

# Weiterbildungskurs auf dem Flugplatz Interlaken

Anmeldung direkt bei [moto-trainingskurse.ch](http://moto-trainingskurse.ch)



Verschiedene Daten möglich:

~~\* Sa, 25. Apr~~ *ausgebucht* ~~Fr, 24. Apr.~~

\* Sa, 16. Mai - Brücke an Auffahrt

Sa, 23. Mai - Pfingstsonntag

\*) Möglichkeit Gruppe zu leiten

Dieser Weiterbildungs-Kurs, vom Veranstalter «moto-trainingskurse.ch» angeboten, findet in diesem Frühling zum ALLERLETZTEN MAL statt. Noch gibt's wenige Plätze an den kommenden Daten.

## Erfahrungsbericht des ersten Trainings 2026 vom Sa, 25. April

Translation in English below German text: PAGE 11 AND FOLLOWING PAGES



Wie in jedem Jahr hatte ich auch für 2026 den Weiterbildungskurs von Interlaken auf meiner Webseite beworben, als ich hörte, dass meine Töff-FL-Kollegen nochmals weitermachen. Leider haben sich nur wenige (3 für den ersten Termin, 5 für den zweiten – nur an diesen Daten ist es mir möglich, Tourguide zu spielen!) angemeldet. Noch ist es nicht zu spät ... Am 23. Mai sind ebenfalls zwei von den «Sunset-Riders» bereits angemeldet, man kann sich ihnen anschliessen.

Wie in jedem Jahr trafen wir uns in Uitikon-Waldegg, diesmal war der Start bereits um 15.30 h. Da sich Khash abgemeldet hatte (er kommt jetzt am 16. Mai), waren wir für die Hinfahrt nur zu dritt: Das heisst in der Regel zügiges Vorwärtkommen. Mircea war zum ersten Mal dabei, Efean dagegen ein Wiederholungstäter.

Die Fahrstrecke, die ich regelmässig fahre, die ich übrigens ursprünglich für die «Stella Alpina»-Tour herausfand, geht über vorwiegend kleine Strassen, teils kleinste Strassen. Kurven sind angesagt, aber auch schöne Ausblicke auf die Bergwelt der Inner- und Aargauer- und Luzerner-Seen. Das Städtchen Sempach ist ein Juwel in der Perlkette, darauf über Neuenkirch nach Hellbühl und Malters, woran sich die kleine Passstrasse über die Rengg nach Entlebuch anschliesst. Dort haben wir unser «Stammlokal», ursprünglich die Konditorei «Pfisterhuus», unter dem Namen «Kreisel-Beck» nun am Kreisel mit Abzweig in Richtung Glaubenberg gelegen, wo wir auch dieses Mal eine Pause einlegten.



Vom Entlebuch ins Emmental, dort geht es in Wiggen Richtung Schallenberg, wo wir jedes Mal zum Gipfelbild anhalten. Trotz unseres frühen Starts zeigte die Uhr bereits kurz vor halb 7, so war der Plan, auf der Hinfahrt bereits die Strecke Eriz-Sigriswil zum Thunersee zu fahren, etwas ehrgeizig im Sinne von rechtzeitig ankommen. Beim Abzweig zum Eriz stand ein Töfffahrer und studierte eine Infotafel. Optimistisch wie immer, dachte ich, es würde schon gehen und so landeten wir im Eriz vor der Fahrverbotstafel, die Strecke nach Hollenbach ist bis Ende Juni gesperrt. Wir be-reuten gar nichts, da wir nun das Kurvenlabyrinth nach Oberlangenegg an der Schallenbergstrasse zurückfahren durften. Um dem Freitagabendverkehr in Thun auszuweichen, entschlossen wir uns, ab Steffisburg über die Autobahn den Rest bis nach Interlaken unter die Räder zu nehmen. Kurz vor halb 8 Uhr trafen wir in Bönigen ein, wo Mircea seinen Tank füllte. Der Plan, diesmal früher da zu sein, war einmal mehr nicht aufgegangen. Wir bezogen die Zimmer und gleich ging es zum Nachtessen.





