



Neue Adresse: Apfelbaumstrasse 28



NEUE REGELN AB 1.1.2021

– den Richtlinien der EU angepasst: Kein Direkt-Einstieg mehr in Kat. A unbeschränkt ab 16 Jahren 125 Kubik, max. 11 kW

Seite 2

NEW RULES IN LICENSING Page 2



QUALITÄT VOR QUANTITÄT

In der 1.«NUR-Motorrad-Fahrschule» steht die Betreuung, im Einzel- wie im Gruppenunterricht, an erster Stelle!

Seite 3

QUALITY FIRST Page 3

– expect more from the professional



32 JAHRE «TRAMSTRASSE 100»

Rückblick auf eine erlebnisreiche Zeit

Seite 4 + 5

«TRAMSTRASSE 100»-HIGHLIGHTS

What a great time in all the years

Page 4 + 5

IM DIENSTE VON TÖFF

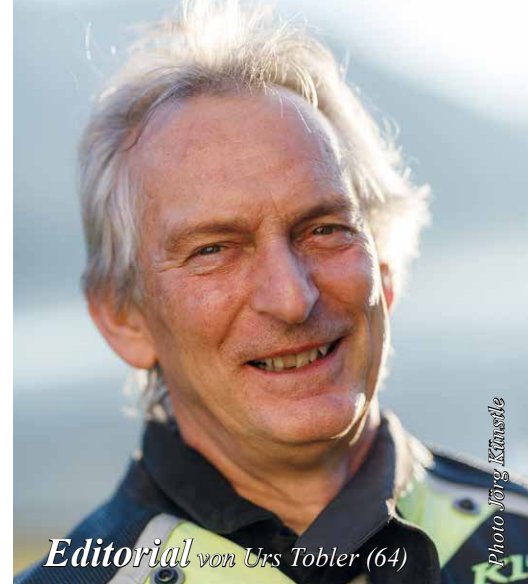
Tages-Tour – Kurven-Kultur kompakt mit Dimitri Hüppi

Seite 7

TÖFF JOURNEY WITH URS TOBLER

A one-day journey with lots of curves

Page 7



Editorial von Urs Tobler (64)

Photo Jörg Kästle

Am Wendepunkt?

2020 ist, nicht nur für mich, ein Schicksalsjahr: Als ich mit 15 Jahren in der Mittelschule im Lee in Winterthur in einer Geschichtsstunde sass und mir überlegte, dass ich im Jahr 2020 dann 65 Jahre alt sein werde – ein alter Mann ;-)- war das riesig weit weg! Auch anlässlich des Millenniumswechsels auf der Gräberpiste in Algerien dachte ich, wie entfernt das Schicksalsjahr noch wäre... Doch nun ist es da, früher als ich gedacht habe und ich werde im August 65 Jahre alt, ein alter Mann! Im Herbst besuchte ich einen Fahrlehrer-Weiterbildungskurs im Gelände, ja ganz so stürmisch bin ich nicht mehr unterwegs wie auch schon. Auf der Rennstrecke, das war im Sommer, war ich nicht zu bremsen – da habe ich noch einen Zacken zugelegt. Eigentlich fühle ich mich – trotz meinem Alter – noch fit, geplant ist, in Zukunft bei historischen Rennen mitzufahren.

2020 ist ebenfalls ein Schicksalsjahr für die Führerausweisregelung: Die Einführung (im Jahr 2003) des Direkteinstiegs für die Kat. A unbeschränkt läuft aus, wer seinen Lernfahrausweis nach dem 1.1.2021 löst, darf mit maximal 35 kW (Kat. A2) unterwegs sein. Wer die Prüfung besteht, kann nach zwei Jahren klagloser Fahrpraxis aufsteigen, muss aber in Zukunft eine weitere Töffprüfung für die Kat. A unbeschränkt machen. Dies war auch vor 2003 der Fall, nur dass die Einstiegsklasse damals A1 mit maximal 125 Kubik (jedoch bis zu 42 PS!) hiess. Was mir für die Zukunft der jungen Töfffahrer mehr Sorgen bereitet, ist die Änderung, dass ab 16 Jahren bereits mit 125er-Maschinen gefahren werden darf, mit maximal 11 kW. Dies sind in der Regel zwar ruhigere Viertakt-Motoren, aber damit wird bestimmt mehr zu zweit gefahren – ohne die entsprechende Verkehrserfahrung werden die Unfälle vermehrt mit Sozius passieren. Der ewige Spruch, dass wir (die Schweiz) uns der EU angleichen ist eine Farce: Nirgends in Europa darf ein Fahranfänger allein auf die Strasse gehen, ausser bei uns! Ohne Kontakt zu einem Fahrlehrer kann weiterhin 4 bis 8 Monate allein herumgefahren werden. Ich befürchte, dass die neue Regelung viel Leid über viele Familien bringen wird!

