

# GTS/FJR-Club<sup>©</sup> Suisse

# Schaufenster

## *Sport Touring Fascination*



**YAMAHA**



### Inhalt

- |   |                              |    |                    |
|---|------------------------------|----|--------------------|
| 2 | President's Corner           | 10 | Yamaha, iXS        |
| 3 | Rückblick Gesellschaftliches | 12 | Navigationsgerät   |
| 4 | Rückblick Touren             | 15 | Sponsoren          |
| 6 | Rückblick Kurse              | 16 | Leitbild/Impressum |
| 8 | Programm 2014                |    |                    |



[www.gts-fjr-club.ch](http://www.gts-fjr-club.ch)



**Alex Dysli**  
Präsident

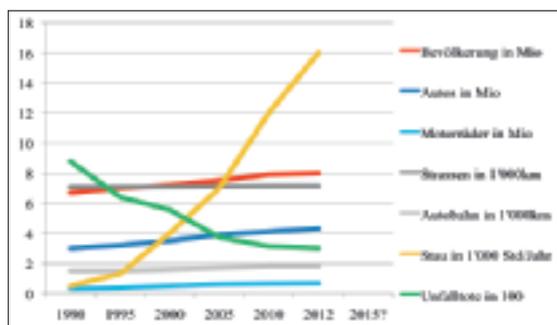
## Liebe Leserin, lieber Leser

Vor einiger Zeit habe ich gehört, dass 2012 während 16'223 Stunden Stau an irgendeinem Ort auf den Schweizer Autobahn gewesen sei. Dies ergibt bei 8'760 Stunden, welche das Jahr hat, im Durchschnitt jeden Tag während etwa 2 Stunden Stau! Das hat mich neugierig gemacht und ich habe etwas auf der Homepage des Bundesamtes für Statistik herumgestöbert. Aus Jux habe ich mir folgende Zahlen zusammengestellt und als Grafik dargestellt (Der Einfachheit halber seien hier nur die Zahlen für 1990 und 2012 aufgeführt):

**Kennzahlen Schweiz** (Quelle: Bundesamt für Statistik):

	1990	2012	Quotient 2012/1990
Bevölkerung	6'751'000	8'039'000	1,2
Autos	2'985'397	4'254'725	1,43
Motorräder	299'264	679'822	2,3
Strassen	70'970 km	71'464 km	1,007
Autobahn	1'495 km	1'799 km	1,2
Stautunden	ca 500*	16'223	16,2
Unfalltote total	878	301	0,34

\* letzte Angabe 1994: 852 Stunden Stau, daher 500 Stunden angenommen



Was sticht einem dabei ins Auge? Klar, ein steiler Anstieg der Stautunden – es wurde 2012 ca 30x mehr im Stau gestanden als noch 1990. Doch warum ein so steiler Anstieg? Die Bevölkerung in der Schweiz hat in dieser Zeit um 20% zugenommen, welche mit 1,5 mal mehr Fahrzeugen unterwegs ist. Gleichzeitig ist die Länge des Strassennetzes nur marginal gestiegen um 0.7%, wobei die Autobahnlänge um 20% zugenommen hat.

Machen wir ein kleines Gedankenspiel: Gemäss Bundesamt für Statistik waren 2011 3.7 Mio berufstätige Personen in der Schweiz als Pendler unterwegs. 55% davon benutzten das Auto für den Arbeitsweg,

das ergibt also jeden Werktag ca. 2 Mio Autos, welche in den Stosszeiten unterwegs sind. Der Durchschnittspendler ist 30 Minuten pro Arbeitsweg unterwegs. Nehmen wir an, dass vom Arbeitsweg im Schnitt 50% auf der Autobahn zurückgelegt wird und die Stosszeiten jeweils ca 2 Stunden dauern. Dann wären gleichzeitig immer ca 250'000 Autos auf den Schweizer Autobahnen. Wenn diese auf der sagen wir im Durchschnitt zweispurigen Autobahn unterwegs sind, so hat jeder für sein Auto ca 14.4 m Platz. Zur Erinnerung – ein VW Golf hat eine Länge von ca 4.2 m, das ergäbe also ca zehn Meter Abstand zum Vordermann. Wie war das nochmal mit dem Abstand? Halber Tachowert = Abstand, das heisst umgekehrt ergibt das bei zehn Meter Abstand eine zulässige Geschwindigkeit von sagenhaften 20 km/h – Wow! Wenn ich auf dem Nordring schaue, geht das viel schneller. Da wird mit diesem Abstand 60-100 km/h gefahren. Entsprechend sind dann auch die Auffahrumfälle und das wiederum heisst Stau, sei es weil man im Verkehr hinter dem Unfall steckenbleibt oder auf der Gegenseite das Vergnügen hat, durch neugierige Langsamfahrer aufgehalten zu werden. In der Rechnung kommen die Lastwagen noch nicht vor und zudem ist der Verkehr nicht gleichmässig über das Schweizer Autobahnnetz verteilt. Was das für die Agglomerationen der grösseren Städte heisst, hört man jeden Tag in den Staumeldungen am Radio. Würden mehr Pendler mit dem Motorrad zur Arbeit fahren, könnte die Stausituation zwar etwas entschärft, aber nicht beseitigt werden.

Was hingegen sehr erfreulich ist, ist die Tatsache, dass von 1990 bis 2012 trotz 20% mehr Fahrzeugen die Unfalltoten auf 1/3 gesenkt werden konnten – und dies noch ohne «Via Secura». Ob diese in Zukunft ähnliche Erfolge aufweisen kann wird sich zeigen.

Welchen (nicht ganz ernst gemeinten) Schluss könnte man also ziehen? Ganz einfach, erhöht die Anzahl Fahrzeuge, das gibt mehr Stau und weniger Unfalltote.

In diesem Sinne wünsche ich eine Stau- und unfallfreie Fahrt sowie die nötige Gelassenheit, sollte das erste trotzdem eintreffen.