Die Lage des «Hotel Oberländerhof» ist einmalig, direkt am Ufer des Brienzensees. Der Sonnenaufgang ist ein Erlebnis: Erst tauchen die Wipfel in ein sanftes Licht, dann wandert die Sonnenlinie immer tiefer. Hier aufzustehen ist ein ganz besonderes Erlebnis. Wir hatten uns um 7 Uhr zum Frühstück vereinbart. Die heimelige Gaststube mit Sicht auf den See, das Frühstücksbuffet im Raum daneben gibt allem eine besondere Ambiance. In diesem Haus, erbaut 1900 im Jugendstil, Gast zu sein, ist ein Privileg. Seit vielen, vielen Jahren komme ich immer wieder gerne zurück ... Das Haus wird in 3.Generation durch Jasmin Gerber mit ihrem Mann, der für die Küche zuständig ist, geführt.



Efekan hatte sich entschlossen, eine zweite Nacht hier zu verbringen. Nachdem Mircea und ich unsere Abrechnung erledigt hatten, machten wir uns gemeinsam auf den Weg. Die Strecke zum Sammelplatz auf dem Flugplatzgelände Interlaken beträgt kaum 5 Fahrminuten. Frisch verpflegt nahmen wir noch einen Kaffee beim Einschreiben: Auch hier ein Wiedersehen, vier vertraute Gesichter, die zusammen die Fahrtrainings bestreiten – zum allerletzten Mal, wie Kürle als Ältester und Sprecher des Fahrlehrer-Teams gleich zu Beginn etwas wehmütig festhielt. Einmal ist Schluss!



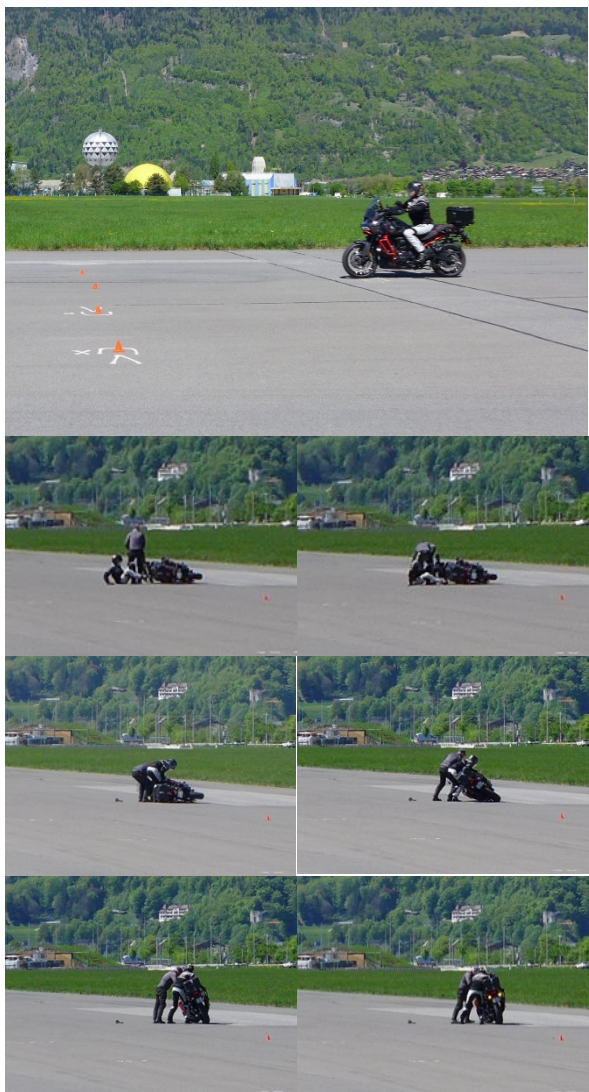
Nachdem wir uns in der Baracke gemeldet hatten, währenddem immer noch weitere Teilnehmer eintrafen, besammelten wir uns schliesslich zur offiziellen Begrüssung. Neben Hans-Jürg und Küre, die die Kurse vor 40 Jahren ins Leben gerufen hatten, standen diesmal Tinu und Felix an ihrer Seite. Mit allen von den 4 hatte ich einen grossen Teil meiner Vergangenheit verbracht, bei Fahrlehrer-Aus- und Weiterbildungen, aber auch bei Fahrlehrer-Berufsprüfungen. Mit Tinu war ich gar einmal in der Wüste Sahara unterwegs, bei einer der insgesamt 4 Wüstenreisen mit Wüstenfahrer GmbH von Thomas Trossmann. Meine Rolle an diesem Kurs war einerseits Translator für die englisch-sprachigen Teilnehmer, die ich immer wieder brachte, aber auch Fotograf und teilweise Co-Instruktor, vor allem im Teil des Realverkehrs. Auf dem Flugplatzgelände sind es zumeist etwa 7-9 TeilnehmerInnen pro Gruppe, im Verkehr draussen versuchen wir mit kleineren Gruppen zu arbeiten.



