

GTS/FJR-Club[©] Suisse

Schaufenster

Sport Touring Fascination



YAMAHA



Inhalt

- | | | | |
|----|------------------------------|----|------------------------|
| 2 | President's Corner | 12 | Ausblick Programm 2015 |
| 3 | Handorgeln - Gruppenfahren | 14 | Gedankenspiele |
| 4 | Rückblick Gesellschaftliches | 16 | Yamaha MT-09 Tracer |
| 6 | Rückblick Touren | 18 | Allianz |
| 8 | Rückblick Kurse | 19 | Sponsoren |
| 10 | Blaulicht | 20 | Leitbild/Impressum |



www.gts-fjr-club.ch

President's Corner



Alex Dysli
Präsident

Liebe Leserin, lieber Leser

Wenn ich die Zeitungen lese oder die Tagesschau anschau, werde ich überschwemmt von negativen Nachrichten. Krieg hier, Terror da, Ebolagefahr aus Afrika, Kindesmissbrauch dort und über allem eine stockende Wirtschaft. Dazu kommen die lokalen Schweizer Probleme wie zu hohe Einwanderung, zu viel Verkehr, die gefährdete Zusammenarbeit mit der EU, der nicht vorhandene Sommer 2014 sowie die motorradfeindliche Haltung des bfu. Deprimierend, oder nicht? Zum Glück gibt es noch Lichtblicke, welche einem wieder etwas aufstellen. So ist zum Beispiel die Mitgliederentwicklung unseres Clubs positiv

und was mich am meisten freut, dass die neuen Mitglieder sehr fleissig an den Anlässen teilnehmen. Das gibt frischen Wind und interessante Gespräche beim Bier nach der gemeinsamen Ausfahrt. Durch die Neumitglieder können wir uns auch immer wieder eichen, sei es bei den internen Prozessen, welche zum Teil unvoreingenommen etwas hinterfragt werden oder auch beim fahrerischen Niveau, welches dadurch laufend beurteilt wird. Beim zweiten schneiden wir allgemein gut bis sehr gut ab, was auch aus den InstruktorInnenkreisen bestätigt wird. Unsere Kurse treffen die Bedürfnisse der Mitglieder und werden sehr gut besucht.

Die Behauptung aus dem bfu Sicherheitsdossier 12, dass die Risikobereitschaft nach dem Besuch von Weiterbildungskursen steigt, kann ich aus eigener Beobachtung nicht bestätigen. Im Gegenteil, die Linien werden zwar runder und es wird etwas flüssiger gefahren, jedoch an möglichen Gefahrenpunkten wird schon mal proaktiv die Geschwindigkeit gedrosselt. Dies, weil man aus den Kursen weiss, wie schwierig es ist, in einer Kurve oder auf rutschigem Untergrund zu bremsen. Zudem kennt man den Bremsweg und lernt, vorausschauend zu fahren. Die Kampagne «lass dich nicht abschiessen» ist ja zwar nett, aber gegen einen Autofahrer, welcher mit SMS schreiben beschäftigt ist oder gerade telefoniert, ist man als Motorradfahrer trotz Kampagne machtlos. Die laufende Aktion «Augen auf die Strasse» wiederum nützt erst dann etwas, wenn die Bussen für diese Vergehen angehoben und sie nicht weiter als Kavaliersdelikte abgehandelt werden. Dass diese Tätigkeiten ablenken, wird einem spätestens dann klar, wenn man eine Weile hinter einem Autofahrer fährt, welcher mit seinem Handy beschäftigt ist. Unregelmässige Fahrweise mit Ecken, bruske Richtungsänderungen und keine Blinker stellen sind nur ein paar der Symptome, welcher auf einen telefonierenden oder SMS schreibenden Chauffeur hinweisen. In diesem Fall ist Vorsicht geboten, und man hält mit Vorteil gebührenden Abstand oder überholt nur an einer breiten und übersichtlichen Stelle. Zusätzliche Gefahr droht beim Überholen auf der Autobahn vom «Steifhalsyndrom» gewisser Autofahrer, welche entweder ihrerseits überholen

oder einfach so oder so die linke Spur in Beschlag nehmen wollen und es nicht für nötig halten, den Kopf zu drehen. Doch was können wir als Einzelperson dagegen tun? Ich glaube, wenn jeder in dieser Beziehung zuerst bei sich für Ordnung sorgt (sprich sich im Strassenverkehr nicht durch andere Tätigkeiten ablenken lässt), ist ein Grundstein gelegt. In Gesprächen mit Kollegen kann dann diese Haltung weiter verbreitet werden, eventuell angereichert mit der einen oder anderen Geschichte einer Begegnung zwischen Töfffahrer und einem abgelenkten Autofahrer. Nur wenn wir selber bereit sind, unser Verhalten zu ändern, können wir das von anderen erwarten. Zudem können wir passiv mithelfen, indem wir bei Diskussionen, bei welchen sogenannte Räubergeschichten wie Geschwindigkeitsexzesse, im Ausland geöffnete Auspuffanlagen etc. bespro-



chen werden, eine klare Haltung einnehmen. Es kann nicht sein, dass eine Mehrheit von vernünftigen Töfffahrern unter der Dummheit einzelner leiden muss. In diesem Zusammenhang ist Euch vielleicht das kleine Foto auf der Titelseite aufgefallen. Es zeigt eine Gruppe, welche vermeintlich im «Hangoff» durch eine Kurve fährt. Ich kann Euch beruhigen. Dieses Foto wurde als Gag auf einer selten befahrenen Nebenstrasse aufgenommen. Die Motorräder standen dazu auf den Seitenständern, welche im Nachhinein wegretouchiert wurden. In diesem Sinne wünsche ich Euch allzeit gute Fahrt und lasst den Gummi unten.

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

Gruppenfahren im Verkehr

Handorgeln

Die Handorgel wird hauptsächlich in der Volksmusik eingesetzt. Dieses uralte Instrument (es wurde seit 1810 auf Basis der Aeoline zur Handorgel oder dem Akkordeon weiterentwickelt) kann man auch für das Motorradfahren einsetzen. Ich meine dies natürlich nicht wörtlich, sondern im übertragenen Sinn – es geht um das Handorgelprinzip.



Immer wieder beobachte ich, dass das Fahren in der Gruppe innerorts oder im dichten Verkehr nicht ganz optimal klappt. Dabei wäre es ganz einfach. Bei kurvenreicher Strecke fährt jeder seine Linie und hält genügend Abstand zum Vordermann. Wird die Strecke gerade (z.B. auf Autobahnen oder Überlandstrassen), so kommt je nach Situation das versetzte Fahren zum Zug. Der Gruppenleiter wählt eine Seite und bleibt dabei - welche Seite ist egal. Die restlichen Gruppenmitglieder richten sich danach und bilden eine «Handorgel».



Essentiell ist, dass die gewählte Spur beibehalten wird, sonst gibt es die ganze Zeit Spurwechsel. So bildet sich eine Handorgel, wobei nach wie vor der Sicherheitsabstand gilt, d.h. kleine Geschwindigkeit = kleiner Abstand, grosse Geschwindigkeit = grosser Abstand. Das Versetzen bietet eine bessere Übersicht und eine grössere Sicherheit, da der Platz auf der Fahrspur optimal ausgenutzt wird. Versetztes Fahren wird auch in der einschlägigen Motorradliteratur wärmstens empfohlen, natürlich unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes zum Vordermann.



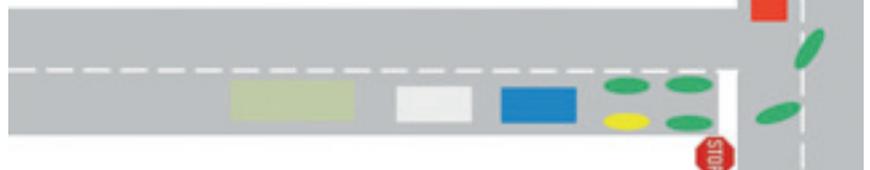
Beim Anhalten kann diese Handorgel so zusammengesoben werden, dass je 2 Motorräder nebeneinander stehen. Dadurch brauchen wir als Gruppe weniger Platz und es kann so bei einem längeren Halt (z.B. vor einer geschlossenen Bahnschranke) eventuell noch ein Wort mit dem Nachbarn gewechselt werden. Zudem werden wir so eher als Gruppe wahrgenommen und können bei toleranten Autofahrern bei einem «Kein Vortritt» oder bei einer Stoppstrasse eventuell als Paket einbiegen.