Herzlichst Dein *Urs Tobler*

New home of ♥ I love Töff ♥



Neuerungen bei der Führerausweis-Regelung per 1.1.2021

Im Jahr 2003 trat eine umfassende Änderung in der Zulassung für Lernfahrende auf Motorrädern und -rollern in Kraft: Bis zu diesem Zeitpunkt konnte jemand nur mit einer 125er-Maschine beginnen. Ab Prüfung galt eine 2-Jahresfrist bis zum Erwerb einer grösseren Kategorie. Nun war es ab 25 Jahren möglich direkt, ohne irgendwelche Fahrpraxis auf motorisierten Zweirädern, einen Lernfahrausweis zu lösen und mit **irgend einer Maschine, vom 50 PS starken, braven Mittelklasse-Allrounder über den 400 kg schweren Luxus cruiser bis zum rennstreckentauglichen 200PS-Geschoss** (O-Ton offizielle Webseite der Motorradimporteure) zu beginnen! 2003 gab es zwar noch keine käuflichen 200PS-Geschosse, aber natürlich ganz viele Maschinen, die Lernfahrenden den Traum schnell zu einem Albtraum werden liessen. Ein mir bekannter Motorradhändler meinte damals zu dieser Neuerung, dass er **sein Geld mit lebenden und nicht mit toten Motorradfahrenden verdient**: Deshalb empfahl er allen Anfängern, vernünftigerweise in der Mittelklasse zu starten. Was damals nur eine Empfehlung war, ist **ab dem 1.1.2021 Pflicht**. Unabhängig vom Alter müssen alle in der Klasse A2 bis max. 35 kW beginnen. Wenn sie nicht in einer kleineren Klasse (neu: ab 16 Jahren 125 Kubik statt 50 Kubik) bereits eine obligatorische Grundschulung absolviert haben, müssen sie neben insgesamt 12 Stunden die praktische Führerprüfung bestehen. Frühestens 2 Jahre später ab Prüfungsdatum gibt es die Möglichkeit, den Lernfahrausweis für die Kat. A unbeschränkt zu lösen und damit **eine neuerliche Führerprüfung abzulegen**. Das Eintrittsalter für Maschinen grösser als 125 Kubik bleibt weiterhin bei 18 Jahren. Den Direkteinstieg für über 25jährige Einsteiger gibt es nach dem 31. Dez. 2020 also nicht mehr. Ob die Möglichkeit, als 16jährige bereits 125er zu fahren, zu einer grösseren Unfallhäufigkeit bei den jungen Fahrern kommt, weiss niemand – aufgrund der Erfahrungen in anderen europäischen Ländern muss es mindestens befürchtet werden. (Untersuchungen bfu)



At the turning point?

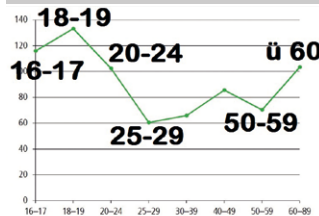
2020 is a year of destiny, and not just for me: When I was sitting in a history lesson in the school house in Winterthur aged 15 and thinking I will be 65 years old in 2020 and an old man ;-) that was far far away! Then on the occasion of the millennium change I was riding the graveyard desert trial in Algeria and still I thought how far away that year of fate was ... but now it is here, so much sooner than I could have imagined, I will be 65 years old in August that be that old man. In the autumn I attended an off road-training course for riding instructors and it seems I am not as carefree as I used to be. In the summer on the race track though I managed to gain a little bit more speed, there I still feel fit despite my age and I have plans for historic races in the future.

2020 is also a fateful year for the provisional driving license zu provisional motorbike license. The introduction in 2003 of direct entry for the cat. A license without any restrictions will be phased out, anyone who asks for their provisional driving licence after 1.1.2021 will be restricted to a maximum of 35 kW (Cat. A2). Those who pass the test can then upgrade after two years of clean riding, but in future must pass another motorcycle examination for Cat. A without restriction (<35 kW). This was also the case before 2003, only that the entry class at that time was called A1 with a maximum of 125 cc (but up to 42 hp!). What worries me more for the future of young motorbike riders is the change that allows 16 year olds to ride 125cc machines with a maximum of 11 kW without training from qualified instructors for as long as 4 to 8 months. These are usually quieter four-stroke engines but they will certainly be ridden more with pillions and in groups and without appropriate training accidents will happen more often. The eternal saying that we (Switzerland) are adapting to the EU is a farce, nowhere in Europe may a novice rider take to the road alone and untrained except here! I fear that the new regulation will bring much suffering to many families!

Sincerely

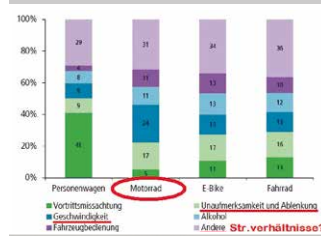
WS Tobler

Schwere Personenschäden pro 100 Mio. Personenkilometer bei Motorradfahrern nach Alter, 2015



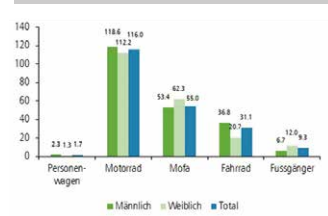
Quelle: bfu: Sicherheitsdossier Nr. 17, 2018

Verteilung der Hauptursachen bei schweren Unfällen nach Verkehrsteilnahme des Hauptverursachers © 2013-2017



Anteil der Ursachen für schwere Unfälle

Unfallzahlen nach Verkehrsteilnahme Jugendliche (15-17 J.)



Quelle: bfu: Sicherheitsdossier Nr. 17, 2018

Deutliche Spitzen bei den schweren Unfällen zeigen sich bei den 16-19-Jährigen beim Motorradfahren und bei den 18-24-Jährigen bei der Nutzung von Personewagen.