Beste Grüsse aus der Schräglage  
Alex Dysli

## Unsere Stammlokale

Hotel/Restaurant Sternen Grosshöchstetten – Grossraum Bern  
Hotel/Restaurant Burg, 6423 Seewen – Zentralschweiz  
Restaurant Sternen, 9212 Arnegg – Ostschweiz

Restaurant Hochwacht, Pfannenstiel, 8132 Egg – Zürich-Winterthur  
Waldgasthaus Chalet Saalhöhe, 4468 Kienberg – AG/BL/BS/SO  
Hotel du Chasseur, 2073 Enges – Romandie

# Rückblick Gesellschaftliches 2013

## Fondueplausch, 2. & 3. Februar 2013

Trotz Grippewelle und Erkältungen genossen 20 Teilnehmende diesen Event auf dem Gottschalkenberg im Grenzgebiet der Kantone Zug und Schwyz. Kräftiger Schneefall in der Vornacht schufen wunderbare Bedingungen für eine kleine Schneeschuhwanderung.

Beim Apéro und anschliessendem Fondue-Essen genossen die Mitglieder den gesellschaftlichen Abend. An einem übergrossen Tischfussball massen sich je 4 Frauen und 4 Männer.

Nach dem Rückzug zur Nachtruhe und dem erholsamen Schlaf konnte ein reichhaltiges Frühstücks-Buffer genossen werden.



## Muttertagsbrunch, 11. Mai 2013

An diesem kalt-feuchten Tag trafen sich mehr als 30 Clubmitglieder zum jährlichen Muttertagsbrunch in unserem Stammlokal Hotel/Restaurant Burg in der Zentralschweiz ein. Es wurde ein reichhaltiges Buffet angeboten und die Teilnehmer konnten sich an allerlei Köstlichkeiten laben. Dieser gesellschaftliche Event dient primär dem gesellschaftlichen Clubleben. Das fröhliche Beisammensein wurde von allen Teilnehmenden sehr geschätzt.



## YAMAHA-Day, 25. Mai 2013

Trotz schlechter Wettervorhersage kamen mehr Besucher als erwartet die diesem von der Firma Hostettler organisierten Traditionsevent. Der Club fokussierte sich dieses Jahr auf die Modellreihe der FJR1300, und konnte die wichtigsten Entwicklungsschritte der FJR (JG 2001, 2003, 2006, 2009 und 2013) am stehenden Objekt ausstellen. Daneben kamen wie jedes Jahr viele Clubmitglieder auf einen Kaffee, ein Rivella und ein paar Guetzli vorbei.

## Orientierungsfahrt, 28. September 2013

Das Ziel war es, den Clubmitgliedern eine ihnen zum Teil unbekante Gegend näher zu bringen. Somit mussten gegen 30 Teilnehmende bei passablen Wetterbedingungen die 3 Teilstrecken in der Zentralschweiz absolvieren.

Der extrem anspruchsvolle Wettbewerb, bestehend aus sehr unkonventionellen Aufgabenstellungen, forderte die Teilnehmenden. Mit dem gemeinsamen Mittagessen wurde dieser Event abgerundet.



# Rückblick Touren

## Sortie Romande, 15. & 16. Juni

Ausgehend von Gänsbrunnen am Fusse des Weissenstein machten wir uns in verschiedenen Gruppen auf den Weg um 2 Tage quer durch den Jura zu kurven. Es ging via Moutier, Saignélégier, Goumois in den französischen Jura. Gegen Mittag erreichten wir Malbuisson, wo uns ein reich assortiertes Buffet zum Lunch bat. Auf wunderschöner und sehr abwechslungsreicher Strecke mit wenig Verkehr erreichten wir Oyonnax im Verlaufe des späten Nachmittags. Der Traum ging am Sonntag weiter auf den Spuren der Strecke des ehemaligen «LbD»! Martin Hauswirth hat eine Streckenkombination kreiert, welche schwer zu übertreffen ist. So sind die Kilometer nur so dahingeflutscht - na ja, ein wenig Rollsplitt gehört natürlich auch dazu - sodass wir gegen 13.30 Uhr in Enges/NE im Stammlokal der Romandie nach einem leichten, aber sehr gutem Mittagessen, die Tour offiziell abschliessen konnten.



## Samnaun, 5. – 7. Juli

Auch dieses Jahr war das Samnaunerwochenende ein gut besuchter und von Petrus gesegneter Anlass. Es wurde ein letztes Mal (nächstes Jahr gehen wir ins Allgäu) die Gastfreundschaft im Hotel Samnaunerhof genossen. Einige Sozias nutzen den Samstag zu einer kleinen Berg- und Shoppingtour.



## Schwarzwald, 26. – 29. Juli

Die Anfahrt erfolgte dieses Jahr über die Vogesen. Schon im Verlaufe des Tages wurde jedem klar, dass diese Tour eine "heisse Sache" werden würde, stiegen die Temperaturen doch bereits über 30°. Dementsprechend wurden die folgenden Tages-touren etwas verkürzt, um der grossen Nachmit-tagshitze einigermaßen aus dem Weg zu gehen. Statt dessen wurde bei 1,2,3... Bieren im Schatten das Weltgeschehen diskutiert und im Pool (nicht immer zur Freude der anderen Poolbenutzer) die eine oder andere «Arschbombe» produziert. Kulinarisch war das Wochenende wie immer nicht für Diäten geeignet - so gut und reichlich wurden wir verwöhnt. Auf der Rückfahrt am Montag begann es kurz nach Abfahrt zu regnen, relativ heftig und dafür den ganzen Tag.



## Rhône Alpes, 31. Aug. – 7. Sept.

21 Teilnehmer auf 17 Motorrädern machten sich von Martigny aus auf den Weg, um die französischen Alpen um Gap herum zu erkunden. Im Hotel erwartete uns ein kleinerer Schock, ist das Hotelniveau für uns "Corvara-Verwöhnte" in Frankreich doch einiges bescheidener. Streckenmässig war diese Woche zwar anstrengend, aber ein Traum. So kurvige Strecken, meist wenig Verkehr und schöne, abwechslungsreiche Landschaften erhärteten den Ruf dieser Gegend als Töffparadies. Zudem wurden wir wettermässig die ganze Woche verwöhnt. Viele träumen bereits vom der Rhone Alpes Tour 2014.



## Herbstfahrt, 5. Oktober

Die Herbstfahrt musste leider wegen zu schlechtem Wetter abgesagt werden. Ein neuer Anlauf erfolgt 2014.