Achtung: Eine Doppelreihe ist kein Freibrief für die ganze Gruppe, achte auf ein Zeichen des Autofahrers.



Eine Grünphase an einer Ampel kann so ebenfalls optimal ausgenutzt werden.

Bei dichtem Querverkehr haben wir mit dieser Methode die Möglichkeit, dass bei einer Lücke jeweils mindestens 2 Töffs gleichzeitig statt nur einzeln losfahren. Über die Vorteile dieser Methode brauche ich mich (glaube ich zumindest) nicht auszulassen.



Der Gruppenleiter ist dankbar, wenn die Gruppe innerorts kompakt fährt und so eher zusammenbleiben kann. Für die Teilnehmer ist es bei dieser Fahrweise auch einfacher, da man nicht fast an jeder Einmündung oder Kreuzung auf den Hintermann warten muss. Es ist simpel, funktioniert aber nur, wenn sich die ganze Gruppe daran hält und die vordersten zwei jeweils aufmerksam sind. Mit etwas Disziplin sind wir so schneller durch die Ortschaft hindurch und können uns wieder dem Kurvenspass widmen.

Rückblick Gesellschaftliches

Orientierungsfahrt

Das Ziel der Orientierungsfahrt ist es, den Teilnehmern eine ihnen noch unbekanntere Gegend näher zu bringen. Und dies ist gelungen. Die Familie Naef hat ihr «Jagdrevier» zwischen Aare und Rhein im Triangel Olten-Laufenburg-Brugg den 25 Clubmitgliedern vorgestellt. Nach dem erfolgreichen Absolvieren aller 3 Teilstrecken war das Ziel, welches auch der Ausgangspunkt war, erreicht. Die Auflösung der Quizfragen ergab 4 glückliche Gewinner, welche ihren Preis nach dem Mittagessen in Empfang nehmen durften. Die Orientierungsfahrt 2015 ist schon in Planung.



YAMAHA-Day

Warum nicht schönes Wetter am YAMAHA-Day? Sicher, es gab am frühen Morgen noch ein paar Regentropfen. Aber mehr und mehr kam die Sonne durch. Unser Ausstellungsstand wurde nicht nur von den Zahlreich erschienenen Club-Mitgliedern besucht. Einige neue Gesichter konnten wir von der Qualität des GTS/FJR-Clubs überzeugen, so hatten wir am Ende eines wunderschönen Tages mehr als eine handvoll neue Mitglieder rekrutiert.

Der GTS/FJR-Club Suisse bedankt sich bei der Firma Hostettler ganz herzlich für das Gastrecht und die tolle Organisation.



Frühlingsbrunch

Mehr als 40 Clubmitglieder trafen sich zum Frühlingsbrunch bei unserem Stammlokal Hotel/Restaurant Sternen in Grosshöchstetten. Petrus hat uns einen Kaisertag beschert.

Jürg und Therese Stettler boten ein reichhaltiges Buffet mit vielerlei bernischen Spezialitäten an. Dieser gesellschaftliche Event wurde von den Anwesenden für regen Austausch von Club-Geschehen und von Privatem genutzt. Die Stimmung war wie immer locker und fröhlich.



Fondueplausch

Zugegeben, die Schneedecke auf dem Gottschalkenberg (Grenzgebiet der Kantone Zug und Schwyz) war schon dicker. Aber unter der Führung von Marlene fanden die mehr als 20 Teilnehmer genügend Weiss auf dem Raten und der leichte Föhn liess uns ein Zeitfenster mit mittlerer Fernsicht übrig. Der feine Apéro auf halber Strecke genossen die Clubmitglieder und stampften anschliessend wieder zurück zum Ausgangspunkt. Nach dem 2. Apéro wurde das Fondue serviert. Mehr und mehr fing es draussen an zu schneien und nach und nach zogen sich die Teilnehmer für die Nachtruhe in ihre Zimmer zurück. Am folgenden Morgen wurden wir von einer frischen und wunderschönen Schneepacht begrüsst. Und so entschlossen sich viele Teilnehmer nach dem Frühstück nochmals eine kleine Schneeschuhwanderung durchzuführen.



Rückblick Touren

Sortie Romande

Trotz schlechter Wetterprognose starteten wir pünktlich um 08:30 Uhr vom Flugplatz Grenchen. Wir, das waren 27 Teilnehmer auf 18 Motorrädern. Die Tour führte durch eine traumhafte Juragegend mit wunderschönen Töffstrassen. Der kurze Regen vor dem Mittagessen konnte unsere Freude nur leicht trüben. Nach einem leichten Mittagessen ging's bei trockenem Wetter weiter und wir kamen voll auf unsere Kosten. Beim Nachtessen konnte das Erlebte dann verarbeitet werden. Der Sonntag begann trüb mit Regen, welcher aber bald nach der Kaffeepause aufhörte. Dank wenig Verkehr konnte trotzdem zügig gefahren werden und es kamen alle wohlbehalten in Soncebon zum Mittagessen und zur Verabschiedung an. Der Sortie Romande war ein voller Erfolg und wir freuen uns schon auf den SR 2015.



Allgäu

Trotz Regen und nassen Strassen kamen alle 30 angemeldeten Töff zum Treffpunkt in Diepoldsau. Mit einer Schleichfahrt durch den Nebel begannen wir unsere Tour in vier Gruppen ins Allgäu. Durch eine wunderschöne, teilweise wolkenverhangene Landschaft fuhren wir nach Garmisch-Partenkirchen, wo wir zwei Nächte lang Gast im Hotel "Vier Jahreszeiten" waren. Trotz weiterem Regen am Samstag liessen es sich die Meisten nicht nehmen, eine Rundfahrt via Schloss Neuschwanstein und über das Namlostal mitzufahren. Am Sonntag dann für die Heimfahrt anfänglich wieder Regen, danach aber zum Teil trockene Abschnitte. In Rankweil löste sich die ganze Gesellschaft auf.



Schwarzwald

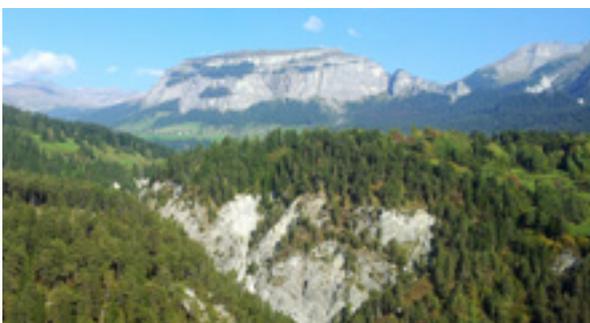
Von Frick aus via die Vogesen fuhren bei schönem Wetter 18 Teilnehmer auf 14 Motorrädern nach Prinzbach. Die gastliche Atmosphäre und das feine Essen machen das Hotel „Badischer Hof“ zu einem beliebten Aufenthaltsort. Am Samstag gab's ebenfalls noch schönes Wetter, eine kurvige Strecke und ein feines Steak zum Mittagessen. Der Sonntag begann regnerisch, klarte dann aber auf, so dass die ersten Heimfahrer mehrheitlich trocken nach Hause kamen. Am Montag war's dann bewölkt, aber bis zum Schluss fast trocken.