Kollisionen sind in allen Altersgruppen häufig, insbesondere bei den 15- bis 17-Jährigen, wo sie ungefähr jeden zweiten schweren Unfall ausmachen.

Resultat: Senkung des Mindestalters Kat. A1 in Österreich Die Analyse zeigte, dass das Risiko bei den 16- und 17-Jährigen um ein Mehrfaches höher ist als bei den 18- und 19-Jährigen. Die Zahl der Verunfallten nahm ebenfalls zu: Es gab 150 Verletzte und 2 Todesfälle mehr pro Jahr. Quelle: bfu



Changes to the driver's license regulations as of 1.1.2021

In 2003 a comprehensive change in the approval for learners on motorcycles and scooters came into force: until then, someone could only start with a 125cc machine. From the exam there was a 2-year period until the acquisition of a larger category. Now it was possible from the age of 25 years on, without any driving experience on motorised two-wheelers to get a provisional motorbike license directly and to start with any machine, "from the 50 hp, well-behaved middle-class all-rounder to the 400 kg luxury cruiser to the 200 hp bullet suitable for the race track!" (official website of the motorcycle importers motosuisse.ch) In 2003 there were no 200 HP bullets available, but of course there were a lot of machines that quickly turned the dream into a nightmare for learners. A motorbike dealer I know said at that time about this innovation that **he made his living with motorcyclists who were alive and not dead**, he recommended all beginners to start reasonably in the middle class. What was only a recommendation at that time **is mandatory from 1.1.2021**. Regardless of age, everyone must start in class A2 on a bike with a maximum of 35 kW. If they have not already completed a compulsory basic training in a smaller class (new: from 16 years 125 cc instead of 50 cc), they must pass a practical driving test in addition to a total of 12 hours instruction, and then pass the official A2 test. For those wishing to have a full Cat A license then no earlier than 2 years after successfully passing the A2 exam they may apply for the provisional motorbike license for cat. A without restrictions and take **a further test for the full Cat A license**. The entry age for machines larger than 125 cubic remains at 18 years. Direct entry for newcomers over 25 years of age will therefore no longer be possible after 31 December 2020. Nobody knows whether the possibility of driving 125cc machines at the age of 16 will lead to a higher frequency of accidents among young novice drivers - based on experience in other European countries, it is at least to be feared.

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 Ausbilder in der Fahrlehrerschulung 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 jedermann mit der Fahrschulmaschine starten, es braucht keine eigene Maschine. Wer mit der eigenen Maschine kommt, kann bei auftretenden Schwierigkeiten ohne Zusatzkosten. Meine Fahrschulmaschinen stehen meiner stundenweise, tageweise oder bei Langzeitmietelometerkosten gegen Bezahlung zur Verfügung. Die **Grundsulung** (obligatorische Kurse und Fahrstunden individuell) findet auf der eigenen Maschine oder auf der Fahrschulmaschine (kostenpflichtig) statt. Der Vorschulungskurs kann erst absolviert werden, wenn ein gewisses Fahrkönnen vorhanden ist. Die Kurse dienen dem Vertiefen des Unterrichtsstoffes und dem Erwerb von Fähigkeiten – hierfür bleibt nach der gesetzlichen Vorgabe keine Zeit! Deshalb arbeite ich in den obligatorischen Kursen grundsätzlich auf einem sehr hohen Niveau. 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 fahrerisch 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 Ausbilder 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 Grundsulung, eine spezielle Vorbereitung hierfür ist in der Regel nicht mehr notwendig.

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! 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.

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



Ausbildung fürs Leben

Eine Ausbildung fürs Leben – das war und ist, auch nach 38 Jahren, immer noch mein Anspruch des von mir erteilten Motorradunterrichts. Während wir, meine Geschäftspartner und ich, in den 80er Jahren auf dem Platz Zürich die Allereinigigen waren, die jeden Samstag einen Grundkurs anboten, bin ich heute einer unter vielen. Denn seit 2003 praktisch alle Töff-Lernfahrer/innen die obligatorischen Kurse besuchen müssen, hat das Geschäftsmodell, auch noch Motorradkurse anzubieten, bei vielen AutofahrerInnen Furor gemacht. Etwa die Hälfte meiner Fahrschüler/innen haben erst in anderen Fahrschulen begonnen. Sie erzählen mir von Kursen, bei welchen bis zu 10 Teilnehmende von einem einzigen Instruktor unterrichtet wurden: Im Gesetz steht, dass sobald es mehr als 5 Auszubildende sind, ein zweiter Motorradfahrlehrer mitarbeiten muss, denn mehr als 5 in der Gruppe sind nicht erlaubt. Doch davon wissen die angehenden Motorradfahrer/innen natürlich nichts. Wer erwartet von einer Fahrschule, dass sie illegal handelt? Oder, was mir auch kürzlich zugetragen wurde: Weil es stark geregnet hat, verbrachten sie den Morgen vorwiegend mit Pausen im Restaurant. Der Lehrer argumentierte, dass er ihnen in dieser Zeit viel mehr – zwar ausschliesslich theoretisch – beibringen könne, weil sie durch den Regen sowieso in der Aufnahme-fähigkeit stark beeinträchtigt wären. Das ist etwa dasselbe wie Skischule in der Skihütte: Kann man danach wirklich besser und sicherer Ski fahren? In meiner Schule wird jede/r einzelne Schüler/in so betreut, dass er/sie nach dem Ausbildungsstand das Richtige macht: Viele Dinge können nur im Einzelunterricht vermittelt werden, in einem gewissen Bereich geht es vorwiegend um das Üben und Vertiefen, das geschieht in der Gruppe. Das hat den Vorteil, dass man sich mit den anderen Teilnehmern messen kann und real weiss, wo man steht. Da jede/r als Verkehrsteilnehmer/in Erfahrungen mitbringt, diese aber ganz unterschiedlich sind, macht die Ausbildung im Verkehr in der Gruppe keinen Sinn, weil einige unter-, andere überfordert sind. Der erfahrene Fachmann geht im Einzelunterricht immer so vor, dass es für niemanden gefährlich wird. Das kann er aber nur garantieren, wenn er auf dem Soziussitz mitfährt und nötigenfalls verbal oder instrumental eingreifen kann. Ich habe zwar auch schon Stürze erlebt in der Fahrstunde, aber diese sind – mit einer einzigen Ausnahme in 38 Jahren – immer glimpflich abgelaufen, die meisten passierten auf dem Übungsplatz, nicht im Verkehr!