Während die Erstteilnehmer (mit Ausnahme meiner WB-erprobten TN) sich bei Hans-Jürg Leuenberger einteilen liessen, entschlossen wir uns in Tinu Neuhaus' Gruppe mitzumachen. Zuerst machten wir eine Runde über alle zur Verfügung stehenden Plätze, bevor wir uns zur Kennenlernrunde besammelten. Dabei zeigte sich, dass es sich durchs Band um sehr treue TeilnehmerInnen handelt, die immer und immer wieder aus Überzeugung sich für diesen Saisonstart entschlossen. Und alle bereuten schon jetzt, dass es das letzte Mal wäre ...

Die ersten Fahrübungen (ohne Bild) dienten der Stabilisierung im Langsamfahrbereich. Geradeaus erst, dann in einem eng gesteckten Slalom. Es zeigte sich schnell, dass man kaum jemand damit in Bedrängnis bringen konnte, nur selten ging ein Fuss runter. Und wenn, dann war es meist Motorradbedingt: Wenn man schon bei geringem Lenkeinschlag am Anschlag landet, dann ist nach der Winterpause vielleicht das Bein noch etwas schneller vom Raster als in der laufenden Saison. Genau deshalb waren ja auch alle gekommen, um die gewohnte Sicherheit schnellstmöglich zu erlangen. Mit gezielten Korrekturen versuchten Tinu und ich den Teilnehmern Möglichkeiten aufzuzeigen, um das Ganze mit Leichtigkeit anzugehen und so schnell wie möglich Lockerheit zu finden. Es gibt verschiedene Wege, das Gleichgewicht zu finden, mit Kupplung gegen die Bremse (technisch nicht ganz ungefährlich bei Automatik-Getrieben) oder mit dem Spiel mit Gas und Kupplung und helfendem Körpereinsatz. Jedem das Seine, aber eben entdecken, dass es auch anders geht. Und schon bald war die Zeit um, und es hiess: «Znüni neh!» Bei diesem Kurs ist alles inbegriffen, den ganzen Tag muss man nie das Portemonnaie zücken.

Tinu fand die gute Mischung von fordern, ohne zu überfordern. Nach der Znüni-Pause kam er gleich zur Sache: Vollbremsung! Mit den heutigen Maschinen ist das keine leichte Aufgabe, selbst auch nicht für den Instruktor. ABS ist nicht bei jeder Marke, bei jeder Maschine dasselbe – und genau dies wollten wir gemeinsam rausfinden. Besonders gut fand ich, dass Tinu es nicht nur in einfachen Worten erklärte, sondern gleich auch noch alles vorgezeigt hat. So hatte man ein Bild im Kopf davon, wie und was gleich verlangt würde. Ich denke, das hat viel geholfen – zwar etwas Zeit gekostet zusätzlich nach den Erklärungen, dafür aber wieder eingespart, in dem gleich alle erfolgreich das Verlangte umsetzen konnten. Bei einer Fussballmannschaft wurde man da von «Effizienz» reden ...



Mit ABS kann man leicht mit Innerortsgeschwindigkeit beginnen: Allzu viel kann man kaum falsch machen. Gefragt war eine Vollbremsung (Notbremsung kann man nur in der Not machen!) aus einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Ich bezog Stellung, um den Bremspunkt zu überwachen, während Tinu die Bremsenden von vorne betrachtete. Fast alle bremsten «ohne Bschiss» – doch, ob «ohne Schiss», war kaum herauszufinden. Doppelte Geschwindigkeit ergibt 4-fache Bremsdistanz, soweit alles klar. Doch wer kam dann wirklich mit den 120? Tinu überwachte es mit einem V-Gerät und es gab nur eine Teilnehmerin, die tatsächlich mit 121 km/h anfuhr. Der beste Wert darunter war 114 Stundenkilometer!

