'occasion du nouveau salon « Intermot ». Un premier aperçu de l'accidentalité avec la nouvelle réglementation du permis de conduire concernant les 125 cm3 à partir de 16 ans et l'accès pour tous aux machines de 35 kW maximum aurait été prédestiné pour la Suisse. Pour cela, j'aurais eu besoin d'un partenaire du bpa si j'avais voulu faire un exposé. Mais comme j'étais plus que sollicité par ma situation personnelle (dissolution de mon auto-école, situation de logement après le décès de ma compagne), je n'ai pas cherché à me charger de plus de travail. Mais j'en aurais eu envie... De même, l'affaire de la ligne de virage reste pour moi une préoccupation majeure, car j'y verrais un grand gain de sécurité pour éviter les collisions ou quasi-collisions sur la ligne médiane - sans compter qu'un élément de surprise essentiel disparaîtrait du fait de la détection tardive de la circulation en sens inverse. Se faire peur derrière le guidon est dangereux pour toutes les personnes impliquées, et potentiellement mortel pour le conducteur de deux-roues équipé sans protection passive contre les accidents. Après l'achèvement des travaux sur le manuel de la catégorie A, le moment aurait en fait été venu de lancer un projet correspondant avec un film pédagogique. Mais je ne peux pas le faire de ma propre initiative. Pour cela aussi, j'aurais besoin de partenaires.</p>
--	--	--

Edit: Compilation of the summary and text written by Urs Tobler on October 3, 2024

Edit: Zusammenstellung der Zusammenfassung sowie Text verfasst von Urs Tobler am 3.Oktober 2024

Edit : Compilation du résumé et texte rédigé par Urs Tobler le 3 octobre 2024

Urs Tobler – Albisstrasse 11 – CH-8800 Thalwil Fixnet +41 43 844 62 76 Mobile +41 79 433 10 62