# Rückblick Kurse

## Kurs rund um den Unfall, 16. Februar

Am 16. Februar wurde erneut ein Unfall-Kurs in den Räumlichkeiten von Hostettler AG in Sursee durchgeführt. Mit dem neuen Kursverantwortlichen wurde dem Unfallkurs ein neues Gesicht gegeben. So wurden zwei professionelle Ersthilfe-Ausbildnerinnen ins Boot genommen, welche uns mit viel neuen Hilfeleistungen konfrontierten. So erlernten wir den Umgang mit dem Defibrillator und übten die Herz-Lungen-Wiederbelebung. Helmabnahme, Seitenlagerung, Wund- und Druckverbände und interessante alltägliche Unfallmöglichkeiten wurden intensiv geübt. Ebenfalls wurde uns anhand von konkreten Unfallsituationen das Verhalten auf der Unfallstelle durch unser Mitglied, Rolf Flückiger, beigebracht.

Zum Schluss des Kurses wurden die Kursteilnehmer an einen live dargestellten Unfall geführt, wo sie ihre neusten Kenntnisse anwenden mussten. Dabei stellten wir fest, dass nur üben, üben und immer wieder üben eine Ruhe und Sicherheit auf einer Unfallstelle gewährleistet.

Ein herzliches Dankeschön allen Instruktoren und der Firma Hostettler AG für Kost und Logis.



## Learning by Doing & Soziakurs 27. & 28. April

Bei nassfröhlichem Wetter starteten die 38 Teilnehmer mit 29 Motorrädern zum dritten und letzten Schweizer LbD. In vier Gruppen, davon eine nur mit Sozias und je einem Instruktor, machten wir uns unter konstruktiver Beobachtung zum ersten Ziel in Rohr auf. Nach dem Mittagessen bei Maurer Motos AG ging es bei wesentlich besserem Wetter über die westlichen Ausläufer des Jura zu unserem Hotel Aarau West. Dort war Debriefing, Duschen, Apéro, Abendessen und gemütliches Zusammensein angesagt und schon war der erste Tag zu Ende. Statt Schäfchen zu zählen versuchten bestimmt die meisten, die Empfehlungen der Instruktoren nochmal Revue passieren zu lassen, um sie am nächsten Tag auch umzusetzen.

Der Sonntag führte uns über Willisau und den Grossraum Napf zum Ziel in Madiswil. Während dieser kurvenreichen Route war mit Freude festzustellen, dass alle wieder einer verbesserten Motorradbeherrschung und Kurventechnik näherkamen. Traditionell endete das LbD bei Aschi Strahm mit dem berühmten berüchtigten Töffsattelsteak. Allen Instruktoren, der Firma Hostettler AG und den Gruppenleitern sei ein grosses Dankeschön für dieses unfallfreie und lehrreiche LbD 2013 ausgesprochen.

Wir erwarten möglichst viele von euch am LbD 2014 im Schwarzwald!



## Perfektionstraining Anneau du Rhin - Riedo Team, 6. - 7. Mai

Das vorgängig reservierte Kontingent bei Max Riedo von 10 Fahrern wurde bis auf einen Platz genutzt. Die 6-stündige Anfahrt quer durch den Schwarzwald bis zum Hotel Domaine du Moulin in Ensisheim genossen wir bei herrlichstem Sonnenschein. Am Montagmorgen auf dem Rundkurs, nach Begrüssung durch Max und allen notwendigen Instruktionen, konnte es endlich losgehen.

Der Morgen gehörte ausschliesslich dem Motorradhandling und der Streckenkennung. Mit Tipps und Empfehlungen der ausgezeichneten Instrukturen ausgestattet waren wir bereit für das Herantasten an den Rundkurs. Nach dem köstlichen Mittagsbuffet machten wir uns in den zugeordneten Gruppen bereit um hinter den Instrukturen die Ideallinie in flüssiger Fahrt kennenzulernen. Anschliessend durfte jeder in 20 Minuten Intervallen den Kurs auf Ideallinie abfahren. Komfortabel genächtigt trafen wir uns am Dienstag wieder auf dem Rundkurs. Nach kurzem Aufwärmen hinter den Instrukturen konnten wir uns wieder in Intervallen an die Ideallinie herantasten und das Erlernte in rasanter Fahrt umsetzen. Ein grosses Kompliment an Max Riedo und sein Team, es war ein Event in Wohlgefühl und Sicherheit.



## TCS Racing Day in Anneau du Rhin 21. August

Vier Mitglieder, darunter Mathias Furter mit 76 Jahren, besuchten den bekannten Racing Day in Anneau du Rhin, organisiert durch den Touring Club Schweiz (TCS). Im Hotel Best Western in Breisach bereiteten wir uns mit intensiven Rundstreckengesprächen auf den kommenden Tag vor. Nach dem Eintreffen auf dem Circuit Anneau du Rhin und dem Briefing durch den Verantwortlichen des TCS machten sich die ca. 60 Teilnehmer in drei Gruppen bereit. Die ersten Turns wurden hinter den Instrukturen zur Streckenkennntniss in abwechselnder Reihenfolge abgefahren. Danach ging es dann richtig los und jeder konnte nach seinem Gefühl während 25 Minuten auf dem den Rundkurs seine Blick- und Kurventechnik verbessern. Bei Unsicherheiten, standen die Instrukturen gerne mit Rat und Tat zur Verfügung und begleiteten uns vorbildlich auf dem Rundkurs. Mit der guten Gewissheit, noch mehr für unsere Sicherheit im Strassenverkehr erlernt zu haben, kehren wir zufrieden zu unserem Hotel zurück.