Leider wurde sie nicht belohnt dafür, da sie ganz am Ende beim Stillstand offenbar das Vorderrad nicht komplett gerade hatte und deshalb im Stillstand umkippte. Passiert ist eigentlich fast nichts, ein paar Spuren in Plastik und am Sturzbügel, doch der billige Original-Handprotector an der teuren Harley Pan America gab nach und am Kupplungshebel brach das «Köpfchen» ab. Wenn einmal eine so grosse Maschine kippt, dann kippt sie – auch ich musste diese schmerzliche Erfahrung nach über 50 Jahren Motorraderfahrung selbst machen, als mir die neue BMW R1300 GS in der Trophy-Ausführung (noch etwas höheres Fahrwerk) beim Absteigen Schlagseite zeigte: Ich konnte sie nicht mehr parieren! Da ich zuvor keinen Seitenständer ausgeklappt hatte, musste ich sie ganz langsam zu Boden gehen lassen. Der Kostenvoranschlag für diesen Umkipper im Stillstand lag bei 2800 Fr., bei diversen Positionen war ein Abzug zwischen 10-25 %, zwei Positionen gar kostenlos (wohl auch nicht ersetzt) gerechnet wurden. Einem Kunden mit Vollkasko-Versicherung hätte dieser Fall weit über 3000 Franken gekostet (gegen 4000?), wohlverstanden für einen Sturz im Stand!!!

Um allein einen Töff aufzuheben, stellt man sich mit dem Rücken zum Töff, stemmt sich dagegen und bringt ihn so senkrecht. Auf meiner Webseite hat es ein Video dazu unter «Tipps»!

Leider war meine Kamera nicht (wie gedacht) im Serienmodus und deshalb kann ich keine Abfolge liefern, tschuldigung!



Nach den Bremsübungen fuhren wir wieder zurück ins Dorf, um im Restaurant das Mittagessen einzunehmen. Es war ein Super-Essen: Rinds-Ragout, Kartoffelstock und Gemüse, vorab eine Suppe. Man konnte etwas zu trinken bestellen, oder vom Mineralwasser nehmen und auch der Kaffee war bezahlt. Mit 4 Gruppen war das Restaurant ziemlich voll, der Service leistete wie immer top Arbeit. Nach halb zwei meldete Tinu, dass er uns um 13.50 Uhr wieder auf dem Platz erwartet.



Nach dem Mittag war Kurvenfahren angesagt: In einem Kreis sollte jeder 6 Umrundungen machen in den drei verschiedenen Sitzvarianten: Neutral, Oberkörper gegen Kurveninnenseite geneigt (im Stil Hanging off), Oberkörper aufgerichtet (Drücken der Maschine) – angesagt waren immer zwei zur selben Zeit. Die übrigen absolvierten eine Riesen-Acht, unter Ausnützung der gesamten Piste: In der ersten Hälfte war hoch- und runterschalten angesagt, die Wendekurve auf Zug. In einem zweiten Teil ging es ums Kurvenbremsen ohne anzuhalten. Auch in der grossen Acht sollte in die Kurve hinein gebremst werden, wie es auch mal real vorkommen kann. Einige der Teilnehmenden hatten Maschinen,

die mit Kurven-tauglichem ABS-Systemen ausgerüstet waren. Hier auf der abgesperrten Piste konnten sie ausprobiert werden. Der Rundkreis erlaubte etwa gut 30 Stundenkilometer, das Anhalten war ultra-kurz. In der Realität muss der Kurvenverlauf weiter im Auge behalten werden.



Es wurden beide Kreise gefahren, im Gegenuhrzeiger-Sinn, wie auch in Uhrzeiger-Richtung. Hier konfrontierte ich die Fahrerin mit dem ersten Bild, nach nur wenigen Minuten später sah es bereits etwas besser aus. Die erste Schräglage kann problemlos auch im Regen gefahren werden, die zweite könnte je nach Grip im Nassen bereits gefährlich werden. (vorher: 14.17.08h, nachher: 14.21.54)



Die obere Kurve der langen Acht: Auch hier ist die Blicktechnik massgebend, dort wo ich hinschau' fahr ich hin! Vorne Stil: Neutral, hinten: leicht gedrückt – Endurofahrer eben! In eng gefahrenen Kurven wird eher gedrückt, was dem Überblick zugute kommt. Endurofahrer mit Töggelireifen drücken oft, damit sie das beginnende Rutschen abfangen können.



Nachdem wir uns hier hatten etwas austoben können, ging es noch zum «Wohlfühl-Tempo»: Dummerweise kannten alle die Übung schon, beim ersten Mal ist sie wirklich aufschlussreich. Wie schnell fährst Du diese Kurve? Eine bestimmte Ansage, dann der Versuch ... Nachdem alle mehrmals durchgefahren waren, dabei den Tacho im Augenwinkel hatten, ist es immer etwa das Gleiche. Anschliessend: Mit welcher Geschwindigkeit ist es maximal möglich, sie zu durchfahren? Beim ersten Mal sagen Vorsichtige: plus 5-10 km/h, Freche schätzen vielleicht 10-15 km/h. Beim weiteren Versuch sind es dann vielleicht 2, 3 km/h mehr, kaum je 5 km/h, ausser es ist jemand vorher gefahren wie das Grosi.



