



ABACUS Motorradfahrerschule

ABACUS
Inhaber: Urs Tobler
Tramstrasse 100
8050 Zürich-Oerlikon
Tel. 044 313 13 33
Fax 044 311 72 35
urs.tobler@datacomm.ch
www.tramstrasse100.ch

«NEWS von der Tramstr.100»

Rundbrief vom 31. Okt. 2010

Zürich-Oerlikon, den 31.Okt. 2010

Kurzübersicht über die Themen

Noch beschäftigt mich meine Arbeit – bald aber kommt unfreiwilligerweise die Winterpause!

Beim Töfffahren im Winter die Grenzen erkennen und sie respektieren – es könnte sonst böse enden!

Bericht, was im Okt. noch alles gelaufen ist: Schlussfahrt

Schnapszahlenfest

Kurventechnikkurse

Überwintern: Was muss alles gemacht, was muss vorbereitet werden?

Angebot von Töffhändlern: Gleich mit Auftragserteilung

*Liebe Töff-Fahrerin, lieber Töff-Fahrer
Liebe «Tramstr.100»-Ehemalige, Fans & Freunde*

Noch bin ich täglich am Arbeiten, am Samstag hat ein weiterer Grundkurs begonnen, aber die Tage, die Stunden sind gezählt, bis sich «meine Winterpause» unfreiwilligerweise einstellen wird: Allein die kühlen Temperaturen der vergangenen Tage haben dem einen und anderen das Töfffahren vermiest, von Schnee und Eis auf den Strassen mal abgesehen! Wer nicht die Ausrüstung für das nass-kalte Herbst- und Winterwetter besitzt, wird sich wohl wieder lieber ins geheizte Auto setzen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen, als die Gesundheit, die körperliche Unversehrtheit bzw. sein Leben aufs Spiel zu setzen. Wer trotzdem fährt, tut gut daran, die Lokalwetterprognosen genaustens zu verfolgen und sich im Zweifelsfall lieber gegen als für die Benützung des Zweirades entscheiden: Kommen die Räder mal ins Rutschen, kann nur noch das Glück, und in den wenigsten Fällen das Fahrkönnen, darüber entscheiden, wie es rauskommt – und darauf möchte ich mich nicht verlassen.

Am ersten Wochenende des Oktobers fand bei schönstem Föhnwetter bei wunderbaren Temperaturen unsere Schlussfahrt statt. Sie führte von der «Luegete» über den Hüttensee zum und um den Zugersee, wo wir an der «Hohlen Gasse» bei Küssnacht am Rigi den Apéro einnahmen. Danach gings entlang dem Vierwaldstättersee nach Gersau, wo wir die kleine Bergstrasse nach Obergswend hochfuhren. Da wegen des Föhnsturmes die Gondelbahn «Burgeist» nicht fahren konnte, wichen wir für das Mittagessen ins Rest. Obergswend aus. Es wurde ein toller Jahresabschluss unserer DO-Ausfahrten. Am Wochenende darauf feierten meine Freundin Sigrid und ich unsere diesjährigen Schnapszahlen-Geburtstage in privatem Rahmen in der «Pfisterschür» in Thalwil, wo wir seit 2007 gemeinsam wohnen. Es wurde ein tolles Fest mit einem speziellen Ausflug: Wir durften den Kirchturm der reformierten Kirche besteigen. Die Sicht an dieser exponierten Lage auf den Zürichsee ist hervorragend, leider aber herrschte Hochnebel. Am Freitag und Samstag, 15. und 16. Oktober fanden die letzten Kurventechnikkurse dieses Jahres statt. Während am Freitag beste Verhältnisse für einen tollen Kurs herrschten, sorgte am Samstag der anhaltende Regen für einen lehrreichen Kursverlauf.