Rhône Alpes Die täglichen Touren von rund 300 Kilometer führten uns in den Nationalpark Mercantour, zum Gorge du Verdon, in die Region Arvieux sowie zum kahlen Mont Ventoux. Natürlich nicht auf dem direkten Weg sondern dank unserer Tourenleitung auf sorgfältig und mit viel Gespür für ausgiebiges Kurvenfahren gewählten Strassen mit wenig Verkehr und verträumten Beizli für unsere Kaffee- und Mittagpausen. Abends haben wir jeweils unter den Kastanienbäumen des Hotelgartens bei "Benzingesprächen" unsere Eindrücke und Erlebnisse verarbeitet. Das eine oder andere Bier durfte dabei natürlich nicht fehlen.



Herbstfahrt Bei Traumwetter nahmen 18 Mitglieder auf 14 Töff's die Strecke unter die Räder. Es ging nach einem kleinen Frühstück von Helmut aus via Bonaduz ins Rheintal, dann über den Lukmanier ins Tessin zum Mittagessen nach Rongie. Gestärkt konnten wir nach einer kurzen Autobahnfahrt nach Bellin- zona den kurvenreichen St. Bernardiopass genießen. Kurz vor «Ladenschluss» trafen wir im Migros-restaurant in Thusis ein und tauschten bei einer kleinen Stärkung für die Heimfahrt die Erlebnisse aus.



Rückblick Kurse

Navikurs vom 18.01.2014

Wer möchte nicht mit einer perfekt vorbereiteten Route oder Tour unterwegs sein und wenn nötig noch eine Gruppe führen, ohne den ständigen Blick auf die Strassenkarte? Das haben wir Gruppenleiter und Wissbegierige zum Anlass genommen, einen Garmin-Kurs bei Motorama in Hinwil zu besuchen. Der Kursleiter Peter Lee brauchte wenige Minuten für die Einführung, da alles alte Navigationshasen

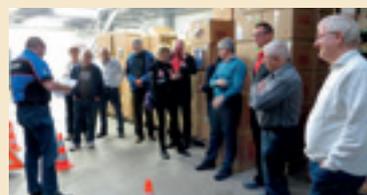
anwesend waren. Die 9 Tourenführer und 6 Clubmitglieder konnten mit dem aktuellen BaseCamp sehr schnell umgehen und so haben wir den interessanten Kurstag bei einem Kaffee und guten Gesprächen beendet. Die Motorradsaison 2014 konnte kommen, wir waren erfolgreich gerüstet.



Unfallkurs vom 08.02.2014

24 interessierte Club Mitglieder nahmen an diesem Kurs in Sursee bei der Firma Hostettler AG teil. Dank den Ausbilderinnen, Beatrice und Astrid und unserem schnellen Polizisten Rolf, konnte intensiv auf diversen Posten gelernt und geübt werden. Unter anderem; Herz-Lungen-Wiederbelebung mit diversesten Defibrillatoren, Helmabnahme, Halsschiengriff, Patientenbeurteilung, Notverbände etc. Die verlängerte Mittagspause wurde für reges Shoppen in der schönen Ausstellung der Firma Hostettler AG genutzt. Die anschliessende realistisch dargestellte Unfallsituation, mit

fünf beteiligten Personen, löste bei einigen Teilnehmern Nachdenken bis Hektik aus. Die Situation beruhigte sich aber zusehends, als der «Lead» auf der Unfallstelle eine beruhigende Organisation schaffen konnte. Die Beobachter dieser Szenerie, Beatrice, Astrid und Rolf, waren an der anschliessenden Besprechung voller Lobes über die Umsetzung des bisher Erlernten.



Kurvenentraining vom 21./22.06.2014

Auch dieses Jahr konnte unser Clubinstructor, Felix Wittwer mit Gattin Christine, 14 Mitglieder zu diesem zweitägigen Kurventraining im Gebiet Zentralschweiz willkommen heissen. Die anschliessenden Videoaufzeichnungen von den wunderschönen Kurvenfahrten wurden vor der Mittagspause gemeinsam analysiert und für die weitere Fahrt besprochen. Nach der Mittagspause wurde weiter aufgezeichnet. Nun fuhr jeder einzeln vor der Kamera, was einigen den Spruch: «Dusse bliibe, dusse bliibe» näher brachte. Am Sonntag kurvten die Teilnehmer erneut durch das schöne Emmental, verfolgt durch die Kamera von Felix. Am Schluss dieses Wochenendes erhielten alle das Prädikat: «Kurventauglich». Der gesellige Abend im Hotel Eierhals und das Kurvenfeeling werden bestimmt allen Teilnehmern in bester Erinnerung bleiben.



Learning by Doing vom 26.bis 27.04.2014

Sechzig Clubmitglieder, verteilt auf 45 Motorräder, nahmen am diesjährigen «Learning by Doing» teil. Nach einem kurzen Briefing starteten die fünf Gruppen. Die neue Route führte uns diesmal auf wenig befahrenen Strassen, dafür aber mit vielen, vielen Kurven durch den Schwarzwald bis nach Freudenstadt. Unsere fünf InstruktorInnen waren stets bemüht, uns mit perfekten Tipps durch den Kurvendschungel zu begleiten. Den überaus gemütlichen Abend verbrachten wir in lockerer Atmosphäre bei einem Apéro mit anschliessendem Nachtessen in der Scheune des Schwarzwaldhotels in Freudenstadt. Am Sonntagmorgen, wie könnte es anders sein, regnet es. Die erhöhten Anforderungen wurden mit einem Lächeln angepackt. Alle spürten, dass das Erlernte auch auf nasser Fahrbahn funktioniert. Einige Schreckmomente wegen fieser Bitumenflecken oder Streifen haben unser Übungs-

programm in idealer Weise ergänzt. Das Ende des LbD 2014 wurde im südlichen Schwarzwald mit Kaffee und natürlich Schwarzwäldertorte abgeschlossen. Fazit dieses Wochenendes: Viele zufriedene Gesichter mit breitem Grinsen, Fortschritte und Perfektionierung unseres Fahrkönnens, bestätigt durch unsere InstruktorInnen. Der gesellschaftliche Teil wurde voll und ganz auskostet. Alle Teilnehmer und Motorräder sind gesund und intakt zu Hause angekommen. Einen grossen Dank an die Firma Hostettler AG, welche unseren InstruktorInnen wiederum fünf tolle Yamaha-Motorräder zur Verfügung stellte.



Riedo Rundstreckentraining vom 05.05.2014

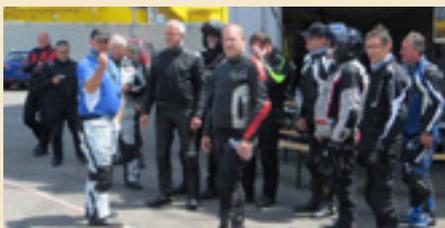
Mit ausgebuchtem Kontingent (14 Teilnehmer) wurde am Montagmorgen zum Briefing von Max Riedo auf der Rundstrecke in Anneau du Rhin angetreten. Vom Instruktor Hanspeter wurden die mit Adrenalin vollgepumpten Teilnehmer durch diverse Fahr- und Mentalübungen geführt und schliesslich auf das freie Fahren auf der Rundstrecke vorbereitet. Dort ging es dann richtig zur Sache und bei manchem kamen die «Valentino-Rossi-Genie» etwas zum Vorschein. Es konnte jeder gefahrlos

sein Maximaltempo erfahren und ein paar schnelle Runden drehen. Dass das Ganze bei trockenem Wetter über die Bühne ging und die Verpflegung ausgezeichnet war, rundete den positiven Eindruck dieser lehrreichen Veranstaltung ab. Wieder zwei Tage mit Genuss und Freude und die Gewissheit: Ich fühle mich sicherer im Strassenverkehr.



Schräglagentraining vom 15.06.2014

Bei herrlichem Wetter konnte Philipp Mannhard unsere 14 Schräglagencracks begrüßen. Erfreulicherweise nahmen auch drei unserer Clubfrauen teil. Zum Anfang wurden alle Teilnehmer bei ihrer ersten Schräglage bildlich festgehalten. Das Resultat sollte dann am Ende des Kurses bewertet werden. Anschliessend wurde in zwei Gruppen aufgeteilt, um mit den speziellen Schräglagen-Motorrädern die perfekte Kurven- und Blicktechnik zu üben. Ein Leckerbissen war bestimmt für jeden Teilnehmer die Taxifahrt mit Philipp und Valentin. Unglaublich, welche sichere Schräglagen mit Doppelbesetzung möglich ist. Zum Kursende wurde wieder mit den eigenen Motorrädern in Schräglage gefahren. Der Vergleich vorher-nachher zeigte eine riesen Steigerung und das mit geübter Blicktechnik und einer grossen Sicherheit. Fazit vom Kurs: wer es nicht übt, macht es auch nicht, wenn es drauf ankommt.



