

Die Reise vom Waldsterben zum Klimagipfel: Lüge oder Wirklichkeit?

Ganz zu Beginn meiner Fahrlehrer-karriere fand in der Schweiz das «Waldsterben» statt: Mit Bildern aus der Tschechoslowakei wurde uns suggeriert, wir wären auf dem besten Weg dazu, unsere Umwelt nachhaltig zu zerstören. Nach extrem trockenen Sommern 1983 und 1984 folgten extrem kalte Winter mit Temperaturen in Zürich über Wochen von minus 20 Grad! Warum ich das so genau weiss? Damals war ich jeden Morgen als Zeitungsverträger am Zürichberg unterwegs und erlebte das Wetter buchstäblich hautnah: Während ich im Sommer zu Fuss meine Tour in etwa 45-50 Minuten absolvierte, war es bei minus 20 Grad eine zweistündige Tour: Bei dieser Kälte konnte man keinen Schritt rennen, wegen des gefrorenen Bodens wie auch wegen des Atmens. Da es zwei Winter hintereinander so kalt war, schrieben die Zeitungen damals, dass dies «der Anfang der nächsten Eiszeit» sein könnte...

Unser Wald, für den sich sonst nicht so viele Leute interessieren – dessen Pflege auch teilweise in vergangenen Jahrzehnten, seit die Leute kein Holz mehr zum Heizen brauchten, vernachlässigt worden war – zeigte nach diesen kalten Wintern Anzeichen von Schäden, die von vielen («Grün» war politisch inzwischen auf den Plan getreten) als besorgniserregend taxiert wurden: Den Bäumen wurden in der Stadt Zürich je nach Zustand gelbe, rote oder grüne Bänder umgelegt. Es war ein tristes Bild, einer Allee nachzufahren, wo vorwiegend «sterbende» Bäume den Strassenrand säumten. In der Presse und im Fernsehen tauchten Bilder aus der Tschechei auf, die durch die Schwerindustrie entlaubte Wälder und tote Bäume zeigten. Das Schreckensgespenst wurde so eindrücklich geschürt, dass aus dem Verbot von Katalysatoren bis November 1985 ein Obligatorium für Neuwagen ab dem 1. Januar 1987 wurde: Das Resultat einer *Sondersession des Bundesparlamentes* wegen des Waldsterbens, europaweit ein Unikum. (Fast) Alles wurde dem Individualverkehr in die Schuhe geschoben. Dass aber genauso die Heizungen der vielen neugebauten Wohnblocks, die Kehrichtverbrennungsanlagen, in grosser Zahl seit den 60er-Jahren gebaut, oder die ständig wachsende Industrie zur Luftverschmutzung beitrugen, wurde beinahe ausgeklammert. Das Gute der ganzen Übung ist, dass seither alle Emittenten so nach und nach ihren

(Fortsetzung auf Seite 6)



Mit der BMW S 1000 RR greifen nun die Bajuwaren nach den Sternen. Sie wollen den Japanern bei den Supersport-Maschinen das Fürchten lernen, was mit nominell 193 PS aus 1000 Kubik offenbar gelungen ist. MOTORRAD hat sogar 202 PS gefunden!

Motorrad-Jahr 2010: Stärker, schneller, besser?

202 PS – darauf hat die Welt gewartet: Während sich in den Achtzigerjahren die deutschen Hersteller und Importeure eine «Selbstbeschränkung» von 100 PS auferlegten (stärkere Maschinen mussten *grau*, also ohne Segen des offiziellen Importeurs eingeführt werden), setzt nun prompt BMW die Latte, woran sich die (japanische) Konkurrenz orientieren muss, wieder eine Stufe höher! Während die TÖFF-Presse ehrfurchtsvoll aufschaut, hat die Sensationspresse garantiert bald wieder genügend Futter, um gegen *alle Motorradfahrer* zu hetzen! Im Gegensatz zum Auto, wo man für 200 PS mehr als 50'000 Franken in die Hand nehmen muss, bekommt man sie auf 2 Rädern um die Hälfte. Fragt sich nur, wo man ein solches Gerät auf unseren Strassen dementsprechend sicher bewegen kann?



Endlich ist sie da, der neue Sporttourer VFR 1200 F von Honda! Das V-4-Konzept neu definiert, zielt mit dem Kardanantrieb eindeutig in die BMW-Klientel. Die deutschen Motorradschriften lassen an ihr (fast) kein gutes Haar...