Schl.-Nr 900

Michal R.

Wenn Du meine Fahrschule wählst, dann möchtest Du «richtig fahren lernen»: Nur wer gut töff-fahren kann, kann auch wirklich Spass erleben! In all den Jahren sind es Tausende gewesen, die durch meine Schule gegangen sind und mir bestätigen, dass das Töfffahren, sobald man es wirklich gut kann, riesigen Spass bereitet – und das für den Rest des Lebens! Bei mir erhalten alle, die es wollen, eine Ausbildung fürs Leben! Gönn Dir diesen Start in Dein neues Hobby «Motorradfahren»!



Eröffnung 1.-3.Mai 1987



Big Heavy Enduro Ride 1988



2-Rad-Arena 1988



Erste Stella 1990



Fahrfhof Wohlen Elektro-Autos 1991



3.Reise zur Isle of Man 1992



VSR-Prüfung 1993



AMS-Stand Hallen-Cross 1994

32 HIGHLIGHTS IN DEN 32 LETZTEN JAHREN

Es ist unglaublich, wie ein Leben so «verfliegt»: Es ist ein erfülltes Leben gewesen, durfte ich doch mein Hobby mit meinem Beruf kombinieren – es war mir sogar vergönnt, Pionierleistungen zu vollbringen. Die Bilder zeigen einen Querschnitt, jedes Jahr hat mehrere Höhepunkte gehabt. Ich habe jeweils auf dieser Mittelseite solche Höhepunkte geschildert, wie beispielsweise in der Zeitung von 2012 unsere Reise zur «Isle of Man» oder im letzten Jahr meine erste Reise in Rumänien.

Das besondere an meinem Beruf aus Berufung empfand ich als Teil einer grossen Familie: Töff-Fahrer (seit 1973 gehöre ich aktiv dazu) sind per «Du», in den 60er- und 70er-Jahren gehörten wir zu einer «aussterbenden Rasse»: Wer sich finanziell hochgeschafft hatte, tauschte das Armeileute-Vehikel in einen Wagen, indem die ganze Familie vom Wetter geschützt mitfahren konnte. Doch noch immer grüssen sich die Töff-Fahrer, abgesehen von ein paar hochnäsigen Herrenfahrern, die nur ihresgleichen grüssen! Schon früh entdeckte ich meine Liebe zum Gelände, später auch zur Rennpiste. Denn auf der Strasse wurde es immer enger, austoben war da nicht mehr angesagt. Und die eidgenössischen Tempolimiten nahmen jeden Spass am Hobby. 6 der 32 Bilder haben etwas mit dem Offroad-Fahren zu tun, weitere 6 mit der Rennstrecke. Daneben sind es teils touristische, teils gesellige Veranstaltungen. Fort- und Weiterbildungen im Zusammenhang mit unseren Berufsverbänden haben mich dauerhaft beschäftigt, als Teilnehmer wie als Instruktor bzw. Moderator wie man es heute nennt. Es ist die Arbeit mit den Menschen, die herausfordert und viele schöne Momente schafft. So fahre ich auch nach fast 40 Jahren mit derselben Motivation zu meiner Arbeit.

Glücklicherweise wurde ich von Unfällen verschont, auch musste ich nie erleben, dass jemand aus meiner näheren Bekanntschaft das Leben auf der Strasse verlor. Natürlich hatte ich auch ab und zu Glück, denn niemand kann auf der Strasse fehlerfrei sein – dann ist es gut, wenn die anderen auch aufmerksam sind und helfen, Schlimmeres zu vermeiden. All dies möchte ich meinen Fahrschülern vermitteln und beibringen, während der Lernzeit sind wir eine Schicksalsgemeinschaft, wenn sie mich auf dem Soziussitz mitführen. Es ist meine Aufgabe als Lehrer, den Unterricht so zu gestalten, dass er für uns nicht eine Gefährdung darstellt. Dies ist mir fast ausnahmslos gelungen – Holz aalange!