Blaulicht

Liebe Clubmitglieder

Ich wurde diesen Sommer angefragt, ob ich nicht einen Beitrag für unsere Zeitschrift «Schaufenster» erstellen kann. Inhaltlich sollte es um die Belange des Strassenverkehrsrechts gehen. Neuerungen, die demnächst anstehen, aber auch Vorschriften, welche vielleicht im Laufe der Jahre etwas in Vergessenheit geraten sind, könnten von Interesse sein. Zusätzlich wäre vielleicht ein Blick über unsere Landesgrenzen hinaus auch nicht schlecht ... So war etwa die Anfrage, die an mich kam und die ich mit diesem Artikel gerne versuche in die Tat umzusetzen.

Ganz sicher will ich hier aber nicht den «Schulmeister» oder Besserwisser spielen. Mein «Vorteil» liegt vielleicht darin, dass ich die eine oder andere Erfahrung aus 25 Jahren Streifendienst im Rucksack habe und dabei sehr oft anlässlich von Verkehrsunfällen oder Widerhandlungen im Strassenverkehr mit diesen Gesetzen arbeiten konnte. Das gesamte Strassenverkehrsrecht ist übrigens in einem Büchlein niedergeschrieben, welches in diesem Jahr in der 72. Auflage neu herausgekommen ist. In Polizeikreisen spricht man auch vom «Brüstlein», weil der Verfasser dieses 981 Seiten umfassenden Buches Herr lic. iur. M. Brüstlein ist. Das «Brüstlein», besser gesagt das ganze Strassenverkehrsrecht, besteht aus folgenden Verordnungen und Gesetze:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG),
- Verkehrsregelverordnung (VRV),
- Signalisationsverordnung (SSV),
- Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS),
- Verkehrsversicherungsverordnung (VVV),
- Verkehrszulassungsverordnung (VZV),
- Verordnung über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV),
- Verordnung über Typengenehmigungen von Strassenfahrzeugen (TGV),
- Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV)
- sowie dem Ordnungsbussengesetz (OBG).



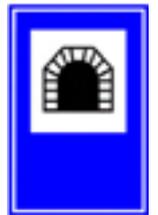
Jeder von uns hatte mal eine theoretische sowie eine praktische Fahrprüfung absolviert und nach dem Bestehen derselben den Führerausweis erhalten. Vieles verändert sich im Laufe der Zeit, so auch auf der Strasse. Die Verkehrsdichte nimmt zu, neue Fahrzeugkategorien fahren umher und Signalisationen werden oftmals zum schwer durchschaubaren Schilderwald. Zudem haben nur die wenigsten von uns je einmal einen Blick in's «Brüstlein» geworfen. Spätestens bei einem Vorfall, sei es ein Unfall oder eine Unachtsamkeit, ein Missgeschick oder was auch immer, kommen all die «(un)passenden» Gesetzestexte auf einem Strafbefehl oder einer Ord-

nungsbusse zu Tage. Dabei summieren sich nicht nur die Gesetzesartikel, sondern leider auch die abzuliefernden Franken ...

Also liebe Leute, ich erlaube mir nun ein paar Äusserungen zur aktuellen Situation bei uns, wage einen Blick über die Landesgrenze hinaus (auch bezüglich der Rechtshilfemöglichkeiten), sowie einen «Zukunftsblick». Wenn diese Rubrik auf Interesse stösst, wird nächstes Mal bestimmt mehr hier stehen und die Einleitung sicher kürzer ausfallen. Ich wünsche euch alles Gute und danke für euer Interesse.

Wusstet ihr dass ...

... fahren mit Standlicht oder Tagfahrlicht bei beleuchteter Strasse in der Nacht oder in einem beleuchteten Tunnel CHF 40.– kostet? Darum den Lichtschalter immer auf «Automatik» (dort wo es diese Funktion hat) belassen. Der Lichtsensor schaltet automatisch das Abblendlicht beim Befahren eines Tunnels ein. Das Rücklicht brennt übrigens bei eingeschalteten Tagfahrlichtern bei einigen Fahrzeugtypen in der Regel nicht.



... in Spanien Brillen- und Linsenträger stets ein Ersatzpaar dabei haben müssen, sonst droht eine Busse?

... GPS-Geräte, die vor Radarfallen warnen, in vielen Ländern verboten sind? Wer also das eigene Gerät mit sich führt, sollte diese Funktion an besten ausschalten / deaktivieren.

... das schweizerische Sanktionssystem im Bereich der Übertretung von Strassenverkehrsvorschriften aus dem Ordnungsbussenverfahren, dem ordentlichen Strafverfahren und dem Administrativverfahren besteht?

Das Ordnungsbussenverfahren kommt bei leichten Verkehrsregelverletzungen zur Anwendung, bei dem gesamtschweizerisch einheitliche Bussen aus dem Ordnungsbussenkatalog gesprochen werden. Mittels der Bezahlung der Busse (Barzahlung, Einzahlungsschein, online Kreditkarten-Zahlung) wird die Übertretung der Strassenverkehrsvorschrift anerkannt. Die Ordnungsbusse wird bei fristgerechter Bezahlung ohne Registrierung der fehlbaren Person rechtskräftig erledigt.

Das ordentliche Strafverfahren kommt bei einer massiven Übertretung der Strassenverkehrsvorschriften zum Zuge. In diesem Fall überweist die Polizei die Sache an die zuständigen Strafuntersuchungsbehörden. Dies hat zur Folge, dass kein einheitlicher Straftarif Anwendung findet, denn von Kanton zu Kanton findet eine unterschiedliche Strafzumessung statt.

Das Administrativverfahren ist ein Verwaltungs- und kein Strafverfahren, das vom zuständigen kantonalen Strassenverkehrsamt geführt wird. Dabei können verschiedene Massnahmen angeordnet werden wie zum Beispiel Verkehrsunterricht, eine verkehrsmedizinische oder -psychologische Untersuchung zur Abklärung der Fahreignung, Führerausweisentzug etc.

... wenn das vorausfahrende Auto mit einem grünen «P» (in Grossbritannien) oder einem «L» (in Spanien) gekennzeichnet ist, es Abstand zu halten gilt? Das ist das Zeichen für Neuliker, die ihren Ausweis seit weniger als einem Jahr haben.



... **ausländische Behörden Bussen direkt fehlbaren Automobilisten in der Schweiz zustellen können?** Rechtsgrundlagen für die direkte Zustellung sind Art. 30 IRSV, Art. 16 des zweiten Zusatzprotokolls zum Europäischen Rechtshilfeübereinkommen sowie Art. 52 des Schengener Durchführungsübereinkommens. Zu letzterer Bestimmung hat die Schweiz eine Erklärung abgegeben, wonach Schriftstücke in Strafsachen wegen Übertretung von Strassenverkehrsvorschriften direkt postalisch zugestellt werden können. Daneben wurde auch in den Polizeiverträgen mit Deutschland und Frankreich die direkte Zustellung von Dokumenten in Verkehrssachen explizit vorgesehen.

Grundsätzlich sollten Bussen, die ein in der Schweiz wohnhafter Lenker im Ausland bekommt, bezahlt werden. Ausländische Verkehrsbussen können zwar nur aufgrund eines Staatsvertrages in der Schweiz durchgesetzt werden (aktuell nur mit Frankreich der Fall). Die Behörden des Staates, welcher die Busse verfügt hat, können jedoch bei Nichtbezahlung entsprechende Massnahmen treffen (Eintrag ins Fahndungssystem, Einreiseverweigerung, hohe Mahngebühren, etc.). Bei einer erneuten Reise ins Ausland muss der fehlbare Lenker also eventuell mit Konsequenzen rechnen. So können die fehlbaren Lenker u.a. erneut angehalten werden, um die Busse vor Ort zu bezahlen bzw. kann das Fahrzeug bis zur Bezahlung der Busse beschlagnahmt werden.