In der «Wohlfühlkurve»: In jeder Runde wird das Tempo selbst gewählt, ich begnügte mich mit fotografieren. Hier das Resultat: Die halbierten Tennisbälle waren nach kurzer Zeit abgeräumt, ein Bild mit «fliegendem Ball» erwischte ich ... Eigenheiten im Fahrstil waren auszumachen, einige drückten aufs Tempo. Auch das Zuschauen kann sehr unterhaltsam sein! Einige kamen zu Beginn zu schnell, andere versuchten bei jedem Mal etwas schneller zu sein. «Etwas?» eben, ganz wenig schneller.



Inzwischen war es halb vier geworden, Zeit, in der Baracke noch etwas zu trinken und dann noch die letzte Übung im Realverkehr zu fahren. Wir teilten uns, für Tinu gab's die Schnellen, bei mir reihten sich die übrigen ein. Die Hinfahrt gestaltete sich etwas umständlich wegen diverser Baustellen, die aber gut organisiert waren. Ich bevorzuge die Strecke nach Habkern, da sie nicht so schnell und auch nie langweilig wird. In Richtung Beatenberg geht es mir oft zu lange geradeaus. Und das, was wir ja lieben, sind die Kurven. Im ersten Umgang fuhr ich jedem ein Stück die Linie vor, Ziel war es, ihn nicht zu verlieren und ein Tempo zu fahren, welches dem Fahrkönnen entsprach. Kritisiert hatte ich in erster Linie in der Gruppe die zu grossen Abstände. Aber das wurde bald besser.

Im zweiten Umgang dann fuhr ich an zweiter Stelle: So konnte ich Linienwahl, Blicktechnik und Tempoverhalten bestens überwachen. Da immer alle versuchen, möglichst schnell und es nicht möglichst gut zu machen, leidet vor allem die Qualität: Vor der Kurve verlangsamen, anfangs Kurve Gas anlegen, Fahrbahn voll ausnützen und vorausplanen, sich nicht überraschen lassen.

In der Abschlussbesprechung konnte ich fast allen gutes Verhalten, zumindest gute Ansätze für Fortschritte bescheinigen. Das Jahr ist noch jung, und dieser gemeinsame Samstag sollte ja der Start für eine gute, sichere und spassige Töff-Saison werden. Und es schwang etwas Melancholie mit, da alle wussten, dass dies nun die letzte Möglichkeit in diesem Rahmen war. Auf alle Fälle waren alle insgesamt auf ihre Rechnung gekommen und, abgesehen von dem Umkipper, gab es nirgends Schäden. Als Instruktor kam ich natürlich nicht mehr zum Fotografieren und vielleicht könnte mir der eine oder andere Teilnehmer noch ein Bildchen übermitteln, sei es per Mail oder per WhatsApp.





Zurück auf dem Platz, es war schon um die 5 Uhr, empfing uns Tinu, der seine Gruppe bereits verabschiedet hatte. Er machte noch eine Schlussrunde, erkundete sich nach dem Befinden und ob auch alle genügend auf die Rechnung gekommen sind. Alle waren durchs Band mit ihm zufrieden – und auch mit mir. Mir hatte vor allem der letzte Teil wieder jede Menge Spass gemacht. Die Verhältnisse, die diese Umgebung bietet, sind einfach einmalig – genauso wie die Veranstalter, die diese Kurse immer wieder auf die Beine stellten. Mit diesen Kursen konnte ich

meinen Kunden etwas anbieten, das weit darüber hinaus geht, was mir in Zürich und Umgebung möglich war. Es war eine Ergänzung zu meinen KT1- und KT2-Kursen. Bei mir war im letzten Jahr endgültig Schluss, hier in Interlaken wird es am 23. Mai 2026 sein. **Noch sind Plätze frei!**

Die Rückfahrt trat ich wieder mit Efehan und Mircea an, sie führte diesmal über Sigriswil, Teuffenthal nach Steffisburg, wo wir uns von Efehan trennten. Er fuhr nochmals nach Bönigen für eine zweite Nacht, während Mircea und ich auf einer etwas geänderten Strecke zurück nach Zürich fahren.