Die «Stella Alpina» ist jedes Jahr wieder ein Highlight, auch die Rennstrecken-Veranstaltungen. Ganz speziell das Sicherheitstraining auf der Nürburgring-Nordschleife ist etwas mit bleibendem Nutzen. Wer ein richtiger Töff-Fan ist, sollte auch einmal in seinem Leben auf der «Isle of Man» gewesen sein. Diese Rennen sind für die Touristen noch viel gefährlicher als für die Rennfahrer, auch wenn es inzwischen mehr als 250 Tote gab in über 110 Jahren. Ich durfte in all den Jahren viele Freundschaften pflegen mit Leuten, die genau so engagiert waren wie ich, sei es als Töff-Händler, als Fahrlehrer oder auch als Prüfungsexperten. Alle wollten dasselbe: Dass wir unser Hobby möglichst lange und unversehrt geniessen dürfen. Und jeder tut das Beste dafür, was er an seiner Stelle tun kann. Ganz besonders geehrt fühle ich mich, dass ich das Erbe von Hans Stalder mit dem «I-love-Töff»-Kleber verwalten und ausbauen darf: Inzwischen verkaufen wir auch T-Shirt, aus Bio-Baumwolle, auf der ganzen Linie nachhaltig verarbeitet, von der Ernte der Baumwolle bis zum Druck für den Kunden. Das hat seinen Preis, aber es ist toll, etwas Gutes dafür getan zu haben! *Ich wünsche mir, noch lange ein Teil der Familie sein zu dürfen und der Gemeinschaft weiter zu dienen.*



1995 Nürburgring-Nordschleife



1996 Scooter Trophy



1997 2Rad-Stand: 10 Jahre



1998 Schl.-Nr. 500, Feier in St.Gallen



1999 Peraves, Rennstrecke Brünn



2000 32 Tage in Algerien



2001 Endurofahren auf Zypern



2002 15 Jahre Tramstr. Helfer-Fest

32 HIGHLIGHTS FROM 32 YEARS

It's incredible how a life just "flies by". I feel privileged to have enjoyed a fulfilled life, as I have been able to combine hobby and profession - and in some ways, I have even been blessed as a pioneer. The pictures show a cross-section of many years, each with its highlights. I have mentioned the highlights on this middle page, like the newspaper article of our trip to the "Isle of Man" in 2012, or my first trip to Romania last year.

The most wonderful thing about my career is that I have felt part of a big family: motorbike riders have always been on a first-name-basis (I am an active participant since 1973) and in the 60s and 70s we belonged to a "dying breed". As most people became more affluent, they substituted the "poor people's vehicle" with a car, as the whole family could join and no one got wet when it rained. But as for motorbike riders, we still greet each other when passing, except perhaps for a few riders who are only interested in their peers! Very early I discovered my love for off-road riding, later also for the race track. Especially as traffic rules became increasingly restrictive, there was no room left for wild riding. And federal speed limits took all the fun out of the hobby. 6 of the 32 pictures have to do with offroad riding, another 6 with track racing. Some pictures are more touristic, others are from social events. Further education and training in line with our professional associations have kept me busy, both as a participant and as an instructor, or "moderator" as they call it nowadays. I still enjoy working with people as this has given me so many beautiful moments. And after almost 40 years, I still do my work with the same motivation as on day one.

Fortunately I have been spared accidents, and I haven't had any fatalities among my acquaintances. Of course I have been lucky occasionally - remember because nobody is perfect - and there are moments when one is saved only by the vigilance and attention of others. All this and more is what I try to share with my learner riders. Because we also share our fate when I am their pillion rider. It has been my job as a teacher to structure the lessons so as not to pose a threat to either of us. In this point I have been successful almost without exception - "touch wood"!

The "Stella Alpina" is a highlight every year: The race track events, especially the safety training on the Nürburgring-Nordschleife, are events with lasting benefits. If you're a real motorcycle fan, you should also have been to the "Isle of Man" at least once in your life. These races are much more dangerous for the spectators than for the racing riders, even though there have been more than 250 deaths in over 110 years. In all these years I was able to foster many friendships with people who were just as committed as I was, be they motorbike dealers, riding instructors or even as exam experts. Everyone wants the same thing: to enjoy our hobby unharmed and as long as possible. And everyone does the best they can. I feel particularly honoured to be able to manage and expand Hans Stalder's legacy by using the "I-love-Töff" sticker: In the meantime we also sell T-shirts, made of organic cotton, sustainably processed, from harvesting the cotton to printing the fabric for the customer. Everything has its price, but it is great to have been able to do something good! *I hope to continue being part of the family for many years to come, and continue serving our community.*

Besten Dank an Philip Bächtold, der mit bei der Übersetzung ins Englische geholfen hat.