Die Zusammenarbeit bezieht sich grundsätzlich auf alle Vorschriften, welche in dem Staat unter die Strassenverkehrsgesetzgebung und deren Ausführungsbestimmungen fallen. Betroffen sind also Widerhandlungen wie Überschreiten der zulässigen Parkzeit, Geschwindigkeitsübertretungen oder Nichtbeachtung der Signalisation etc.

Bussgeldbescheide können unabhängig von einer Geldlimite aus Frankreich in die Schweiz geschickt werden. Auf Ersuchen leisten die Vertragsparteien **Schweiz und Frankreich** einander Vollstreckungshilfe bei rechtskräftigen Bussenentscheidungen.

Dafür müssen jedoch vier Voraussetzungen gegeben sein:

- die verhängte Sanktion beträgt mindestens 70 Euro oder 100 Franken;
- das Ersuchen beschränkt sich auf die Einforderung eines Geldbetrags;
- der Entscheid ist nach dem geltenden Recht der ersuchenden Vertragspartei vollstreckbar und nicht verjährt;
- der Entscheid betrifft eine natürliche Person, die nach dem Recht des vollstreckenden Staates aufgrund ihres Alters und der Vorfälle, wegen deren der Entscheid getroffen wurde, strafrechtlich belangt werden kann.

Entscheide werden von den zuständigen Behörden der ersuchten Vertragspartei unmittelbar und in deren Währung vollstreckt. Die Vollstreckung eines Entscheids richtet sich nach dem geltenden Recht der ersuchten Vertragspartei.

Der Erlös aus der Vollstreckung und der Betrag der im Entscheid festgesetzten Kosten gehen an die ersuchte Vertragspartei. Das heisst konkret: Übernehmen die französischen Behörden den Vollzug einer in der Schweiz angefallenen Busse gegen eine Person, die sich jedoch in Frankreich aufhält, fliesst der Erlös an die eintreibenden französischen Behörden.

Wenn ein Strafentscheid wegen eines Strassenverkehrsdelikts rechtskräftig ist, aber die Aufforderung zur Bezahlung der verhängten Busse erfolglos geblieben ist (Mahnungen wurden ignoriert), kann die Schweiz aus Frankreich um Vollstreckungshilfe ersucht werden. Die Mindesthöhe von 70 Euro bzw. 100 Franken für die Vollstreckungshilfe kann auch durch nachträgliche Mahngebühren erreicht werden. Der Da-

tenaustausch erfolgt automatisiert. Die kantonalen Polizeibehörden übermitteln dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) in einem elektronischen Verfahren ihre Anfragen. Das ASTRA leitet diese automatisiert an Frankreich weiter. Frankreich ermittelt in der Folge automatisiert die gewünschten Halter- und Fahrzeugdaten und übermittelt diese auf demselben Weg an das ASTRA zurück, das die Resultate an die anfragenden Behörden weiterleitet. Das gleiche Verfahren kommt auch zur Anwendung, wenn die französischen Behörden beim ASTRA um schweizerische Fahrzeug- und Halterdaten ersuchen. Der automatisierte Halter- und Fahrzeugdatenaustausch findet Anwendung im Zusammenhang mit allen Verkehrsübertretungen ungeachtet der Höhe der Busse.

Das bestehende Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik über die Zusammenarbeit der Polizei- und Zollbehörden sieht keine engere Zusammenarbeit im Bereich der Zuwiderhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften vor.

In der Vergangenheit sind einige Gemeinden (etwa Mailand, Florenz etc.) dazu übergegangen, das Busseninkasso privaten Firmen zu übertragen. EMO NIVI ist eine private Gesellschaft, die von einigen italienischen Gemeinden beauftragt wird Bussen einzuziehen. Die Internetseite (www.emo.nivi.it) wurde eingerichtet, damit die gebüssten Fahrzeughalter schnell und sicher das Bussgeld per Kreditkarte bezahlen können.

Bussen aus Italien sollten fristgerecht bezahlt werden, denn im Vergleich zu anderen europäischen Staaten kennt Italien sehr hohe Mahngebühren. Wenn ihr mit dem Bussgeldbescheid nicht einverstanden seid, könnt ihr schriftlich (aber in italienischer Sprache!) Einspruch einlegen.

Der bestehende trilaterale Vertrag **zwischen der Schweiz, Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein** über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Sicherheits- und Zollbehörden sieht keine engere Zusammenarbeit im Bereich der Zuwiderhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften vor. Jedoch trat im Frühjahr 2014 der revidierte Vertrag in Kraft, der die Polizeizusammenarbeit auf ein neues Niveau heben wird. Die neu vorgesehene Zusammenarbeit bei Widerhandlungen im Strassenverkehr wird einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, solche Delikte in den Partnerstaaten ahnden zu können. Davon erhoffen sich die drei Staaten eine Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr.

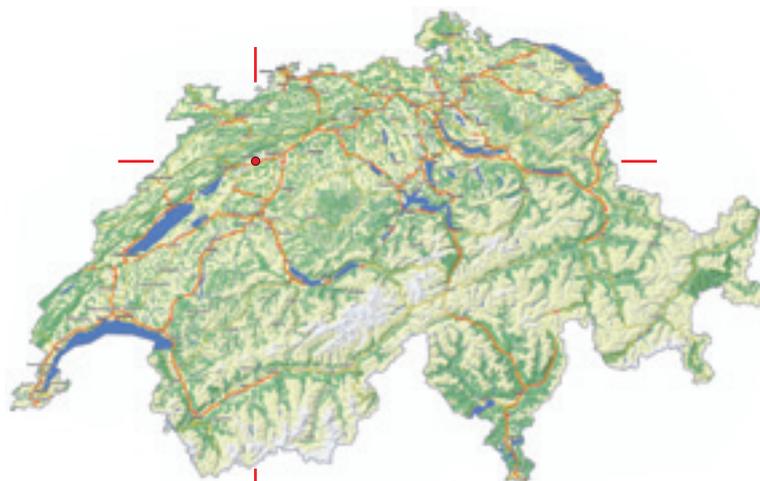
Rolf Flückiger

Ausblick Programm 2015

Generalversammlung:

**GV 2015 im Airport Hotel Grenchen
28. März 2015**

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



© search.ch, Data Source © 2014 Tele Atlas, Geodaten © swisstopo (DV074190)



Kurse:

Rund um den Unfall / 7. 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.

Navikurs / 1. März

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.

Learning by Doing + Soziakurs / 25. + 26. April

Das LBD ist fast schon ein MUSS, speziell für Neumitglieder. In 5 Gruppen wird mit je einem Fahrlehrer eine vorgegebene kurvige und attraktive 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 Frick und der Endpunkt in der Nähe von St. Blasien. Die Geselligkeit kommt mit der Übernachtung in Freudenstadt nicht zu kurz.

Advanced FM / 10. Mai

Als Fortsetzung des Schräglagentrainings werden in der einen Tageshälfte Kurvenübungen auf einem Übungsplatz in Meiringen

absolviert. In der zweiten Tageshälfte wird mit Videoüberwachung auf der Strasse gefahren.

Anneau du Rhin (AdR) Riedo / 18. + 19. Mai

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

Soziakurse A+B / 6. oder 7. Juni

Die Aspekte rund um das Fahren mit einer Sozia werden in der Habsburg in der Nähe von Aarau diskutiert und geübt. Auch das Fahren zu zweit auf der Strasse unter kundiger Anleitung kommt nicht zu kurz. Der eintägige Kurs wird zweimal durchgeführt.

Brems- und Kurventraining / 27. Juni

Brems- und Kurvenübungen auf dem Übungsgelände in Seelisberg. Dazu kommt die Möglichkeit auf einer Schleuderplatte das Fahren über Pitumen zu simulieren und zu üben.