Die Zeit der schnellen Würfe ist vorbei: Heute lässt sich jeder Hersteller auch aus Kostengründen Zeit, bis er ein neues Modell lanciert. Pannen, wie es jüngst bei Aprilia passiert ist, dass sie die Journalisten nach Hause schicken mussten, weil bei der Neuvorstellung alle Motoren geplatzt waren, gehören zur Seltenheit. Dass aber die Kunden wegen der schnellen Modellwechsel zu Testfahrern werden, scheint für zumindest europäische Hersteller eine Alternative: Hauptsache die Verkaufszahlen stimmen. Solche Spielchen können sich die Japaner nicht leisten: Schon wegen der weiten Distanzen zum Markt gehen sie keine Risiken ein. So muss sich der Kunde um Jahre gedulden, bekommt dann aber ein ausge-reiftes Produkt – guter Wein braucht auch seine Zeit zu reifen: Na dann, prost!



Die Japaner legen die Einsteigermodelle neu auf! Links die erneuerte ER6-n von Kawasaki, mit noch frecherem Design, rechts die XJ6 Diversion von Yamaha, die es nun in 3 Versionen gibt: Ohne, mit Halb- und mit Vollverschalung.



Gegen oben keine Grenzen: Die Boss Hoss mit ihrem V-8 mit 5,7 Liter Hubraum, 355 PS und 535 kg Lebendgewicht kann auch in einer Ausführung mit 8,2 Liter-Motor, 502 PS und 625 kg geordert werden. Wer sich lieber mit 3 Rädern eindecken will, muss sich das Triumph 2,3 Liter-Trike von Rewaco anschauen, mit Autoprüfung zu fahren: Preis unbekannt.



Das Ausbildungsangebot an der Tramstr. 100

«Erste Schritte»:

Wer noch nie mit einem Motorrad gefahren ist, darf laut unserem Gesetz unbegleitete Lernfahrten mit seinem Lernfahrausweis unternehmen. Da bis ins Jahr 2003 dies nur mit Maschinen oder Rollern von maximal 125 Kubik Hubraum geschah, führte dies auch kaum zu Problemen in der Praxis: Kein Mensch kam auf die Idee, jemanden direkt auf eine 250 Kilogramm schwere Maschine zu setzen, höchstens mal auf einem Feldweg oder einem Parkplatz – weit, weit weg von jeglichem Verkehr. Aus Erfahrung beginne ich mit jeder Person auf einer kleinen, unproblematischen 125er-Maschine, und dies seit meinen ersten Anfängen 1982 auf einer Honda CM 125 C. Selbst auf dieser, nur 145 Kilogramm schweren Maschine sind vor allem kleinere und leichtere Personen gefordert. Nach den ersten Fahrerfahrungen versuchen wir es dann mal mit einer etwas grösseren Maschine in der Mittelklasse.



Ohne eigenes Motorrad und ohne Lernfahrausweis schnuppern – beim Profi mit der grössten Erfahrung!

«Individuelle Ausbildung»:

Sie geht bis zur Führerprüfung, Kat. A1 für Autolenker auch ohne Prüfung. Es gibt vieles, das man nicht im Gruppenunterricht lernen kann: Beispielsweise das Kurvenfahren, Abstände einhalten oder die Maschinenbedienung bis hin zum Schalten. Wer es nicht von Grund auf richtig lernt, hat später viel mehr Mühe, falsche Verhaltensmuster zu ändern. Etwa 50 Prozent meiner heutigen Kundschaft haben ihre obligatorische Grundausbildung in einer anderen Fahrschule gemacht. Nur ganz wenige davon haben dort wirklich etwas Positives für ihre Laufbahn mitgenommen! Bei den meisten beginnt es schon bereits mit dem Fahren zu zweit beim Anhalten und Fuss abstellen: Ohne Konzept kippen wir mal nach links, mal nach rechts, meistens verbunden mit einem harten Bremsnicken! Ohne das Können und Bewältigen dieser Grundlagen kommt bei mir jemand schon erst gar nicht in den Gruppenkurs.



Klein muss beginnen, wer einmal gross rauskommen will: Bringst Du nicht die geeignete Maschine mit, können wir mit unseren helfen!

«Grundausbildung»:

Seit es die obligatorische Grundausbildung auch für die schweren Maschinen, und damit das direkte Einsteigen auf diese ohne Umweg über die 125er-Klasse gibt, erlebe ich viel, ab und zu auch zuviel! Viele Anfänger sind hoffnungslos überfordert und lassen ihre Maschine fallen, oder noch gefährlicher: Sie stürzen und bringen auch andere Mitlernende in Gefahr! Nur mit viel Glück ist bis zum heutigen Tag nie etwas schlimmeres passiert. Geduld ist nicht die Stärke vieler Anfänger. Will man aber gefahrlos das Töfffahren erlernen – allein dieses ist ja schon gefährlich genug –, dann muss man geduldig Schritt um Schritt, «step by step» vorwärts gehen, wie beim Bergsteigen: Einmal keinen festen Tritt unter dem Fuss und der Absturz ist vorprogrammiert. Bei uns gibt es keine Minimalausbildung im Gruppenunterricht, und dies «aus guter Erfahrung»!