SMFV-Moderatoren-Ausbildung Burgdorf

2003

Libyen

2004

Schlussfahrt endet in Engelberg

2005

Jahrhundert Schnee

2006

Swiss-Moto-Stand: 20 Jahre

2007

Stand am 1.Hallen-SX

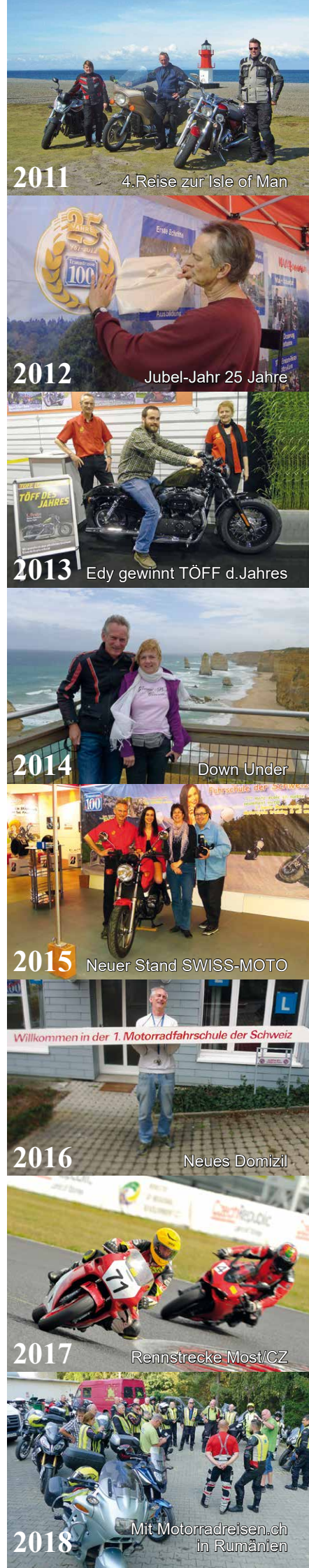
2008

Rennstrecke Chenevières/F

2009

Nürburgring-Nordschleife

2010



2011

4.Reise zur Isle of Man

2012

Jubiläum 25 Jahre

2013

Edy gewinnt TÖFF d.Jahres

2014

Down Under

2015

Neuer Stand SWISS-MOTO

2016

Neues Domizil

2017

Rennstrecke Most/CZ

2018

Mit Motorradreisen.ch in Rumänien



Unser Stand 2019

Unser neuer Platz in der Halle 2 stellte sich als eigentlichen Glücksfall raus: Wir hatten hinter dem Zelt noch einen Meter Platz, wo wir unser Warenlager einrichten konnten. Das ergab eine viel entspanntere Situation für die Verkäufe: Wir konnten die Sachen einfach vom Gestell nehmen. Da ich in diesem Jahr wohl zum letzten Mal den Luxus eines eigenen Standes leisten werde, bin ich froh, dass ich nochmals diesen Stand mit demselben Privileg bekam, merci an die Messeleitung!

Du findest mich in diesem Jahr also wieder am selben Platz in der Halle 2, eingerahmt von lauter American Heavy Metal mit so klangvollen Namen wie Harley Davidson und Indian (die Scout-Modelle sind mit einem von Swissauto in Burgdorf entwickelten Motor gepowert) – ein wahrlich ungewöhnliches Umfeld für einen Fahrschulstand! Silvia stellt mir wieder die in der Schweiz einmalige, aber original Pink-farbene Harley Fourty Eight zur Verfügung. Damit die Besucher nicht einfach vorbeilaufen, verkaufen wir motomania- sowie «I ♥ Töff»-Artikel: Kalender, Tassen, Bücher, Magnete, Kleber und T-Shirts. Seit letzten Jahr gibt es das «I ♥ Töff»-Shirt neben weiss auch in schwarz. Für unsere Gäste haben wir Getränke: Kühlschrank und Kaffeemaschine sind vor Ort. Lege bei uns Deinen «Boxen-Stopp» ein, Du bist herzlich willkommen!



Zu Besuch Anna's Eltern

LOVERIDE 28: SO, 3.Mai 2020



Ride-Out LR27 (Photo offizielle Love Ride Website)

2020 Veranstaltungskalender 2020

1-tägige Kurse, Events- und Veranstaltungen

DONNERSTAGS-AUSFAHRTEN immer um 19 Uhr ab Tramstr. 109

Ab 2.April, teilweise zusätzliche Abfahrtszeiten und -orte, max. 6-8 Fahrer/innen pro Gruppe Infos SMS-Group DO-AUSFAHRT an 8400 senden



SCHLUSSFAHRT ZUM SAISON-ENDE «Fahrt ins Blaue» SO, 11.Okt. (ev. 18.)

Nach Ausschreibung auf meiner Homepage Infos unter www.tramstrasse100.ch «Veranstaltungen» 9.00h: Frühstücksbuffet (freiwillig) 11.00h: Start in Gruppen, Apéro-Halt, Mittagessen (freiwillig)



Kurventechnik-Kurs 1 jeden letzten Freitag im Monat Theorie am Vorabend



Kurventechnik-Kurs 2 Eintages-Kurs aufbauend auf KT1, Piste im Umbau

WB-Kurs für Fortgeschrittene auf dem Flugplatz Interlaken am SA, 16.Mai

In Zusammenarbeit mit moto-trainingskurse.ch. Anfahrt am Vorabend nach Vereinbarung, Hotel-Übernachtung



Mehrtägige Veranstaltungen

Rennstreckentraining mit tz-motorsport.ch in Chenevières/F (260 km/3h)

Anfahrt an Auffahrt, 21.5, freitags und samstags Rennstreckentraining, Sonntag: Rückfahrt (drei Übern.) Früh reservieren, begrenzte Anzahl Teilnehmer



Rennstreckentraining mit tz-motorsport.ch in Most/CZ (670 km/7h+)

Anfahrt SO, 28.6, 3 Tage Rennstreckentraining, Rückfahrt DO, 2.Juli (4 Hotel-Übern. ca. 200.-) Früh reservieren! Mitfahrmöglichkeit, Transport von Fahrer, Gepäck, Maschine und Material



«Stella Alpina» 5-tägiger Enduro-Ausflug ins Piemont (Strassentöff möglich)

Start DO, 9.Juli eintägige Anfahrt nach Cesana-Torinese, FR+SA Endurofahren (Ersatzprogramm für Strassentöff), SO Besuch der Stella am Sommeiller-Pass, anschl. 1½-tägige Rückfahrt über F/CH. Transportmöglichkeit für Gepäck/Enduro



Besuch der Int. Motorrad-Sicherheits-Konferenz in Köln/D vom 5./6.Okt.