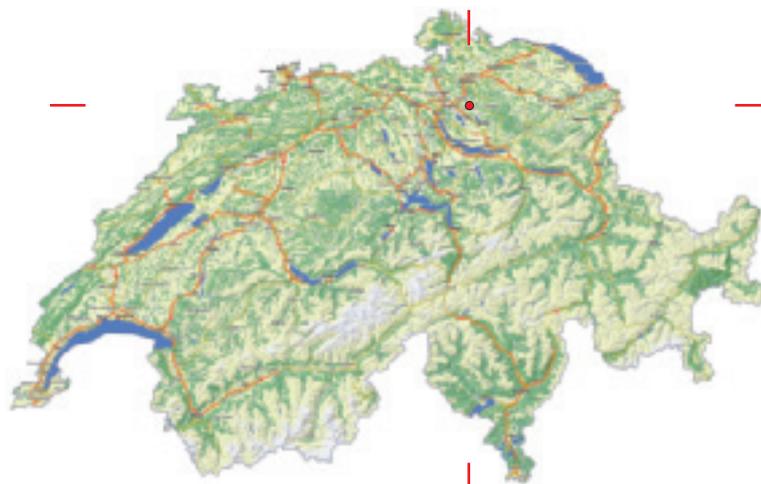


# Programm 2014

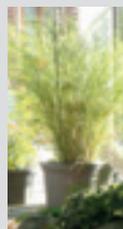
## Generalversammlung:

**GV 2013 am 8. März 2014**  
**Restaurant Rössli in Illnau/ZH**

Die GV findet im gewohnten Rahmen mit Apéro, Mittagessen, GV und Kaffee / Dessert im Restaurant Rössli in Illnau statt. Der wichtige Anlass ist ein guter Rahmen, um sich Anfang Saison zu treffen, sich auszutauschen und sich eventuell im Shop neu einzukleiden.



© map.search.ch, Data Source © 2013 Tele Atlas, Geodaten © swisstopo (DV074190)



## Kurse:

### Navikurs, 18. Januar

In diesem Kurs werden verschiedene Aspekte und der richtige Umgang mit Garmin Navigationsgeräten und dem Planungsprogramm Base Camp vermittelt. Ideal, um Reisen vorbereiten zu können.

### Rund um den Unfall, 8. Februar

In diesem Kurs werden verschiedene Aspekte und das richtige Handeln rund um den Verkehrsunfall besprochen und praktisch geübt. Es wird eine praktische Auffrischung des vor langer, langer Zeit erworbenen Wissens unter kundiger Anleitung geboten.

### Learning by Doing (LbD) + Soziakurs 26. + 27. April

Das LbD ist fast schon ein MUSS, speziell für Neumitglieder. In Gruppen wird mit je einem Fahrlehrer eine vorgegebene Strecke im Schwarzwald gefahren. Der Fahrlehrer beobachtet und korrigiert bei den Wechseln. Die Sozias können in einer speziellen Soziasgruppe vom Feedback des Fahrlehrers profitieren. Startpunkt ist in Oberentfelden (Nähe Aarau) und der Endpunkt in der Nähe vom Schluchsee in Rothaus. Auf kurvigen, attraktiven Strecken wird zwei Tage je ca 150-250km lang geübt. Die Geselligkeit kommt mit der Übernachtung in Freudenstadt nicht zu kurz.

### Anneau du Rhin (AdR) Riedo 5. + 6. Mai

Ein Rundstreckentraining ist für alle nur wärmstens zu empfehlen. Die wunderschöne und runde Strecke von Anneau du Rhin ist eine geeignete Einsteigerstrecke für Rundstreckennewbie. Auf der Rundstrecke hat die Beherrschung der eigenen Maschine bei schnellerer Fahrt oberste Priorität und wird von erfahrenen Instruktoren des Riedo Teams geschult. Speziell am zweiten Tag kann das eigene Können im freien Fahren angewandt und verbessert werden.

### Schräglagentraining, 15. Juni

Wie fühlt sich eine richtige Schräglage an und ab wann reisst die Bodenhaftung des Pneu ab? Diese Fragen können gefahrlos auf einem Schräglagentöf mit Stützrädern erfahren werden. Dazu wird auch das Fahren auf der Strasse unter kundiger Anleitung geübt.

### Kurvenkurs, 21. + 22. Juni

Mit maximum 8 Motorrädern ist die ideale Basis für eine optimale Betreuung geschaffen. Der 2-tägige Kurs richtet sich an alle, welche speziell ihre Kurventechnik verbessern wollen, sei es alleine oder mit Sozia.

## Touren:

### Sortie Romande 29. + 29. Juni

Die Tourensaison eröffnen wir mit dem Sortie Romande. Die malerische Gegend des schweizerischen und französischen Juras auf einer neuen Strecke zu durchfahren und die gute Küche zu geniessen macht diesen Ausflug so attraktiv.

### Allgäuer Wochenende 11. - 13. Juli

Das Allgäuer Wochenende ist eine neue Tour, worin wir das Bayerische Alpenland erforschen werden. Bei den Übernachtungen in Garmisch kommt das Gesellige sicher nicht zu kurz.

### 4-Tagestour Schwarzwald/Vogesen 8. - 11. August

Ein Klassiker mit Wunschsystem. Drei bis vier Tage (je nach Belieben) Töfffahren und Schlemmen vom Feinsten. Unser Hotel in Prinzbach lässt diesbezüglich und Wellness-technisch keine Wünsche offen und der Swimmingpool verführt einige zu einer «Arschbombe».

### Rhône alpes/Provence 30. August - 6. September

Die Wochentour im französischen Töffparadies – 1 Woche töfffahren pur. Start ist in Martigny und von unserem Hotel in Gap stehen schöne Tagestouren zum Mont Ventoux, den Gorges du Verdun, Nationalparks etc auf dem Programm. Die Tagesleistungen sind ca 300-370km, wobei immer die Möglichkeit eines individuellen Ruhetages besteht. Am Freitag fahren wir zurück nach Martigny und am Samstag geht's in die Deutschschweiz zurück.

### Herbstfahrt mit Helmut 4. Oktober

Der traditionelle Saisonabschluss mit Startpunkt in Sargans erfreut sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Je nach Gusto fährt man schon am Vorabend an und geniessst die Gesellschaft unter Gleichgesinnten oder kommt direkt am Samstag zum Treffpunkt für die immer interessante und reizvolle Eintagestour.

## Gesellschaftliches:

### Fondue-Plausch 1. + 2. Februar

Mitten im Winter mit Clubkollegen ein Fondue geniessen – ein Traum. Dazu noch Schneeschuhwandern und gemeinsam in einer Hütte übernachten erhöht den Genuss beträchtlich.

### Frühlings-Brunch 10. Mai

Dieses Jahr treffen wir uns am Sonntag nach dem Muttertag zu einem Frühlingsbrunch und tauschen uns über die relativ junge Töffsaison aus. Ein immer gutbesuchter Anlass.