Wer im Winter nicht regelmässig fährt, muss sich mit der Vorbereitung des Töffs oder des Rollers zum Überwintern beschäftigen. Vor dem Abstellen sollte das Fahrzeug gründlich gereinigt, heiss gefahren und vollgetankt werden. Fahrzeuge mit Vergasern sollten mit leeren Vergasern aufbewahrt werden, das heisst, dass man (wenn vorhanden) den Benzinhahn auf dem Nachhauseweg frühzeitig schliesst und mit den letzten Tropfen Benzin bis vors Haus fährt, um den Motor solange laufen zu lassen, bis er von alleine ausgeht. Wer keinen Hauptständer hat, kann das Fahrzeug aufbocken mit frei stehenden Rädern (z.B. auf leeren Getränkeharass) oder die Reifen auf etwa 3.5 atü aufpumpen. Steht das Fahrzeug auf dem Hauptständer, unterlegt man das belastete Rad mit einer Unterlage, die es in die Schwebelage mit praktisch unbelasteten Rädern bringt. Dann sollte die Batterie abgehängt oder ein Ladeerhaltungsgerät angeschlossen werden. Viele Motorradhändler bieten eine fachmännische Überwinterung an: Sie kümmern sich um alles! So können gleich Aufträge wie das Erneuern der Reifen, Servicearbeiten oder Abänderungen erteilt werden, die der Händler dann nach Bedarf einteilen kann.

1987–2007: 20 Jahre «Töff, Töff - nüt als Töff!»

Hinterlegen der Töff-Schilder nicht mehr lukrativ – ausser bei Vollkasko!

Infos zu neuen, von mir gefahrenen Maschinen

Ausprobiert: Die neue Yamaha XT1200 Super Ténéré. Alle gegen die erfolgreiche BMW R1200 GS

XT 1200 Z: Tolle, einfach zu fahrende Strassenenduro

Toller Look, ob er hät, was er verspricht, konnte ich nicht nachprüfen!

Neues Honda Flaggschiff: VFR 1200 F, wahlweise mit neuer Technologie: Automat mit Doppelkupplungsgetriebe

(Wann) Kommt die GoldWing endlich mit Automat?

Stark, schnell – perfekt, wahlweise automatisch oder manuell zu fahren

Meistens kostet das Überwintern weniger als eine neue Batterie... Wer sein Fahrzeug nicht vollkasko-versichert hat, kann mit dem Hinterlegen der Nummernschilder kaum Geld sparen: Viele Versicherungsgesellschaften haben auch Varianten wie 9 Monate bezahlen und 12 Monate fahren, um solche Umtriebe zu umgehen.

Über die Ausbildungssituation für Töff-Fahrer habe ich mich an dieser Stelle genügend ausgelassen. So möchte ich dieses Mal lieber ein bisschen das Töfffahren beleuchten und die Entwicklungen am Markt: Ich hatte die Gelegenheit, anlässlich der Stella Alpina die neue XT1200 Z Super Ténéré von Yamaha, sowie anlässlich des Sicherheitstrainings auf der Nürburgring-Nordschleife die neue VFR 1200 FA von Honda ausgiebig auszuprobieren. Die beiden Maschinen sind sehr unterschiedlicher Art. Die Yamaha zielt ins Segment der Strassenenduromaschinen, diejenige von Honda in die Sporttourer-maschinen. In beiden Segmenten war BMW sehr aktiv, was jeweils im Markt Reaktionen auslöst. So hat beispielsweise Aprilia mit seiner neuen Multistrada der BMW R1200 GS den Kampf angesagt, indem sie die Maschine mit Elektronik vollgestopft haben und das Konzept rein für die Strasse (im Unterschied zur GS) ausgerichtet haben. Yamaha hat die XT1200 ebenfalls mit 2 Fahrmodi ausgestattet, die es erlauben, die Maschine lieber gediegen tourig oder eben eher sportlich zu fahren. Dabei zeichnet sich die Yamaha mit einer immer sehr gutmütigen Art aus, ihren Fahrer dank der langen Federwege möglichst komfortabel selbst über die grössten Rumpelpisten zu tragen. Der Zweizylinder-Twin-Motor verrichtet dabei eine effiziente, aber unspektakuläre Arbeit, die zum leichten Fahrverhalten passt: Würde nicht «1200» auf der Verkleidung stehen, man würde aufgrund der Leichtigkeit und Wendigkeit, aber auch aufgrund des kaum spürbaren Gewichtes sich nie auf einer «grossen» Maschine fühlen. Die Ausrüstung ist in dieser Klasse Standard: Ein kaum wahrzunehmendes ABS-Bremssystem unterstützt die ansonsten konventionell gehaltenen Bremsen in Notsituationen – dies ohne Aufpreis! Das Motorrad ist, wie für Japaner üblich zweckmässig und ohne überflüssigen Firlefanz in bester Qualität bis ins letzte Detail sauber verarbeitet. Es weckt beim Fahrer wenig Emotionen, im Gegensatz zu einem bärenstark antretenden Triumph Tiger – dafür wird sich der Eigner auch nach vielen Jahren auf diesen zuverlässigen Kumpel verlassen können. Inwieweit die Super Ténéré Wüsten-Qualitäten aufweist, wie sie aufgrund des Namens und des Looks verspricht, kann ich nicht beurteilen. Auf alle Fälle hat die von mir gefahrene Maschine einen glücklichen Besitzer gefunden: Walter Gerig hat seine einjährige FZ1 gegen sie eingetauscht, weil er sich aufgrund der Sitzposition (da war selbst seine alte R1 noch besser!) nie richtig mit der grossen Fazer anfreunden konnte.