Touren:

Sortie Romande 20. + 21. 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. - 12. Juli

Das Allgäuer Wochenende ist eine Tour ins Bayrische Alpenland mit einigen Pässen und vielen Kurven. Bei den Übernachtungen in Garmisch kommt das Gesellige sicher nicht zu kurz.

4-Tagestour Schwarzwald/Vogesen 7. - 10. August

Ein Klassiker mit WunschsysteM. Drei bis vier Tage (je nach Belieben) Töfffahren und Schlemmen vom Feinsten. Unser Hotel in Prinzbach lässt diesbezüglich und Wellnesstechnisch keine Wünsche offen.

Rhône alpes / Provence 29. August - 5. September

Die Wochentour im französischen Töffparadies – 1 Woche motorradfahren pur. Start ist in Martigny und von unserem Hotel in Gap stehen schöne Tagestouren zum Mont Ventoux, den Gorges du Verdon, 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 3. 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 geniess die Gesellschaft der Gleichgesinnten oder kommt direkt am Samstag zum Treffpunkt für die immer wieder interessante und reizvolle Eintagestour.

Gesellschaftliches:

Fondueplausch 31. Januar + 1. 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 17. Mai

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

YAMAHA-Day Sursee 30. 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 19. 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 zu pflegen. Schon manche Gruppentour wurde an einem Stammtisch geboren.

www.gts-fjr-club.ch

Gedankenspiele

Alex hat mich vor geraumer Zeit angefragt, ob ich mich vorstellen könne, bei der Gestaltung und dem Inhalt unseres Cluborgans «Schaufenster» mitzuwirken. Inhaltlich hätte ich freie Hand. Ich habe nicht lange nachgedacht und zugesagt. Also habe ich mich geistig «geerdet» und mir Gedanken darüber gemacht, worin denn nun auch meine Botschaft an die geneigte Leserschaft bestehen soll. Und ich muss gestehen, es viel mir nicht leicht, ein inhaltliches Konzept zu erarbeiten. Viele Ideen kamen und gingen entweder sofort oder aber langsam. Ich habe sie allesamt verworfen, weil weder politische noch gesellschaftliche Themen von Interesse sein würden. Zudem fühle ich mich weder befähigt noch berufen, gut gemeinte Tipps und Tricks rund ums Motorradfahren zum Besten zu geben. Da sind andere Kapazitäten gefragt. Kurzum: Ich war ziemlich ratlos; und geärgert habe ich mich auch. Nicht weil ich diesen Job angenommen habe, sondern weil ich einfach keine Ordnung in meine Gedanken brachte. Das nervte ziemlich. Ich habe deshalb entschieden, dieses Projekt für eine Weile zu schubladisieren in der Hoffnung, dass die zündende Idee aus einem alltäglichen Erlebnis dann schon noch kommen würde. Und sie kam! Im Feuilleton einer angesehenen Zeitung bin ich über eine – offenbar indische – Lebensweisheit gestolpert, die sinngemäss lautet:

Der Mensch bringt täglich sein Haar in Ordnung, warum nicht auch seine Gedanken?



Zuerst konnte ich diesem «Spruch» nicht viel abgewinnen, bin ich doch gewohnt, in einer mir vertrauten Gedankenwelt strukturiert, logisch und sachlich korrekt vorzugehen. Zumindest war das bis dahin mein Verständnis. Bei näherem Hinsehen sind dann doch Zweifel aufgekommen, ob ich diese Thematik wirklich

so gut beherrsche wie ich glaubte. Aufhänger für dieses Hinterfragen war die erwähnte Schubladisierung meines versprochenen Beitrages zum «Schaufenster». Da hat nämlich meine Meinung über mich selbst und über meine Fähigkeiten im Speziellen einen argen Dämpfer erlitten, und ich empfand dieses Gefühl als «unlustig», in einer Sache nicht weiterzukommen. Also habe ich mich auf die Suche nach dem «Warum bekomme ich meine Gedanken nicht auf den Schlitten» gemacht. Und genau um diese Frage dreht sich nun mein Beitrag zum «Schaufenster». Einerseits eine publik gemachte Aufarbeitung einer meiner vielen Defizite, andererseits aber auch als Denkanstoss gedacht.

Gedanken mache ich mir immer und jederzeit über alle nur erdenklichen Sachen. Sie kommen und gehen, ohne Struktur, meist durch eine spontane Wahrnehmung initiiert. Verschwende ich generell sehr viel Zeit damit, mir über vieles oder zu vieles Gedanken zu machen? Ohne tieferen Sinn oder einen sachlichen Antrieb? Wie wird das Wetter morgen? Warum schaut der mich so komisch an? Wo ist der Sommer hin? Warum sitzt jetzt schon wieder einer auf meinen Platz im Zug? Warum muss ich nun schon wieder auf Doris warten? Diese Reihe könnte ich beliebig ausbauen, ohne dass ich aber daraus einen Nutzen ziehen könnte, zumal viele Gedanken häufig negativ besetzt sind und deshalb meine Laune nicht beflügeln. Ich habe mich in der Vergangenheit eher selten dabei ertappt, dass ich spontane Gedanken hatte, welche ein positives Gefühl in mir weckten. Das liegt wohl daran, dass wir in unserer Gesellschaft schnell einmal das «Schlechte» wahrnehmen oder sehen, für das «Gute» aber bestenfalls auf einem Auge sehend sind. Die Geschichte mit all den – im Moment des Auftauchens – scheinbar wichtigen

Fragen und Gedanken ist: Sie bringen mich nicht wirklich weiter. Ich finde so oder so keine gute Antwort auf diese Fragen oder Gedanken. Vielmehr ärgere ich mich noch mehr, dass ich wieder einmal einem Gedanken und einer Wahrnehmung aufgesessen bin, die mich beschäftigt und dennoch nicht weiterbringt. Ist dieser Mechanismus einmal im Gang, geht's meistens von alleine weiter. Ich hüpfte von einem Gedanken zum nächsten – natürlich meistens keine guten – und schaukle mich richtig hoch in die wildesten Verschwörungstheorien nach dem Motto: Alles läuft gegen mich! Zu spät aufgestanden, in der Hast beim Rasieren geschnitten, nirgends ein vernünftiges Pflaster, Blut auf dem Hemd und Krawatte, das Gesamte nochmals wechseln, kein Morgenkaffee infolge Zeitmangel, viele Rotampeln und Schleicher unterwegs, Tram für einmal pünktlich und deshalb verpasst, Zug abgefahren, komme deshalb eine Stunde später ins Büro. Herrlich, nicht wahr? Beschäftigt mich vermutlich noch den ganzen Tag; da dürfte die eine oder andere Wahrnehmung noch dazu kommen, welche nicht zur Deseskalation beiträgt. «Beste Laune» ist somit programmiert.

Und warum?