### YAMAHA-Day Sursee 24. Mai

Ein Highlight bei den Spezialanlässen. Sehr viele Mitglieder kommen auf einen Kaffee an unserem Infostand auf dem Gelände der Hostettler AG in Sursee vorbei. Nebst vielen Attraktionen wie Stuntshow, Prominentenrennen, Tombola usw. können auch die Neuigkeiten aus dem Hause Hostettler begutachtet und getestet werden.

### Orientierungsfahrt 20. September

Jedes Jahr wieder eine Überraschung. Eine phantasievolle Fahrt mit kleinen Postenaufgaben durch eine meist wenig bekannte Gegend locken auch im Herbst noch viele Mitglieder auf die Strasse.

### Stammtische Regional siehe Website

Die Stammtische sind eine optimale Gelegenheit für Mitglieder, Neumitglieder und Interessenten, sich auszutauschen und in der Region wohnhafte Clubkollegen kennenzulernen und die Kameradschaft zu pflegen. Schon manche Gruppentour wurde an einem Stammtisch geboren.

[www.gts-fjr-club.ch](http://www.gts-fjr-club.ch)

## Drei Modelle – Fahrpass<sup>3</sup>

**In über einem Jahrzehnt ist die Yamaha FJR zum kompletten Sporttourer gereift. In Ergänzung zu FJR1300A kommt die FJR1300AE mit elektrisch einstellbarem Fahrwerk und das Top-Modell FJR1300AS mit automatisiertem Schaltgetriebe.**

Alle drei Modellversionen sind auf Sportlichkeit und erstklassigen Langstreckenkomfort ausgelegt. Angetrieben von einem 146 PS starken Reihenvierzylindermotor mit 1298 ccm Hubraum und Kardantrieb bietet bereits das Basismodell diverse hilfreiche Fahrassistenzsysteme. YCC-T (Yamaha Chip Controlled Throttle) regelt das Ansprechverhalten und die Kraftentfaltung in allen unterschiedlichen Fahrsituationen optimal. Das TCS (Traction Control System) überwacht mittels Sensoren permanent die Raddrehzahlen und verhindert dadurch das Durchdrehen des Antriebsrades. Ebenfalls zur kompletten Serien-Ausstattung des Basismodells gehört das D-Mode-System, welches die Motorcharakteristik wahlweise auf sportlich respektive touristisch anpasst. Auch standardmässig mit an Bord sind die Teil-Integralbremsen mit ABS, die elektrisch verstellbare Windschutzscheibe, Seitenkoffer, Heizgriffe mit 3 Wärmestufen, eine 12-Volt-Steckdose, der höhenverstellbare Fahrersitz sowie der einfach bedienbare Tempomat.

### Schalten per Knopfdruck

Ausgestattet mit elektrisch einstellbaren Federelementen und moderner Upside-down-Gabel bietet die Modellversion FJR1300AE bestmöglichen Fahrkomfort. Die hochwertigen Federungs- und Dämpfungselemente ermöglichen dem Fahrer das Fahrwerk auf unterschiedlichste Strassenbeschaffenheiten und Fahrzeugbeladungen optimal einzustellen. Zur vielseitigen und dennoch überschaubaren Auswahl stehen vier verschiedene Grundeinstellungen wobei für ein allfälliges Finetuning in jeder dieser Einstellungen drei Dämpfungsstufen angewählt werden können. Die unterschiedlichen Einstellungen kann der Fahrer bequem mit den entsprechenden Schaltern am Lenker vornehmen. Sie werden gleichzeitig mit klaren Symbolen im übersichtlichen Cockpit angezeigt.

Zusätzlich zu allen diesen Features bietet das Top-Modell, die FJR1300AS, das automatisierte Schaltgetriebe YCC-S (Yamaha Chip Controlled Shift). YCCS ist im modernen Motorradbau einzigartig. Das System basiert auf einem konventionellen Getriebe, kommt jedoch ohne Kupplungshebel aus. Geschaltet wird mit dem Zeigefinger und Daumen oder wahlweise konventionell mit dem Fuss – jedoch immer ohne zu kuppeln. Dank YCC-S lassen sich insbesondere lange Etappen noch entspannter geniessen.

### Fahrpass hoch drei

Ob das Basismodell FJR1300A, die FJR1300AE mit elektrisch einstellbarem Fahrwerk oder die top ausgestattete FJR1300AS mit automatisiertem Schaltgetriebe – Im Mittelpunkt steht bei allen drei Yamaha FJR-Modellvarianten die Freude am Fahren.



**Übersichtliches, informatives Cockpit mit Anzeige der Fahrwerkeinstellung (r.).**



**Knopfdruck genügt – selbst zum Schalten und zur Einstellung des Fahrwerks.**



## Discovering new paths

**Mit der Jacke MONTEVIDEO II und Hose CARACAS II hat iXS einen Tourenanzug speziell für Motorradfahrer entwickelt, die mit allen Wassern gewaschen sind.**

Im Anforderungsprofil stand ein Anzug, der immer und überall funktioniert, egal auf welchem Motorrad, egal auf welchem Kontinent und egal zu welcher Jahreszeit.

### DER VERLÄSSLICHER BEGLEITER

iXS hat diese Herausforderung dadurch gelöst, dass der Anzug nach dem Zwiebelprinzip „geschält“ werden kann. So ist der Fahrer immer richtig angezogen, denn MONTEVIDEO II & CARACAS II sind verlässliche Begleiter in tropischer Hitze wie eisiger Kälte.

Je nach Klima und körperlicher Anstrengung helfen grossflächige Belüftungsöffnungen an Brust, Rücken, Armen und Beinen die Innentemperatur zu regulieren. Zudem hat der Fahrer die Möglichkeit, das Thermofutter herauszunehmen.

Der Clou ist, dass auch die wasserdichte solto-TEX® Membrane separat herausnehmbar ist. Diverse Taschen bieten auch für lange Touren genügend Stauraum. Eine dezente Visiolux® Reflektionsfläche im oberen Rückenbereich optimiert die passive Sicherheit. Optional kann die Jacke mit einer Anstecktasche für Trinkwasser-Beutel ausgerüstet werden.

### ABENTEUER PUR

Damit jede und jeder Abenteuer/-in den passenden Anzug findet, gibt es die Jacke in vier Farbversionen und die Hose in zwei.

Es stehensowohl Damen- wie Herrengrössen zur Verfügung. Zusätzliche Lang- und Kurzgrössen machen die Auswahl perfekt.