Unser Ausflug zur Nürburgring-Nordschleife war für mich «die Gelegenheit», die im letzten Frühling lancierte und seit dem Sommer in der Automatik-Version erhältliche neue Honda VFR 1200 FA auszutesten. Die Fahrt ging erst über die Autobahn, dann durch die Vogesen auf kleinsten Strassen, über grosse Landstrassen und schliesslich auf dem Rückweg über die deutsche Autobahn ohne Geschwindigkeitslimite zurück in die Schweiz: Auf der Nordschleife, der «Grünen Hölle», wie sie von Kennern genannt wird, konnte ich ihre Qualitäten beim Fahren hart am Limit austesten. Mich interessierte in erster Linie der neue «Automat», mit sequentieller Schaltung, der wahlweise in automatischen Modi oder auch manuell geschaltet gefahren werden kann. Die Elektronik erkennt anhand der Geschwindigkeit die notwendigen Gangstufen, sodass man beim Anhalten auch bei manueller Bedienung auf das Zurückschalten verzichten kann. Alle Schalthilfen, die bis heute von anderen Herstellern angeboten werden, waren eigentlich nur Kupplungsautomaten, die dem Fahrer das Kuppeln (zum Teil) abgenommen haben, mit Ausnahme der Automatikgetriebe (Variomatik) bei den Grossrollern oder der Aprilia Mana. Mich interessierte Hondas Konzept in erster Linie, weil ich seit nunmehr 20 Jahren auf eine GoldWing mit automatischem Getriebe warte. Sollte die GoldWing bei Gelegenheit mit diesem Doppelkupplungsgetriebe herauskommen, müsste ich mit ihr ausgiebig testfahren, um mich wirklich für den Automat zu entscheiden. Denn die neue VFR 1200 würde ich wohl ohne Automat ganz konventionell geschaltet kaufen.

Nun zu meinen Erfahrungen: Die VFR 1200 überzeugt durch ihren bärenstarken Motor, der diesen Sporttourer innert Kürze unspektakulär in für die Schweiz schwer verbotene Zonen katapultiert. Man sitzt im Motorrad, hat einen hervorragend Knieschluss, alles liegt aufgeräumt da, wie man es von Honda gewohnt ist. Der Automat schaltet im Normal-Modus Drive relativ früh, in tiefen Geschwindigkeiten akkustisch relativ laut durch die Gangstufen, so dass man sich nach wenigen Metern selbst in Tempo 50-Zonen innerorts bereits in der 5.Gangstufe befindet. Der Krafteinsatz kommt, beim Beschleunigen wie auch beim Bremsen, sanft und ist frei von Ruckelbewegungen, wie man es beispiels-

Fahren und schalten ohne ruckeln

Automatik selbstlernend, passt sich Fahrweise an

Der intelligente Automat unterstützt das tadellose Fahrverhalten und verhilft zu einem souveränen Fahrgefühl

Vom 270 kg-Fahrgewicht ist beim Fahren nichts zu spüren – Honda ist ein Meister darin!