Angst abbauen vor der Schräglage, der grossen Maschine – gleich zu Beginn: Angst ist ein schlechter Begleiter!

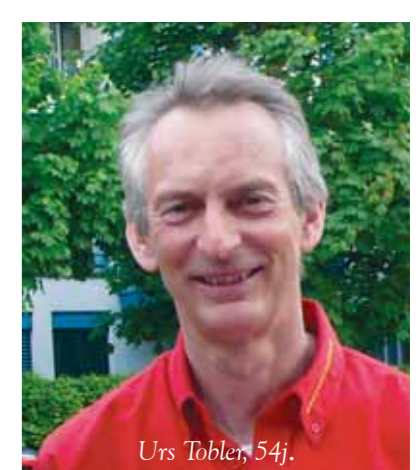
«Weiterbildung»:

Das gibt es bei mir seit 1985, als ich als Schlussarbeit im SMFV-Instruktorenkurs das Thema «Frühlingseinfahrkurs» bearbeitete: Seither haben sich meine Weiterbildungskurse stets weiterentwickelt und dank der grossen Erfahrung, auch in der Weiterbildung für Motorradfahrer, gelingt es mir immer wieder, lernwillige Teilnehmer zu begeistern! Wie in der Einzelausbildung möchte ich mit jedem Teilnehmer bis zum Abend ein persönliches Lernziel erreichen, sei es im Umgang mit seiner schweren Maschine, die dabei etwas leichter wird, beim engen Wenden im Langsamfahrbereich, beim Fahren im Realverkehr. Dafür bin ich berühmt bis weit über die Landesgrenzen hinaus, seit mehr als 20 Jahren kommen immer wieder Gruppen aus Deutschland zu mir in die Weiterbildung. Dabei werde ich durch mein langjähriges Instruk-torenteam unterstützt, die auch mal bei mir als Kandidaten begonnen hatten.



Weiterbringen sind bei uns nicht leere Worte: Wir holen Dich da ab, wo Du stehst und bringen Dich auch individuell weiter! Links bei Beginn, rechts 7 Minuten später!

«Wir tun aus Erfahrung mehr für Deine Sicherheit»



Urs Tobler, 54j.

«Editorial»

Seit 1987 «Töff, Töff – nüt als Töff!»

Zum 29. Mal starte ich in eine neue Töff-Saison als Fahrlehrer – eine, vielleicht für viele, beinahe erschreckende Zahl. So viele Jahre und immer das Gleiche?

Nein, mitnichten! Erstens waren da am Anfang die Lehrjahre, denn als ich zu meinem grossen Traum aufbrach, Lehrer für Töff-FahrerInnen zu werden, gab es praktisch niemand in der ganzen Schweiz, der nur annähernd einen entsprechenden Unterricht anbot. Es gab auch keinen Ort, wo man dies lernen konnte. Im frisch gegründeten Töff-Fahrlehrer-Verband lehrten sie das deutsche Modell für erste praktische Fahrübungen in Seminaren: Ein Ausbildungskonzept ohne genaue Details wie in der Autofahrschule. Es wurden zwar Übungsbeispiele aufgezeigt, wie Blickpunktfahren, doch war das nur eine Umsetzung von Inhalten einer Autofahrlektion.

Wie sag ich's meinem Kinde?

Das Ausbilden von motorisierten Zweifahrern musste ich mir selbst beibringen: Z. B. vergingen 6 Jahre, bis ich wusste, wie man einem Töff-Fahrschüler das richtige Schalten beibringt! Zu einem späteren Zeitpunkt durfte ich in der Fahrlehrer-Ausbildung tätig sein und konnte meine grosse Erfahrung anderen Fahrlehrern weitergeben: Dabei erlebte ich viele junge Fahrlehrer, die selbst noch mit den elementarsten Dingen wie Kurvenschräglage, Fahrzeugbedienung, usw. zu kämpfen hatten, wie meine Fahrschüler. Mein Gedanke: Wie wollen die ihren Schülern etwas beibringen, das sie selbst noch nicht können, selbst noch nicht verstanden haben?

Meine Kunden, egal ob bei den ersten Schritten, in den Aus- und Weiterbildungskursen oder bei Veranstaltungen können von meiner Erfahrung in der Ausbildung von tausenden an Fahrschülern, von hunderten an Fahrlehrern profitieren – und das seit 28 Jahren: Ich bin stolz darauf!

Herzlichst

Urs Tobler