# Navigationsgeräte

## Fluch oder Segen?

Bei vielen Motorrädern zielt eine Halterung mit dem dazugehörigen Navigationsgerät die Lenkerumgebung. Für viele stellt das Navi eine echte Hilfe, für manche dem Anschein nach eher eine Plage dar. Nur schon der Auswahlprozess ist anspruchsvoll, das Gerät dann optimal zu bedienen kann einen ab und zu an den Rand der Verzweiflung bringen. Doch braucht es immer ein Navi? Wer viel nach dem Motto «der Weg ist das Ziel» unterwegs ist, kann getrost auf diesen Ausfahrten darauf verzichten. Will oder muss man eine vorgegebene Strecke abfahren, so kann das Navi bei vernünftigem Gebrauch eine grosse Hilfe darstellen.

## Grundregeln

Bei der Planung der Route lohnt es sich, ein paar wenige Grundregeln zu beachten:

1. Start- und Zielpunkt sollten verschieden sein, sonst meint das Navi beim Überfahren des Start/Zielpunktes, dass man bereits am Ziel angekommen ist und beendet die Navigation. Bei einem Rundkurs die Strecke in zwei Abschnitte aufteilen.
2. Wegpunkte immer vor oder nach einer Ortschaft setzen, ausser man will bewusst einen Punkt in der Ortschaft anfahren. So vermeidet man, in einer Ortschaft auf dem Dorfplatz zu landen und nicht die schnellere Umfahrung verwenden zu können.
3. Bei den Einstellungen «Kürzere Zeit» wählen, sonst sucht das Navi jede Abkürzung via Feldweg, Gasse, durch die Ortschaft statt die Umfahrung etc.
4. Erhaltene Routen immer im Computer speichern, kopieren und danach die neue Route neu berechnen lassen. So kann man vergleichen, ob das eigene Navi mit den eigenen Einstellungen die gleiche Streckenführung berechnet. Falls nicht kann man das mit zusätzlichen Wegpunkten korrigieren.
5. In der Praxis hat es sich bewährt, den Neuberechnungsmodus beim Befahren einer vorgegebenen Strecke auszuschalten. So bleibt die berechnete Route erhalten und man kann selber wieder auf die Strecke zurücknavigieren.

Auf dem Töff benutzt man das Navi je nach persönlicher Vorliebe mit oder ohne akustische Unterstützung, sprich Sprachanweisung via Kabel oder Bluetooth. Der Vorteil der akustischen Unterstützung besteht darin, dass man deutlich weniger die Augen von der Strasse nehmen muss. So ist ein vermeintlich kurzer Blick



Mit verschiedenen Herstellern auf Nummer sicher gehen

schnell mal 1-2 Sekunden, was gerade ausreicht um die navigatorische Situation auf dem Bildschirm zu erfassen. Im Innerortsbereich mit 50km/h heisst das 14-28 m, bei 80 km/h 22-45 m «Blindflug». Eigene Beobachtungen bei Gruppenfahrten zeigen, dass bei manchen der Kopf mit der Gashand gekoppelt zu sein scheint. Geht der Kopf nach unten um aufs Navi zu schauen, dreht auch die Gashand zu. Geht der Kopf wieder nach oben, wird wieder Gas gegeben. Im Gruppenrahmen ist das störend bis fatal, kann das doch zu einem Handorgeleffekt oder gar einer Auffahrsituation führen. Hier empfehle ich den Gruppenteilnehmern, sich doch einfach vom Gruppenleiter führen zu lassen und die Fahrt zu geniessen (bedingt natürlich, dass das Gebot «Jeder ist für seinen Hintermann verantwortlich» auch beachtet wird). Heikel wird es bei Mehrfachverzweigungen, wo es sogar nötig sein kann kurz anzuhalten um sich einen Überblick zu verschaffen. Hilfreich ist natürlich, wenn man weiss, wohin es eigentlich geht und man die Wegweiser miteinbeziehen kann.

## Ein Halt zur Orientierung

Generell zeigt sich, dass:

- Die Bedienung des Gerätes während der Fahrt,
- die Fokussierung mit den Augen,
- sich zurechtfinden auf dem Bildschirm,
- das wiederholte «nach vorne sehen» (bin ich noch auf Kurs / auf der Strasse),
- wieder zurück auf den Bildschirm sehen,



mehr Zeit in Anspruch nimmt, als wenn man zur Seite fährt und sich in Ruhe ein Bild von der aktuellen Situation macht. Sonst wird die Unaufmerksamkeit auf das Display gesteigert und die Gefahr des Blindfluges und/oder einer unsicheren Fahrweise erhöht. Im Stillstand ist die Navigation auf jeden Fall sicherer, präziser und ungefährlicher. Zudem weist jeder Gerätehersteller entweder in der Bedienungsanleitung oder auf dem Bildschirm daraufhin «Gerät nicht während der Fahrt bedienen» – das aus Erfahrung und auch um sich jeder Haftung bei Unfällen zu entbinden.

Ein gewisses Restrisiko beim Gebrauch eines Navis besteht immer. 2011 war jeder fünfte Unfall auf Unaufmerksamkeit oder Ablenkung zurückzuführen (hauptsächlich Gebrauch des Handys). Es empfiehlt sich darum, das Navi bewusst einzusetzen und auf komplizierte Eingaben während der Fahrt zu verzichten.

## Was sagt nun der Gesetzgeber?

(Quelle: Kampagne «Lenken statt ablenken»)

Das Wichtigste ist im **Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01)** im Art. 31 SVG «Beherrschen des Fahrzeuges» geregelt. Dort steht: «Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann.»

Etwas genauer wird es dann in der **Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11)**, Art. 3 «Bedienung des Fahrzeuges»:

Der Fahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird.

## Was heisst das in der Praxis?

Wer während der Fahrt Geräte benutzt, welche nichts mit dem Bedienen des Fahrzeuges zu tun haben, darf sich dabei nicht ablenken lassen. Konkret geht es um Mobiltelefone, Navigationsgeräte und Unterhaltungsgeräte etc. Eine klare Regelung im Sinne eines generellen Verbots gibt es nur bei den Mobiltelefonen. Bei allen anderen Vorgängen darf die festgestellte Handlung (Bedienung des Navis) nicht die ordnungsgemässe und sichere Fahrzeugbedienung erschweren. Dies ist namentlich dann der Fall, wenn jemand während der Fahrt eine nicht fahrzeugbedingte Verrichtung vornimmt, die länger als einen kurzen Augenblick dauert und

- er dabei den Blick von der Strasse abwendet (Blick auf's Navi)
- dabei eine oder beide Hände nicht für die Bedienung des Fahrzeuges zur Verfügung stehen (Bedienung des Navis)
- er sich dabei nicht mehr auf den Verkehr konzentrieren kann.