Automat ohne Angewöhnung sofort fahrbar

Manuelle Bedienung auf der Rennstrecke von Vorteil

Beschreibung der Bedienungseinheit

Makellostes Fahrwerk, tourenhafte und nicht sportliche Bodenfreiheit

Bremsen vom Feinsten, CBS kombiniert mit ABS

Hohe Geschwindigkeiten auf der Autobahn: Souverän und jenseits von Gut und Böse

Fazit meiner Testfahrt: Hervorragend!

weise von der FJR 1300 von Yamaha mit elektrischer Kupplung kennt. Um diesem niedrigtourigen Fahren innerorts vorzubeugen, wählte ich innerorts meist den Sportmodus. Im Sportmodus werden die Gänge länger ausgefahren und erst zu einem späteren Zeitpunkt in den nächst höheren Gang geschaltet. Das ergibt bei Tempo 50 die dritte Gangstufe, diese beschleunigt und bremst sofort bei Bedarf angenehm. Das Automatik-Programm ist selbstlernend: Es passt sich also den Fahrgewohnheiten des Fahrers an. Vielleicht bin ich auch zuwenig konstant und regelmässig gefahren, da ich immer etwas auszuprobieren hatte.

Sehr erstaunt war ich beim Fahren in den Bergen: Ich bin wohl noch nie mit so wenig bremsen den Berg runter gefahren, denn die Maschine hat bereits nach der ersten bergab gefahrenen Kurve, bzw. dem ersten Brems- und Zurückschalt-Vorgang diesen erkannt und selbständig eingeleitet: Bremsen und zurückschalten, ganz von allein – fantastisch! Die Maschine selbst ist sportlich gefedert, zumindest mit meinem Gewicht wurde ich immer über den Fahrbahnzustand auf dem laufenden gehalten. Das Verhalten der Original-Reifen fand ich prima, ich spürte kaum Kräfte am Lenker beim Kurvenfahren, weder beim Bremsen noch beim Rausbeschleunigen. Die Fahrbarkeit dieses immerhin fast 270 Kilogramm wiegenden Sporttourers war die einer 200 kg schweren Sportmaschine ebenbüdig: Ich staune immer wieder von neuem, wie es Honda fertig bringt, sobald die Maschine mal fährt, das Gewicht zu kaschieren. Nicht umsonst gewinnen Honda-Maschinen in Vergleichstests immer die Wertung «Ausgewogenheit» – dies dürfte wohl auf die grosse Erfahrung des grössten Herstellers von motorisierten Zweirädern zurückzuführen sein. Egal ob man gemütlich tourt oder ob man es fliegen lässt, das Arrangement insgesamt ist hervorragend abgestimmt. Sobald es auf grosse Strassen, Autobahnen ging, ob Überland oder im Stadtverkehr, liess ich die Schaltarbeit vom Automatik-Getriebe verrichten und nur einmal griff ich beim Anhalten vor der Ampel ins Leere: Rein gewohnheitsmässig wollte ich beim Anhalten die Kupplung ziehen – da aber gibt es bei der FA-Version gar keinen Hebel!

Den Haupttest musste die neue VFR auf der holprigen Rennstrecke der Nürburgring-Nordschleife bestehen: Hier fand ich schnell heraus, dass es wenig Sinn macht, hier den Automaten zu verwenden! Nicht umsonst spricht man von einer Drittgang- oder Viertgang-Kurve, deshalb habe ich bald einmal nur noch die sequentielle Schaltung manuell bedient: Mit dem Zeigefinger da, wo normalerweise sich die Lichthupe bei einigen japanischen Motorrädern befindet, um hochzuschalten, und mit dem Daumen da, wo sich bei den BMW-Maschinen über Jahre hinweg der Betätigungsschalter für den linken Blinker befindet, um runterzuschalten. Die Schaltvorgänge selbst wurden blitzschnell und ohne spürbaren Ruck ausgeführt, sowohl beim Beschleunigen wie beim Bremsen. So schnell, wie beim Beschleunigen der nächste Gang drin ist, kann kein Rennfahrer manuell hochschalten. Insgesamt also ein überzeugendes Konzept.