Urs Tobler – Albisstrasse 11 – 8800 Thalwil WhatsApp +41-79 433 10 62 Mail: [urs.tobler@datacomm.ch](mailto:urs.tobler@datacomm.ch)

English (text only)

This advanced training course, run by 'moto-trainingskurse.ch', will take place for the VERY LAST TIME this spring. There are still a few places left on the upcoming dates.



**Weiterbildungskurs  
auf dem Flugplatz Interlaken**

**Anmeldung direkt bei [moto-trainingskurse.ch](https://moto-trainingskurse.ch)**

**Verschiedene Daten möglich:  
\* ~~Sa, 25. Apr~~ ausgebucht ~~Fr, 24. Apr.~~  
\* Sa, 16. Mai - Brücke an Auffahrt  
Sa, 23. Mai - Pfingstsonntag**

**\*) Möglichkeit Gruppe zu leiten**

## Report on the first training session of 2026, held on Saturday 25 April

As I do every year, I had advertised the Interlaken refresher course for 2026 on my website when I heard that my Töff-FL (motorcycle teacher) colleagues were going ahead with it again.

Unfortunately, only a few people have signed up (3 for the first date, 5 for the second – these are the only dates when I can act as tour guide!). It's not too late yet... Two members of the 'Sunset Riders' have already signed up for 23 May; you're welcome to join them.

As we do every year, we met in Uitikon-Waldegg; this time, we set off at 3.30 pm. As Khash had cancelled (he's coming on 16 May now), there were only three of us for the outward journey: which usually means we make good time. Mircea was joining us for the first time, whereas Efehan was a repeat offender.

The route I ride regularly, which I originally mapped out for the 'Stella Alpina' tour, takes in mainly small roads, some of them very narrow indeed. There are plenty of bends, but also beautiful views of the mountains of Central Switzerland. Over the various hills of the Aargau and Lucerne lakes. The little town of Sempach is a jewel in the necklace, then on via Neuenkirch to Hellbühl and Malters, followed by the small

mountain pass road over the Rengg to Entlebuch. There we have our 'regular haunt', originally the 'Pfisterhuus' confectionery, now known as 'Kreisel-Beck' and situated at the roundabout with the turn-off towards Glaubenberg, where we stopped for a break this time too.

From Entlebuch to the Emmental, where we head towards Schallenberg via Wiggen, stopping every time to take a photo at the summit. Despite setting off early, it was already just before half past six, so our plan to cycle the Eriz–Sigriswil route to Lake Thun on the way there was a bit ambitious if we were to arrive on time. At the turn-off for Eriz, a motorcyclist was standing there studying an information board. Optimistic as ever, I thought it would be fine, and so we ended up in Eriz in front of the no-entry sign; the route to Hollenbach is closed until the end of June. We didn't regret a thing, as we were now able to ride back through the winding maze to Oberlangenegg on Schallenbergstrasse. To avoid the Friday evening traffic in Thun, we decided to take the motorway from Steffisburg for the rest of the journey to Interlaken. Just before half past seven, we arrived in Bönigen, where Mircea filled up his tank. Once again, our plan to arrive earlier hadn't worked out. We checked into our rooms and headed straight for dinner.



The location of the 'Hotel Oberländerhof' is unique, right on the shores of Lake Brienz. The sunrise is a real treat: first the treetops are bathed in a soft light, then the sun's rays reach ever lower. Waking up here is a truly special experience. We had arranged to meet for breakfast at 7 o'clock. The cosy dining room with a view of the lake, and the breakfast buffet in the adjoining room, lend everything a special atmosphere. Being a guest in this hotel, built in 1900 in Art Nouveau style, is a privilege. I have been coming back here time and again for many, many years... The hotel is now run by the third generation of the family, Jasmin Gerber and her husband, who is in charge of the kitchen.

Picture from Facebook

Efekan had decided to spend a second night here. Once Mircea and I had settled our bill, we set off together. The journey to the meeting point at Interlaken airfield takes barely five minutes by car. Freshly fed, we stopped for a coffee at the registration desk: here too, a reunion, four familiar faces taking part in the driving lessons together – for the very last time, as Küre, the eldest and spokesperson for the team of driving instructors, noted somewhat wistfully right at the start. It's all over now!