Verboten ist in diesem Zusammenhang eine kombinierte Tasteneingabe von Nummern oder Wörtern am Gerät (Ziel- oder Adresseingabe, Telefonnummern etc).

Nicht generell verboten ist das kurze, einhändige Drücken einer Taste an einem gut erreichbaren und fixierten Gerät.



Die Bestrafung ist im **Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01)**, Art. 90 SVG «Verletzung der Verkehrsregeln» festgelegt:

- Wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Busse bestraft.
- Wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

Die Gerichte müssen sich immer wieder mit dem Art. 90 SVG auseinandersetzen, weshalb mittlerweile eine reichhaltige Praxis zu dieser Bestimmung besteht. Allerdings ist die Unterscheidung für den Laien manchmal schwierig. Hier eine sehr vereinfachte Abgrenzung:

### • Ablenkende Tätigkeit mit ernstlichem Gefahrenpotential:

Individuelle Geldstrafe und Busse durch Staatsanwaltschaft und Verfahrenskosten, verbunden mit einem Eintrag ins Strafregister sowie einem Entzug des Führerausweises durch das Strassenverkehrsamt.

### • Ablenkende Tätigkeit ohne ernstlichem Gefahrenpotential:

Individuelle Busse bis max. CHF 10'000.– plus Verfahrenskosten, in schwereren Fällen verbunden mit einer Verwarnung oder dem Entzug des Führerausweises. Bsp: Beim einfachen Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung beschränken sich die Folgen auf eine pauschale Ordnungsbusse CHF 100.– ohne zusätzliche Verfahrenskosten.

Wie gross das Gefahrenpotential ist, bestimmt sich nach den konkreten Umständen: Ablenkungsausmass, Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit, Platzverhältnisse, Sichtverhältnisse, Wetterverhältnisse etc. Für ein «ernstliches» Gefahrenpotential genügt aber schon,

dass jederzeit eine konkrete Gefahrensituation hätte entstehen können. Nebst der Busse darf man dabei nicht vergessen, dass bei einem Unfall die Versicherungen ihre Ressourcen dahingehend verwenden um herauszufinden, ob gegenüber dem Versicherungsnehmer Regress geltend gemacht werden kann. Auch dies würde dann dem Geldsäckel sehr weh tun ...

Es lohnt sich aus diesen Gründen also immer, kurz anzuhalten und sich zu orientieren, wenn man den Überblick verloren hat.

### Deshalb als Tipp:

- Route gut vorbereiten
- Navi nur wenn nötig benutzen, in der Gruppe braucht man es nicht
- akustische Unterstützung einschalten
- auf ruhigen Streckenteilen «vornavigieren»
- Wegweiser miteinbeziehen
- im Zweifelsfall anhalten, bis alles klar ist
- keine Bedienung des Navis während der Fahrt

Zudem gibt es eine einfache Übung, um die notwendige Bedienung des Motorrades und der benutzten Geräte blind auszuführen. Zu Hause in der Garage setzt man sich auf das voll ausgerüstete Motorrad und gibt sich Aufgaben, welche man so rasch wie möglich ausführen soll, ohne hinzusehen. Einfach ist es noch beim Blinker, schwieriger wird es bei der FJR ab Modelljahr 2013 bei der Scheibenverstellung, Griffheizung etc. und gar komplex wird es, wenn man nur die Lautstärke des Navi oder die Helligkeit verstellen will. Diese Übung geht natürlich auch zu zweit und macht auch mehr Spass. Mit genügend Wiederholungen automatisieren wir die Abläufe und stellen gefahrlos sicher, dass wir die notwendigen Bedienschritte ohne grosse Ablenkung vom Fahren durchführen können. Zudem finden wir heraus, welche Abläufe mehr Aufmerksamkeit erfordern und besser im Stand auszuführen sind.



Wer all dies beachtet, wird in Zukunft das Navi eher als Segen denn als Fluch betrachten können.

### Stammtische

Die regionalen Stammtische in unseren sechs Club-Lokalen, welche über die ganze Nordschweiz verteilt sind, sind ein fester Bestandteil unseres Clublebens. Hierbei geht es nicht nur ums Motorradfahren, sondern es ist ein rein gesellschaftlicher und gemütlicher

Abend mit meist einem feinen Nachtessen. Die Clubmitglieder nutzen ihn als Plattform für rege Gespräche über Gott und die Welt, alte Töffgeschichten, die Erlebnisse der letzten Ausfahrten oder um zukünftige Zweiradturen zu planen. Für viele ist es eine Gelegenheit, andere Clubmitglieder abseits der Strasse etwas genauer kennenzulernen.

Stammtisch	Ort	Stammtisch	Stammtisch
	Genève - Genève	Stammtisch A'Ginga'	Info: <a href="mailto:stammtisch1@yamaha.ch">stammtisch1@yamaha.ch</a>
	Evilard - Evilard	Stammtisch A'Ginga'	Info: <a href="mailto:stammtisch2@yamaha.ch">stammtisch2@yamaha.ch</a>
	Evilard - Evilard	Stammtisch A'Ginga'	Info: <a href="mailto:stammtisch3@yamaha.ch">stammtisch3@yamaha.ch</a>
	Aschberg - Aschberg	Stammtisch A'Ginga'	Info: <a href="mailto:stammtisch4@yamaha.ch">stammtisch4@yamaha.ch</a>
	Zürich - Zürich	Stammtisch A'Ginga'	Info: <a href="mailto:stammtisch5@yamaha.ch">stammtisch5@yamaha.ch</a>
	Genève - Genève	Stammtisch A'Ginga'	Info: <a href="mailto:stammtisch6@yamaha.ch">stammtisch6@yamaha.ch</a>



# Sponsoren

Auch im Jahre 2014 werden wir von unseren Partnern und Sponsoren grosszügig unterstützt. Wir schätzen die Zusammenarbeit mit den nachstehenden Firmen im partnerschaftlichen Stil für die Sache Motorrad / Sicherheit / Spass und danken für die engagierte Unterstützung.