Weil mich all diese Gedanken in meinem Kopf beschäftigt halten und mich diese Gedankenmaschinerie aufsaugt und den Blick für das Wirkliche und Wesentliche vernebelt. Ich beginne mich mit diesen Gedanken zu identifizieren und übernehme deren «Energie». Leider meist keine positive! Das Ganze geht aber – manchmal, aber eher selten – auch in die andere, positive Richtung mit einem Gefühl von Euphorie und fast grenzenlosem Optimismus. Allerdings braucht es dazu bei mir schon sehr klare und starke Signale von aussen, dass ich auf dieser Welle reite. Wie erwähnt bin ich für das Positive häufig nur auf einem Auge sehend und gehe über positive Signale und Gedanken mit grosser Nonchalance hinweg, weil «es» meiner Erwartungshaltung entspricht und deshalb mein Sensorium nicht spontan anspricht. Kurzum: Auf negativ besetzte Gedanken kann ich schon mal ziemlich spontan, unangemes-





sen und kratzbürstig reagieren, wogegen ich ein Weltmeister im Ignorieren von positiven Signalen und Gedanken bin. Beides keine guten Voraussetzungen, um meine Gedanken wieder in Ordnung zu bringen, um ein klares Bild und adäquates Verständnis für eine Situation und damit mein Verhalten zu gewinnen. Ich habe über diesen Vorgang intensiv nachgedacht und mir die Frage gestellt, was da eigentlich abgeht. Kurz zusammengefasst: Ich mache eine Wahrnehmung, welche in mir einen spontanen Gedanken auslöst. Dieser Gedanke löst in mir ein ebenso spontanes, positives oder aber ein spontanes, negatives Gefühl aus, und zwar losgelöst vom Gesamtkontext und – und im Nachhinein betrachtet – meist ziemlich schräg in der Landschaft stehend. Leider ist «meine Meinung» dann aber schon gemacht, ohne dass ich mir die Chance gegeben hätte, meine Gedankenwelt – analog meiner Haare – vorher in Ordnung zu bringen. Dieser Vorgang läuft ganz automatisch ab, ohne dass ich mich im Moment «des Geschehens» darauf achte oder nur daran denke, da «da etwas falsch läuft». Keine wirklich angenehme oder gar erfreuliche Erkenntnis, weder für mich noch mein Umfeld. Eine Änderung musste somit her; ich will mich ja verbessern und veränderungsresistent sollte ich auch noch nicht sein. Wenn sich dann auch noch ein Punktegewinn in der «externen Sympthietabelle» einstellt, ist das sicherlich auch nicht als Schaden zu werten.

Ich habe mich deshalb auf die Suche nach dem «Warum funktioniere ich so» gemacht. Erkenntnis ist, dass ich ein doch ziemlich spontaner Mensch bin, welcher zu ebenso spontanen Reaktionen neigt. In einer mir vertrauten Welt mit bekannten Tretminen und anderen Fallstricken an sich kein Problem, da ich mich dann ziemlich gut unter Kontrolle habe und «politisch korrekt» auf diesem Parkett unterwegs bin.



Was aber, wenn ein unvorhersehbares oder gar unerwartetes Ereignis eintritt, welches in keiner Weise meinem Gusto entspricht? Dann wird es schwieriger, aber auch interessanter! Ich brauche eine Gegenstrategie, um aus dem Kreislauf «guter Gedanke/gutes Gefühl, schlechter Gedanke/schlechtes Gefühl» auszubrechen und eine andere Position einzunehmen, welche mir eine andere Wahrnehmung erlaubt. Trotz Spontanität und Wogen von Emotionen ganz nach dem Motto: Zuerst denken, dann «schnurre», und nicht umgekehrt.

Ich habe deshalb mit mir selbst einen Vertrag abgeschlossen. Dieser Vertrag enthält verschiedene Verhaltensregeln, welche mir erlauben oder vielmehr mich antreiben sollten, meine Gedanken zu ordnen, auch wenn ich nicht grosse Lust dazu verspüre. Auszugsweise daraus einige «Spielregeln»:

Ich reagiere auf Gedanken mit einer Zeitverzögerung von mindestens drei Sekunden, lieber mehr. Ich erhoffe mir davon eine gewisse Distanz zum soeben Eingetretenen und damit auch eine «eher überlegte» Reaktion. Meine bisherigen Fortschritte stimmen mich zuversichtlich, auch wenn noch ein riesiges Potenzial vor mir liegt, welches erschlossen werden will. Habe also noch genug Arbeit.

In diesen drei Sekunden – eventuell je nach Lust und Laune auch mehr – versuche ich, den positiven Punkt zu finden, auch wenn alles «auf Sturm steht». Ich will meine spontane Sichtweise bewusst hinterfragen. Gelingt gelegentlich auch schon. So rege ich mich heute zum Beispiel nicht mehr auf, wenn ich verschlafe, mich beim Rasieren in der Hitze des Gefechtes schneide, ein blutverschmiertes Hemd inkl. Krawatte nochmals anziehen muss, Schleicher und Rotampeln meine morgendliche Hast im Auto behindern, das Tram dummerweise pünktlich ist und ich deshalb den Zug nicht mehr erwische und zu spät im Büro ankomme. Ich freue mich darüber, dass ich eine halbe – oder gar ganze – Stunde länger geschlafen habe und somit fitter unterwegs bin. Den Rest interessiert so oder so niemand. Mich auch nicht mehr, ausser dass ich in Zukunft wieder besser meinem Wecker folgen muss.

Ebenso versuche ich in diesen drei Sekunden mir die Frage zu beantworten, wen meine Gedanken noch in 50 Jahren interessieren. Falls ich innerhalb dieser Zeit zum Schluss komme, dass das wohl niemand ist, ist es eh nicht wichtig und deshalb auch nicht mit hoher Priorität zu behandeln. Allerdings wird der Gedanke nicht «ausradiert», aber «parkiert» und bei passender Gelegenheit in adäquater Form auf's Tapet gebracht. Habe bis heute noch keinen Gedanken gehabt, der vor diesem Hintergrund sofort und unaufschiebbar zu behandeln gewesen wäre! Funktioniert ziemlich gut und entspannt enorm.

Ich lass mich nun überraschen, wie das weitergeht. Ich habe mir vorgenommen, diese Spielregeln strikt einzuhalten und mit mir regelmässige «Zwischenbeurteilungen» vorzunehmen, um eine Fortschrittskontrolle zu haben. Dankbar bin ich natürlich auch für «externe» Feedbacks, welche ich kommentarlos hinnehmen werde. Versprochen!

Mike Christeller

Neuheiten

Die neue YAMAHA MT-09 Tracer



Yamaha erweitert die erfolgreiche MT-Baureihe um ein vielseitiges Modell mit umfangreicher Ausstattung. Die neue MT-09 Tracer kombiniert kraftvolle Dreizylinder-Power mit hervorragenden Langstrecken-Qualitäten.

Vor einem Jahr begeisterte die erste Yamaha MT-09 mit ihren herausragenden Eigenschaften. Die neue MT-09 Tracer erweitert diese Charaktere jetzt um echte Langstrecken-Qualitäten sowie Komfort-Merkmale, die auch für den Beifahrer gelten. Die neue Tracer hat das Zeug dazu, Motorradfahrer zu begeistern, die ein aufregendes Fahrerlebnis wünschen, ohne auf Komfort und Reisetauglichkeit verzichten zu müssen.

Perfekte Ergonomie, toller Motor

Die neue Verkleidung bietet nicht nur exzellenten Wind- und Wetterschutz, sondern reduziert dank der aerodynamischen Form auch die Windgeräusche. Ohne Werkzeug kann der Fahrer die Scheibe in drei Stufen in der Höhe verstellen, und durch Drehen der entsprechenden Klemmungen lässt sich der Abstand zum Lenker verändern. Die Hände werden durch Handprotektoren geschützt. Der separate Fahrersitz ermöglicht zwei verschiedene Sitzhöhen.

Grosser 18-Liter-Benzintank und markante Verkleidung sind die dominierenden Merkmale der Frontpartie. Ergonomisches Tanklayout und schlank geschnittene Sitzbank ermöglichen einen satten Knieschluss. Bei hohem Sitzkomfort hat der Fahrer das gute Gefühl, «im» statt «auf» dem Motorrad zu sitzen. Und weil die Tracer sehr sparsam mit dem Treibstoff umgeht, werden grosse Reichweiten erreicht.

Der 115 PS starke 850-ccm-Dreizylinder mit Crossplane-Kurbelwelle begeistert mit atemberaubendem Beschleunigungsvermögen, starker, gleichmässiger Drehmomententfaltung und eigenständiger Laufkultur. Das moderne Triebwerk hat Pleuel mit gebrochenen Passflächen, geschmiedeten Alu-Kolben und versetzt platzierte Zylinder. Eine Lösung, welche das Leistungspotential steigert gleichzeitig das Gewicht reduziert.

Mit der serienmässigen Traktionskontrolle TCS unterstreicht die Tracer ihren Anspruch,

zu den am besten ausgestatteten Motorrädern auf dem Markt zu gehören. Das elektronisch gesteuerte System erkennt über Drehzahlsensoren an den Rädern einen zu grossen Schlupf am Hinterradreifen und drosselt entsprechend die Leistung des Motors. Um selbst auf losem Untergrund einen besseren Vortrieb zu ermöglichen, kann der Fahrer die Traktionskontrolle bei Bedarf abschalten.