Anfahrt am SO, 4.Okt. durch die Vogesen (ev. in 2 Tagen, nach Vereinb.) zur Konferenz, Rückfahrt MI, 7.Okt. (ev. Besuch INTERMOT, Abfahrt am Nachmittag, verteilt auf 2 Rückreisetage)

Der 27.LOVERIDE war der absolute Tiefpunkt in der LR-Geschichte, wahrscheinlich auch temperaturmässig: Die Anfahrt frühmorgens fand im Schneetreiben statt! Klar, dass nur die allerhärtestens Zweiradcracks kamen – das waren immerhin 1450 Maschinen. Aber viele Besucher kamen trotzdem, halt "am Schärme" mit dem Auto und bevölkerten den Platz. So hoffen wir natürlich in diesem Jahr, dass uns Petrus wohlgesinnt ist am 2.Sonntag im Mai! Für die Besucher (und natürlich auch die Aussteller) ist die Neuerung interessant, dass nun auch in der Ausstellerzone verkauft werden darf, aber nicht Essen & Getränke. Ich habe jeweils einen Krug Kaffee dabei und ein paar Gipfeli, auch fürs Personal. Ich hoffe, dass noch viele meinem Aufruf gefolgt sind, und trotzdem wenigstens gespendet haben, wenn sie sich das Wetter nicht zumuten wollten – s'isch schliesslich für en guete Zwäck!



Auftritt LR27



Irgendwann anfangs August telefonierte mir Dimitri, ob ich nicht Lust hätte, eine Tagestour fürs TÖFF auszuarbeiten. Ich kannte die Rubrik, denn erst kürzlich war ein Berufskollege mit einer Jura-Ausfahrt drin. Dimitri meinte, dass ich vielleicht eine meiner früheren Hausstrecken berücksichtigen könnte. Ja, das gab es wirklich, als ich noch Lehrer, aber nicht Fahrlehrer war. Da kam ich, vor allem im dritten Jahr meines Reallehrer-Daseins, dank den 4 freien Nachmittagen (samstags musste man da noch als Lehrer arbeiten!) wirklich viel zum Töff fahren. So heckte ich eine Tour aus, die aus meiner ursprünglichen Hausstrecke mit der ersten GoldWing bestand, aus Strecken, die ich von Schlussfahrten und Fahrlehrerweiterbildungskursen, sowie Weiterbildungen kannte.



Meine Strecke führte von Volketswil übers Tösstal, ins Toggenburg, von dort ins Appenzelerland, zurück ins Toggenburg und einen Abstecher auf die Alp Egg oberhalb des Rickenpasses. Da ich die gemietete GoldWing wieder zurückbringen musste, endete sie bei Hondakeller in Bauma. Unterwegs machten wir Mittagshalt, dann stoppten wir verschiedene Male: Es ging um schöne Fotos fürs Magazin. Die Tour kann man unter folgendem Link abrufen: <https://www.tramstrasse100.ch/downloads/toeff102019tagestourmiturstoblerview.pdf> Link zum Bericht auf meiner Homepage: <https://www.tramstrasse100.ch/downloads/20190828toefftourmax.pdf>

TAGES TOUR
TÖSSTAL TOGGENBURG APPENZELERLAND
POWERED BY Midland

KURVEN-KULTUR KOMPAKT

HIER FÄHRT DER KOCH TÖFF

DER GUIDE: URS TOBLER

UNSERE ROUTE

SEHEN ERLEBEN MITNEHMEN

ERLEBNISWEIT TOGGENBURG

EBENALP – WILDKIRCHLIHÖLEN

Und noch immer KEINE Antwort von der Politik! 30 Jahre danach...

Ignoranz

«Nicht wahrgenommen zu werden» ist kein gutes Gefühl: Egal, ob als Schüler, als Mitarbeiter, als Soldat, als Partner oder als Bürger! In der «Ignoranz» spielt sich Macht ab, die alle Betroffenen ohnmächtig erscheinen lassen.

Mit dem Titel «Der vergessene Töff...» schrieb ich als Redaktor des «INFORAMA», der damaligen Verbandszeitung des Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verbands, über die Verordnungsänderung betr. Trottoir-Parkierens einen Artikel, indem ich darauf hinwies, dass in der Ausformulierung offenbar die motorisierten Zweiräder vergessen gegangen sind!

Es ist unglaublich: Ausdrücklich gilt seit dem 1. Juli 1989 ein generelles Parkverbot auf Trottoirs. Die einzige Ausnahme besteht darin, dass, sofern eine Mindestbreite von 1,5 m breiter Raum für die Fussgänger frei bleibt, dort Fahrräder abgestellt werden dürfen. Gleichzeitig wurde eine zweite Regelung eingeführt: In einem Parkierfeld darf nur ein Fahrzeug abgestellt werden, für das das Feld markiert ist: Also ein Auto in einem Autoparkierfeld, ein Lastwagen in einem LW/Car-Parkfeld, usw. Zu dieser Zeit gab es nur Velo- und Mofa-Parkfelder, die jedoch für einen «ausgewachsenen» Töff zu klein waren.