## Hostettler AG

Der Generalimporteur von YAMAHA-Motorrädern in die Schweiz, die Hostettler AG in Sursee, unterstützt uns seit der Gründung aktiv. So werden nebst dem finanziellem Engagement immer wieder Fahrzeuge wie ein Werkstattbus bei Wochentouren, Motorräder für Kurse und spezielle Testmotorräder unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

## iXS MOTORCYCLE FASHION

Von iXS werden wir im Bekleidungsbereich grosszügig unterstützt.

## Allianz Suisse

Mit der Allianz Suisse konnte ein Partner im Versicherungsbereich gewonnen werden. Nebst der finanziellen Unterstützung des Clubs erhalten die Clubmitglieder speziell günstige Konditionen für Versicherungen bei der Allianz Suisse.

## Gareba GmbH

Die Firma Gareba GmbH hat für uns die Entwicklung und die Pflege der Club-Webseite übernommen. Sie ist im Bereich Reinigungsmanagement und Verpflegungslogistik spezialisiert auf: Beratung, Weiterbildungen und IT-Lösungen.

## SDW Software

Die Firma SDW Software hat für unsere Webseite sämtliche ASP.NET-Komponenten entwickelt. SDW Software sieht sich als Entwickler von innovativen Lösungen und hilft dabei neue Technologien kreativ und nutzbringend in den Geschäftsablauf zu integrieren.

## Rivella AG

Die Firma Rivella AG beliefert uns regelmässig kostenlos mit Rivella in allen Farben für die Clubanlässe. Daneben stehen uns zwei Barkombinationen mit Sonnenschirm unentgeltlich zur Verfügung.

## Hotels

Vital-Hotel Samnauner Hof in Samnaun-Dorf (CH)  
Sporthotel Panorama in Corvara / Alta Badia (I)

## Stammlokale

Hotel/Restaurant Sternen, 3506 Grosshöchstetten  
Restaurant Hochwacht, Pfannenstiel, 8132 Egg b. Zürich  
Hotel/Restaurant Burg, 6423 Seewen  
Waldgasthaus Chalet Saalhöhe, 4468 Kienberg  
Restaurant Sternen, 9212 Arnegg  
Hotel du Chasseur, 2073 Enges



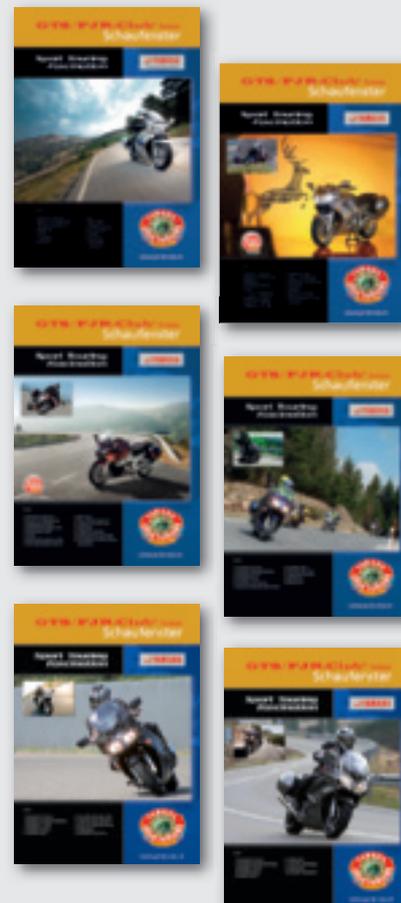
Für mehr Informationen oder den Internetlink unserer Sponsoren besuchen Sie unsere Website.

[www.gts-fjr-club.ch](http://www.gts-fjr-club.ch)

# Unser Clubleitbild

[www.gts-fjr-club.ch](http://www.gts-fjr-club.ch)

1. Der GTS/FJR-Club Suisse bietet eine Plattform für Sporttouring-aktivitäten auf hohem Qualitätsniveau für Yamahatourer (ab 600ccm) in der Schweiz.
2. Unsere Attraktivität als Partner für jetzige und zukünftige Mitglieder sowie für Sponsoren wird durch ständige Verbesserungen unserer Dienstleistungen, durch rechtzeitiges Erkennen von Tendenzen und Strömungen auf dem Sporttouringsektor und durch die Flexibilität unseres Vorstandes sichergestellt. Dadurch wird die Existenzgrundlage des Vereins gesichert.
3. Oberstes Ziel ist es, durch Gemeinsamkeiten das gesellschaftliche Leben unter den Mitgliedern zu bereichern.
4. Wir verpflichten uns der Weiterbildung in Fahrsicherheit, Technik und dem allgemeinen Wissen rund um das Motorradfahren bei unseren Mitgliedern durch ein breites Angebot von Weiterbildungskursen.
5. Wir beeinflussen die öffentliche Meinung über das Motorradfahren durch unsere Haltung und durch vernünftiges Verhalten im Strassenverkehr positiv.
6. Zur Sicherstellung der Qualität bedienen wir uns einerseits der Planung und andererseits der Führung durch Zielsetzung. Das Erreichen der Planziele ist oberstes Gebot der Tätigkeiten unserer Mitglieder aller Stufen. Das Können, die Initiative, die Beharrlichkeit und die Teamarbeit werden bei allen involvierten Personen erwartet und gefördert.
7. Wir informieren regelmässig, ehrlich, aktuell und umfassend über unsere Absichten und Tätigkeiten im Internet, mittels geeigneter Publikationen sowie bei bestimmten Anlässen mit Präsentationen.



Redaktion: Alex Dysli, GTS/FJR-Club Suisse  
Technik, Layout und Druck: Linus Haas, galledia ag

**GTS/FJR-Club<sup>®</sup> Suisse**

Deutschschweiz:  
Alex Dysli  
Geerenwiesstrasse 12  
8105 Watt  
[alex.dysli@gts-fjr-club.ch](mailto:alex.dysli@gts-fjr-club.ch)

Romandie:  
André Loviat  
Eglantiers 15  
2824 Vicques  
[andre.loviat@gts-fjr-club.ch](mailto:andre.loviat@gts-fjr-club.ch)