After we had checked in at the barracks, whilst more participants were still arriving, we finally gathered for the official welcome. Alongside Hans-Jürg and Küre, who had launched the courses 40 years ago, Tinu and Felix were standing by their side this time. I had spent a large part of my past with all four of them, during driving instructor training and further education, but also during driving instructor professional examinations. I had even travelled through the Sahara Desert with Tinu once, on one of a total of four desert trips organised by Thomas Trossmann's Wüstenfahrer GmbH. My role on this course was, on the one hand, as a translator for the English-speaking participants, whom I frequently brought along, but also as a photographer and, at times, a co-instructor, particularly during the on-road driving sessions. At the airfield, there are usually around 7–9 participants per group; when out on the roads, we try to work with smaller groups.

Whilst the first-time participants (with the exception of my workshop-experienced participants) were assigned to Hans-Jürg Leuenberger's group, we decided to join Tinu Neuhaus's group. First, we did a tour of all the available venues before gathering for an introductory session. It became clear that, across the board, these were very loyal participants who, out of conviction, had chosen to take part in this season opener time and time again. And everyone was already regretting that this would be the last time...

The first riding exercises (no picture) were designed to improve stability at low speeds. First riding straight ahead, then through a tight slalom course. It soon became clear that hardly anyone was struggling with this; feet rarely touched the ground. And when they did, it was usually down to the bike: if you're already hitting the footrests with just a slight turn of the handlebars, then after the winter break your leg might be a bit quicker off the pegs than during the current season. That's exactly why everyone had come – to regain their usual confidence as quickly as possible. With targeted corrections, Tinu and I tried to show the participants ways to approach the whole thing with ease and find their composure as quickly as possible. There are various ways to find your balance: using the clutch against the brake (not entirely without risk with automatic gearboxes) or by playing with the throttle and clutch and using your body to help. To each their own, but it's about discovering that there are other ways. And before long, time was up, and it was time for a morning snack! Everything is included in this course; you never have to get your wallet out all day.

Tinu liked the good balance of being challenged without being overwhelmed. After the morning snack break, he got straight down to business: emergency braking! With today's bikes, that's no easy task, not even for the instructor. ABS isn't the same for every make and model – and that's exactly what we wanted to find out together. I particularly liked the fact that Tinu didn't just explain it in simple terms, but also demonstrated everything straight away. That way, you had a clear picture in your mind of what was going to be asked of you and how to do it. I think that helped a lot – it did take a bit of extra time after the explanations, but we saved time in the long run because everyone was able to successfully carry out the task straight away. In a football team, you'd call that 'efficiency' ...

With ABS, it's easy to start at town speeds: there's hardly anything you can do wrong. The task was to perform an emergency stop (you should only do an emergency stop in an emergency!) from a speed of 60 km/h. I took up position to monitor the braking point, whilst Tinu watched the brewers from the front. Almost everyone braked 'without cheating' – though whether 'without fear' was hard to tell. Double the speed results in four times the braking distance; so far, so good. But who actually hit 120? Tinu monitored it with a V-meter and there was only one participant who actually approached at 121 km/h. The best result below that was 114 kilometres per hour!

Unfortunately, she wasn't rewarded for it, as she apparently didn't have her front wheel completely straight when coming to a standstill and consequently tipped over. Nothing much actually happened – just a few marks on the plastic and the crash bar – but the cheap original hand guard on the expensive Harley Pan America gave way and the 'knob' on the clutch lever snapped off. When a machine this big tips over, it really tips over – even I had to learn this painful lesson myself after over 50 years of motorcycling experience, when my new BMW R 1300 GS in the Trophy version (with a slightly higher chassis) listed to one side as I was dismounting: I couldn't stop it anymore! As I hadn't put the side stand down beforehand, I had to let it tip over onto the ground very slowly. The estimate for this tip-over whilst stationary came to 2,800 francs; for the various items, a discount of between 10–25% was applied, and two items were even charged at no cost (presumably not replaced either). For a customer with comprehensive insurance, this incident would have cost well over 3,000 francs (around 4,000?), mind you, for a fall whilst stationary!!!

To lift a motorbike on your own, stand with your back to it, brace yourself against it and lift it upright.

After the braking exercises, we drove back to the village to have lunch at the restaurant. It was a brilliant meal: beef ragout, mashed potatoes and vegetables, with soup to start. You could order a drink or help yourself to mineral water, and the coffee was included too. With four groups there, the restaurant was pretty full, but the service was top-notch as always. At half past one, Tinu announced that he would be expecting us back at the site at 1.50 pm.