Was das Fahrwerk und die Bremsen angeht, kann ich mich nicht beklagen: Die Kurven waren äusserst spurstabil, in hohen Geschwindigkeiten machte sich bei den gefahrenen Tempi auf der Rennstrecke die Schräglagenfreiheit, bzw. das Ende der Freiheit bemerkbar. Da es sich um einen Sporttourer und nicht um eine Sportmaschine handelt, wird sich im Realverkehr kaum jemand darüber aufregen. Die Bremsen sind dank CBS (combined brake system, zu deutsch: Kombi-Bremse, das heisst bei der Betätigung jeder einzelnen Bremse ist gleichzeitig die nichtbetätigte im Einsatz) sehr neutral bei sanfter Bedienung, bei starker Betätigung brutal effektiv: Ich konnte Vollbremsungen aus hohen Geschwindigkeiten im ABS-Bereich ausprobieren, dabei Versuche nur mit Fuss-, wie auch nur mit Handbremse. Honda bewegt sich mit dieser modernen Technik am Rande der physikalischen Grenzen.

Auf dem Nachhauseweg musste ich aus zeitlichen Gründen einen Teil über die deutsche Autobahn zurückfahren. Leider zogen sich Baustellen über Dutzende von Kilometern, so konnte ich nur auf kurzen Strecken so richtig Gas geben. Da die Honda von vorne sehr schlank und windschlüpfrig ist, geniesst man ein schlechtes Überholprestige. Das Durchzugsvermögen des kräftigen Motors hört selbst bei über 200 km/h noch lange nicht auf, trotz kurzem Anlauf konnte ich innert Kürze mehrmals über die 250er-Marke sprinten. Nach dem Grenzübertritt musste ich mein Temperament und die Honda-Pferdchen enorm zügeln: Zu gross wäre die Versuchung, sie locker laufen zu lassen! Eine so sportliche Maschine ist nichts für mich, da bleib ich besser bei meiner alten GoldWing...

Nun zu meinem Fazit: Die neue Honda VFR 1200 ist einmal mehr ein Meisterwerk. Die Käufer können davon ausgehen, dass diese Maschine ausgereift und ausgetestet wurde, bevor sie in Kundenhände gelangte. Dass bei ihrer Einführung im letzten Herbst bereits

Trotz Erfüllung höchster Ansprüche ein schlechter Verkaufsstart: Marketing-Fehlentscheide vermasseln den Erfolg, zu unrecht!

Meine einzige Kritik: Mechanisch lauter Gangwechsel bei Innerortstempi

Fahrbericht über weitere Automatik-Konzepte: Yamaha FJR 1300 AS (YCC-S) für 'Yamaha Chip Controlled Shifting'

Wie beim Roller: Gas geben und es fährt, manuelles Durchschalten mit Fuss oder Daumen (halbautomatisch)

Motorrad mit Rollerantrieb: Gleicher Nachteil wie Grossroller mit hohem Gewicht und träge umgesetzten Fahrbefehlen

Oft andere Beweggründe, einen Roller zu fahren als einen Töff zu fahren

Roller: Ja, sicher – als Nahverkehrsmittel und um einzusteigen

Einladung am 7./8. Dez. von 16-20 Uhr hier an der Tramstr.!

die Automaten-Variante angekündigt wurde, ist bestimmt ein riesiger Fehler des Marketings: Das Automatik-Modell hätte nach ein oder zwei Jahren dem erfolgreichen Modell nachfolgen sollen. So hat die Ankündigung den Verkaufsstart der «normalen» VFR vermasselt, wer kauft sich schon etwas neues, das bereits in ein paar Monaten veraltet sein könnte? So wurden schweizweit bisher erst wenige VFR verkauft. Dieser schlechte Verkaufserfolg hat diese Super-Maschine nicht verdient. Die Kritiken der Fachpresse waren hervorragend, alle waren begeistert: Die deutschen Fachjournalisten mit ihrer national blau-weiss gefärbten Sicht suchten vergeblich nach dem Haar in der Suppe.

Meine einzige Kritik geht an den mechanisch lauten Gangwechsel bei Innerorts-geschwindigkeit: Bei höheren Geschwindigkeiten werden die Geräusche vom Fahrtwind übertönt. Dies wäre der Grund, weshalb ich mir das Modell mit konventionellem Getriebe auswählen würde. Ich hoffe, dass wenn Honda diesen Antrieb auf die GoldWing-Modelle übertragen würde, die Geräuschkulisse mit den notwendigen Vorkehrungen (Ölmantel, usw.) reduziert wird. Sonst dürfte es kaum die gewünschte Anzahl Käufer finden.