Das Trottoirparkierverbot gilt für alle Motorfahrzeuge, also auch für zweirädrige! Hätte es geheissen, dass das Trottoirparkierverbot nur für alle Motorwagen gilt, hätte es automatisch die Möglichkeit offen gelassen, die für die Fahrräder vorgesehene Lösung mit den 1,5 Metern auch für Motorräder zu nützen. Oder: Hätte es im Gesetz geheissen, dass «Zweiräder» parkieren dürfen, sofern dieser Raum frei bleibt, dann wäre dieselbe Situation entstanden, auch für Töff. Die einzige Änderung also, hätte den Wortteil betroffen, aus Motorfahrzeuge «Motorwagen» zu machen oder aus Fahrräder «Zweiräder» zu machen.

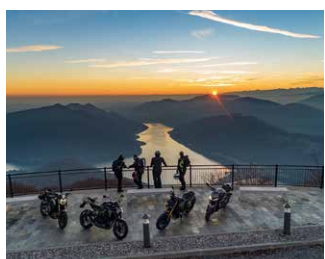
Seit 20 Jahren also leben wir mit dem Unding, dass es in der Schweiz verboten ist, ein Motorrad abzustellen: In der Stadt Zürich stehen geschätzt 20'000-30'000 Motorrollern und –rädern etwa 700 Parkierfelder gegenüber, die dann auch noch mit Velos und Mofas geteilt werden müssen.

Und auch nach 30 Jahren ist noch keine Lösung in Sicht... Unglaublich, findest Du auch, oder? Während 30 Jahren ignoriert zu werden ist hart: Wie lange dauert wohl noch dieser Zustand?

Herzlichst

Urs Tobler

Since 1989, when the rules changed (no more parking for motor vehicles on sidewalks) it is forbidden to park motorbikes anywhere, except on fields designed for motorbikes.



Alle 3 Photos Jörg Künstle

KURSDATEN 2020

Fahrzeugbeherrschung

Verkehrsbeherrschung

Kursart	Theorie	Teil 1	Teil 2	Kursart	Theorie Erg.	Ergänzung	Kurventechnik*	Kursart
Kurstag	<i>Freitag</i>	<i>Samstag</i>	<i>Samstag</i>	Kurstag	<i>Dienstag</i>	<i>Mittwoch</i>	<i>Freitag</i>	Kurstag
Beginn:	18.30	07.45	07.45	Beginn:	19.15	17.00	08.00	Beginn:
Ende ca.	22.15	12.45	12.45	Ende ca.	21.30	21.15	17.00	Ende ca.

*Dieser Kurs wird im Toggenburg durchgeführt und beinhaltet eine theoretische Vorbereitung am Vorabend (19.15-ca. 21.30h)

März	13.	14.	21.	März	24.	25.	<i>Freitag, 27. Samstag, 28.</i>	März
April	<i>3. 24.</i>	<i>4. 25.</i>	<i>11. 2.Mai</i>	April	<i>14. 5.Mai</i>	<i>15. 6.Mai</i>	24.	April
Mai	<i>8. 22.</i>	<i>9. 23.</i>	<i>16. 30.</i>	Mai	<i>19. 2.Juni</i>	<i>20. 3.Juni</i>	29.	Mai
Juni	<i>5. 19.</i>	<i>6. 20.</i>	<i>13. 27.</i>	Juni	<i>16. 30.</i>	<i>17. 1.Juli</i>	26.	Juni
Juli	<i>3. 17.</i>	<i>4. 18.</i>	<i>11. 25.</i>	Juli	<i>14. 28.</i>	<i>15. 29.</i>	31.	Juli
Aug.	<i>7. 21.</i>	<i>8. 22.</i>	<i>15. 29.</i>	Aug.	<i>18. 1.Sept.</i>	<i>19. 2.Sept.</i>	28.	Aug.
Sept.	<i>4. 18.</i>	<i>5. 19.</i>	<i>12. 26.</i>	Sept.	<i>15. 29.</i>	<i>16. 30.</i>	25.	Sept.
Okt.	<i>2. 23.</i>	<i>3. 24.</i>	<i>10. 31.</i>	Okt.	<i>13. 3.Nov.</i>	<i>14. 4.Nov.</i>	<i>Freitag, 16. Samstag, 17.</i>	Okt.
Nov.	13.	14.	21.	Nov.	FR, 27.	SA, 28.	Samstag, 7.	Nov.
Dez.				Dez.				Dez.

Anmeldung in der Regel bis spätestens 14 Tage vor Kursbeginn

Verlangen Sie die Spezial-Prospekte zu den Themen

- Ausbildung - Weiterbildung - Kurse & Veranstaltungen

- www.motoschule.ch - www.tramstrasse100.ch - www.1987-2017.ch

● **Der Schlüssel zu mehr Sicherheit und maximalem Fahrspass !** ●

Urs Tobler, **NEU: Apfelbaumstr. 28**, 8050 Zürich, Tel. 044 313 13 33