After lunch, it was time for cornering practice: each rider had to complete six laps of a circuit using three different riding positions: neutral, upper body leaning towards the inside of the bend (the 'hanging off' style), and upper body upright (leaning the bike into the bend) – two riders were always on the track at the same time. The rest completed a giant figure of eight, making use of the entire track: in the first half,

the focus was on upshifting and downshifting, with the turning corner under acceleration. The second part involved corner braking without stopping. Even in the giant figure of eight, braking into the corner was required, as can sometimes happen in real-world situations. Some of the participants had bikes equipped with cornering-capable ABS systems. These could be tested here on the closed track. The circular course allowed for a speed of around 30 kilometres per hour, and the braking distance was extremely short. In reality, you have to keep a closer eye on the line of the bend.



Both circuits were completed, both anti-clockwise and clockwise. I showed the rider the first photo, and just a few minutes later things were already looking a bit better. The first lean angle can be managed without any problems even in the rain; the second could already become dangerous in wet conditions, depending on the grip. (before: 14:17:08, after: 14:21:54)



The upper bend of the long figure of eight: here too, the eye technique is key – wherever I look, that's where I go! Front position: neutral, rear: slightly pressed down – just like an enduro rider! In tight bends, you tend to press down more, which helps you keep an eye on things. Enduro riders with knobby tyres often press down so they can counteract the onset of skidding.

After we'd had a bit of a go here, we moved on to the 'comfort speed' exercise: foolishly, everyone already knew the drill, but it's really insightful the first time round. How fast do you take this bend? A specific instruction, then the attempt... After everyone had gone through it several times, keeping an eye on the speedometer out of the corner of their eye, it's always roughly the same. Next: what's the maximum speed at which you can get through it? The first time round, the cautious ones say: plus 5–10 km/h; the daring ones might estimate 10–15 km/h. On subsequent attempts, it's perhaps 2 or 3 km/h more, hardly ever 5 km/h, unless someone's gone before you like Granny.

On the 'feel-good bend': riders set their own pace on each lap, so I contented myself with taking photos. Here's the result: the halved tennis balls were cleared away after a short while, and I managed to snap a shot of a 'flying ball' ... You could spot some distinctive riding styles; some really put their foot down. Just watching can be great fun too! Some came in too fast at the start, others tried to be a little faster each time. "A little?" – just a tiny bit faster.

By now it was half past three, time for a quick drink in the barracks and then to complete the final exercise on public roads. We split up: Tinu took the fast riders, whilst the rest of us lined up behind me. The journey there was a bit of a fuff due to various roadworks, though these were well organised. I prefer the route to Habkern, as it isn't too fast and never gets boring. Heading towards Beatenberg, I often find the straight stretches too long. And what we love, of course, are the bends. On the first run, I led the way for everyone for a bit; the aim was not to lose them and to maintain a pace that matched their riding ability. My main criticism of the group had been the excessive gaps between riders. But that soon improved.

In the second run, I was in second place: this allowed me to closely monitor line choice, vision technique and pace management. As everyone always tries to go as fast as possible rather than doing it as well as possible, it is the quality that suffers most of all: slow down before the bend, open the throttle at the start of the bend, make full use of the track and plan ahead, and don't let yourself be caught off guard.

In the debriefing, I was able to commend almost everyone for good behaviour, or at least for showing promise of improvement. The year is still young, and this Saturday together was meant to be the start of a good, safe and fun motorcycling season. And there was a touch of melancholy in the air, as everyone knew this was now the last opportunity to do this in this setting. In any case, everyone got their money's worth and, apart from the one who went off the road, there was no damage anywhere. As an instructor, I naturally didn't get round to taking any photos, so perhaps one or two of the participants could send me a picture, either by email or via WhatsApp.

Back at the square, it was already around 5 o'clock, and we were met by Tinu, who had already seen his group off.

He did a final round, checking in to see how everyone was feeling and whether everyone had got their money's worth. Everyone was thoroughly satisfied with him – and with me too. I'd particularly enjoyed the last part again.

The conditions this area offers are simply unique – just like the organisers who kept putting these courses on time and again. With these courses, I was able to offer my clients something that went far beyond what was possible for me in Zurich and the surrounding area. It was a complement to my KT1 and KT2 courses. For me, it came to a definitive end last year; here in Interlaken, it will be on 23 May 2026. There are still places available!

I set off on the return journey with Efean and Mircea again; this time the route took us via Sigriswil and Teuffenthal to Steffisburg, where we parted ways with Efean. He headed back to Bönigen for a second night, whilst Mircea and I took a slightly different route back to Zurich.