Der Vollständigkeit halber möchte ich an dieser Stelle die anderen, von mir gefahrenen Konzepte erwähnen: Die Yamaha FJR 1300 AS mit elektrischer Kupplung ist eine Yamaha FJR ohne Kupplungshebel. Die Gänge können über den konventionellen Ganghebel mit der Fussspitze oder mit einem Wippschalter am Lenker (up and down-shifting) gewechselt werden: Und da setzt meine Kritik ein! Es ist nicht ein Schalten, sondern ein Gängewechseln. Den Unterschied dazwischen zeige ich meinen Fahr-schülern meistens in der ersten Fahrstunde: Während beim ordentlichen Schalten der Gangwechsel weder akustisch noch spürbar über die Bühne geht, heisst der Gangwechsel ein unbeholfenes bis brachiales Klack im Getriebe und ein mehr oder minder spürbarer Ruck, der durch die ganze Maschine geht. Und genau das ist es, was der Yamaha FJR 1300 AS-Fahrer erdulden muss. Ich versuchte ohne Erfolg durch An-gleichsgas diese ruckartigen Bewegungen zu mildern, was mir aber nicht wirklich regel-mässig gelang. Ich konnte mir diese Elektrokupplung nur als Behelf für behinderte Fahrer vorstellen, die mit der linken Hand keine manuelle Kupplung bedienen können.

Die Aprilia Mana ist eine Maschine, die wie ein Motorrad aussieht, aber einen Antrieb von einem Grossroller hat. Entsprechend ist sie auch zu fahren und zu bedienen. Der grösste Nachteil dieses Antriebs ist sein Gewicht und seine Trägheit: Ein Variomatik-Getriebe (bekannt von DAF-Autos selig!) ist nichts umwerfendes und weckt auch keine Emotionen: Es ist da und durch seine Anspruchslosigkeit bequem und komfortabel, aber nicht umwerfend: So fehlte mir der Pfeffer, das Salz in der Suppe beim Fahren der Mana, sie zog ihre Spur und damit hat sich's. Natürlich ist es angenehmer, auf dem Soziussitz einer solchen Maschine zu sitzen als bei jemandem, der schlecht schaltet. Aber genau das ist ein Teil der Faszination beim Motorradfahren: Ist das Fahren «dubel-sicher», dann ist es weniger interessant. Töfffahren ist eine Herausforderung, die man antreten möchte, auf die man einsteigen will – oder eben nicht.

Deshalb sind Rollerfahrer oft keine «richtigen» Töfffahrer: Es sind andere Eckdaten, die sie zum Zweiradfahren gebracht haben. Rollerfahren ist bequemer als Velofahren, man muss nicht mehr «trampen»; Rollerfahren ist einfacher als Autofahren, man muss nur draufsitzen und Gas geben oder bremsen wie bei einem Velo; Roller lassen sich mit besserem Wetter- und Unfallschutz als beim Motorrad leicht parkieren und lassen im Stadtverkehr, meistens illegal wie beim Motorrad, ein Vorwärtskommen zu, wie es höchstens noch Velos vermögen – aber ohne dessen sportliche Betätigung.

Ich hoffe, ich werde nicht missverstanden: Ich bin ein Liebhaber von Rollern und bin selbst mit viel Begeisterung 5 Jahre Roller-Rennen (!) gefahren! Ich finde die Vorteile des Rollers besonders im Nahverkehr: Draufsitzen und losfahren, sich auf den Verkehr und nicht auf das Fahren selbst konzentrieren zu müssen, ist vor allem für Fahranfänger ein Argument. So empfehle ich prinzipiell den 16jährigen, sie sollen sich lieber einen genügsamen Roller zulegen und das Geld mit 18 Jahren in einen richtigen Töff zu investieren. Denn die 50 Kubik-Maschinen sind teuer, ineffizient und machen nicht wirklich Spass beim Fahren: 5-6 mal hochschalten, um dann mit 70 km/h ausserorts ein Ver-kehrshindernis darzustellen?

Noch viele schöne Fahrten in einem «güldenem Herbst» wie heute und – vielleicht – bis zu unserer Weihnachtseinladung, am Dienstag/Mittwoch, 7./8. Dez. jeweils 16-20 Uhr!

Mit den besten Grüssen

Urs Tobler

«Töff, Töff – nüt als Töff!»