

Weiterbildungskurs auf dem Flugplatz Interlaken

Anmeldung direkt bei 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



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 Brienzersees. 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!



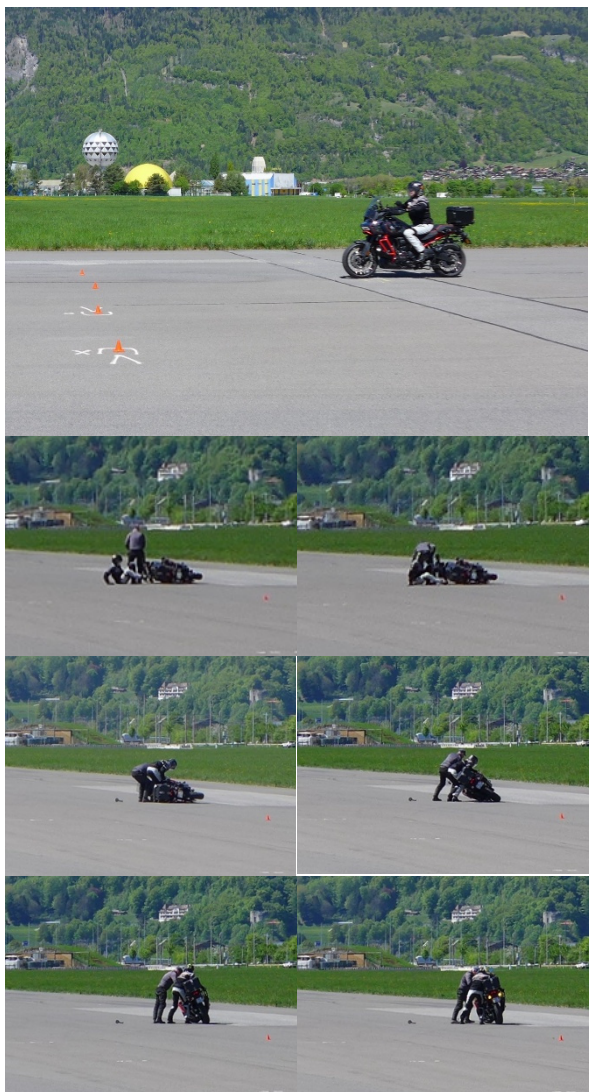
Nachdem wir uns in der Baracke gemeldet hatten, währenddem immer noch weitere Teilnehmer eintrafen, besammelten wir uns schliesslich zur offiziellen Begrüssung. Neben Hans-Jürg und Küre, die die Kurse vor 40 Jahren ins Leben gerufen hatten, standen diesmal Tinu und Felix an ihrer Seite. Mit allen von 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 ...

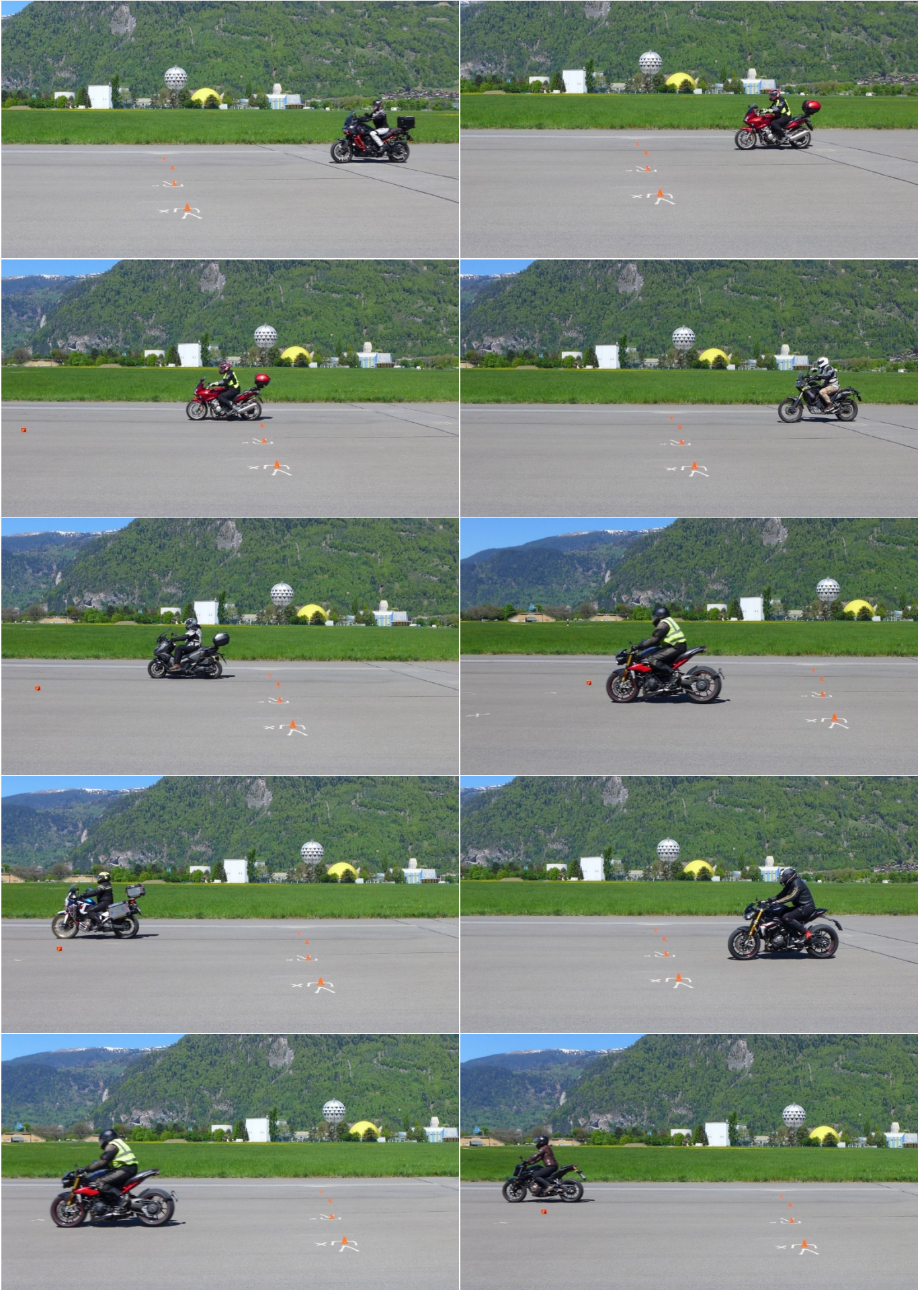


Mit ABS kann man leicht mit Innerortsgeschwindigkeit beginnen: Allzu viel kann man kaum falsch machen. Gefragt war eine Vollbremsung (Notbremsung kann man nur in der Not machen!) aus einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Ich bezog Stellung, um den Bremspunkt zu überwachen, während Tinu die Bremsenden von 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 Gripp 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 «fliegender 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 Efekan und Mircea an, sie führte diesmal über Sigriswil, Teuffenthal nach Steffisburg, wo wir uns von Efekan 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