Das sogenannte D-MODE System ermöglicht die Wahl zwischen drei unterschiedlichen Motor-Leistungscharakteristika. Die entsprechenden Kennfelder sind speziell für die vielfältigen Einsatzbereiche der Tracer programmiert, um entweder eine besonders sanfte oder aber sportlich-spontane Kraftentfaltung zu ermöglichen. Das System wird vom bewährten YCC-T (Yamaha Chip Controlled Throttle) unterstützt, welches Gasbefehle des Fahrers blitzschnell und korrekt umsetzt.

Die neue Tracer besitzt den gleichen kompakten und leichten CF-Aluminium-Rahmen wie die anderen MT-09-Modelle. Mit seiner ausgeklügelten Balance aus Steifigkeit und Flexibilität trägt er massgeblich zum leichtfüssigen und präzisen Handling bei.

Lückenlose Grundausstattung

Ein besonderes Merkmal dieser innovativen Konstruktion stellt der hintere Rahmenbereich dar, der die Hinterradschwinge nicht innen, sondern aussen aufnimmt und deshalb besonders schlank konzipiert werden konnte – eine Lösung, die den Komfort verbessert und das Fahrgefühl optimiert.

Gleichermassen innovativ ist der Doppelscheinwerfer, der das Licht via Reflektoren und Linsen auf die Strasse projiziert und eine Leuchtweitenverstellung ohne Werkzeug ermöglicht. Abblend- und Fernlicht sind mit LEDs bestückt, die ein helles, scharf abgegrenztes Licht generieren und gleichzeitig Strom sparend arbeitet. Letzteres gilt auch fürs LED-Tagfahrlicht. Die beiden Scheinwerfer-

SCHLÜSSEL-MERKMALE

- Reihen-Dreizylinder, 847 ccm
- Crossplane-Kurbelwelle
- Drei Fahrmodi (D-MODE)
- Elektronische Drosselklappensteuerung Yamaha Chip Controlled Throttle (YCC-T)
- Zuschaltbare Traktionskontrolle (TCS) serienmässig
- Leichter, kompakter Aluminium-Rahmen
- 12 Volt-Steckdose serienmässig
- höhenverstellbare Verkleidungsscheibe
- Neuer LED-Doppelscheinwerfer
- Doppelscheibenbremse, 298 mm Ø, radial montierte Bremszangen
- ABS serienmässig
- Upside-Down-Gabel und Federbein mehrfach einstellbar
- Höhenverstellbarer Fahrersitz
- 18-Liter-Tank für hohe Reichweite
- Hauptständer serienmässig

TECHNISCHE DATEN

Motor: 3-Zylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 78.0 x 59.1 mm, 847 ccm, 6-Ganggetriebe, Kette, 115 PS (84.6 kW) bei 10'000/min, 87.5 Nm bei 8'500/min.

Fahrwerk: Alu-Brückenrahmen, einstellbare Upside-Down-Telegabel, ø 41 mm, Alu-Monocross-Schwinge mit einstellbarem Zentralfederbein, schwimmend gelagerte Doppelscheibenbremse vorn, ø 298 mm, radial montierte 4-Kolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, ø 245 mm.

Masse und Gewicht: Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 24°, Nachlauf 100 mm, Federweg v/h 137/130 mm, Gewicht vollgetankt 210 kg, Tankinhalt 18,0 Liter. Swiss-Garantie drei Jahre. Farben: Matt Grey, Lava Red, Race Blu Ab März 2015, Preis: CHF 12'550.–

reinheiten verleihen der Tracer ihr markantes und unverwechselbares Gesicht, welches den dynamischen Auftritt unterstreicht.

Das Cockpit ist mit modernen Displays ausgestattet, die alle wesentlichen Informationen klar und deutlich darstellen. Das linke Display zeigt über ein Balkendiagramm die Motordrehzahl an und informiert digital über die gefahrene Geschwindigkeit. Das rechte Display liefert diverse Motor-Informationen und hält weitere Funktionen, wie die Temperatureinstellung, der optionalen Lenkergriffe bereit.

Die neue Yamaha MT-09 Tracer ist serienmässig nicht nur mit ABS ausgerüstet, sondern bietet auch Ausstattungsdetails, die ihre Qualitäten als Tourer und Alltagsfahrzeug unterstreichen. Dazu gehören moderne Tourensport-Reifen in der Dimension 120/70ZR17 vorn sowie 180/55ZR17 hinten sowie ein Hauptständer. Dazu kommt ein massgeschneidertes Programm aufpreispflichtiger Extras, mit dem das Fahrzeug auf individuelle Bedürfnisse abgestimmt werden kann.



Sicher unterwegs

Eine Leidenschaft, die verbindet:

Seit 2006 sind der GTS/FJR Club Suisse und die Allianz Suisse partnerschaftlich verbunden. Seitdem profitieren Sie als Mitglied von attraktiven Vorzugskonditionen bei einer der führenden Versicherungen der Schweiz mit ca. 3'600 Mitarbeitenden und Tochtergesellschaft der Allianz, dem europäischen Marktleader.

Als erfolgreiches Unternehmen übernimmt die Allianz Suisse ebenfalls gesellschaftliche Verantwortung – aus Überzeugung:

Wirtschaft

Die Allianz Suisse ist Premium Partner des Swiss Economic Forum (SEF), das bedeutendste Wirtschaftstreffen von zukunftsorientierten und innovativen Unternehmern der Schweiz.

Sozialengagement

Langjähriger Partner des Schweizerischen Roten Kreuzes.

Umwelt

Partner der Schweizerischen Klimastiftung. Die Allianz Suisse reduziert seit Jahren systematisch den CO₂-Ausstoss und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Vor allem bei Bauvorhaben achtet die Allianz Suisse, als einer der grössten Immobilieninvestoren des Landes, auf eine energieeffiziente Bauweise. So erfüllt auch der neue Hauptsitz in Wallisellen den Minergie-Standard. Die Fahrzeugflotte sind auf umweltfreundliche Hybridfahrzeuge umgestellt worden.

Kultur

Anerkannte Kulturinstitutionen sowie ausgesuchte Laienformationen geniessen die Unterstützung.

Sport

Den Spitzensport wird als Sponsor der Swiss Football League sowie als Partner von Swiss Paralympic gefördert. Mit dem Fussball Kids Camps und den Lucky33-Golfturnieren engagiert sich die Allianz Suisse auch im Nachwuchsbereich.

Das Angebot der Allianz Suisse umfasst mit der Auto-, Motorrad-, Privathaftpflicht-, Hausrat- und Rechtsschutzversicherung die zentralen Versicherungsdeckungen, welches von über 1 Million Privat- und Unternehmenskunden wahrgenommen wird. Es orientiert sich konsequent an Ihren individuellen Bedürfnissen und bietet optimalen Schutz für zu Hause und unterwegs.

So erhalten Mitglieder des Yamaha GTS/FJR Club Schweiz durch den Vergünstigungsvertrag einen zusätzlichen Vorzugsrabatt von 10 Prozent bei der Motorradversicherung – und ein umfangreiches Servicepaket gleich dazu. Um die Freiheit auf zwei Rädern auch unbeschwert geniessen zu können, zahlen Sie als Kunde der Allianz Suisse die Prämien nur für neun Monate statt für ein ganzes Jahr, inklusive einer kostenlosen und europaweiten Assistance. Und falls unterwegs etwas verloren geht: Mitgeführte Sachen sind bis zu CHF 2'000 versichert, die Motorrad-Schutzkleidung sogar bis zu CHF 4'000. Damit sind Sie allzeit sicher unterwegs.

Startbereit? Verlangen Sie eine persönliche, kostenlose Beratung bei einer Geschäftsstelle der Allianz Suisse in Ihrer Nähe. Der Leistungsumfang und die vorteilhaften Konditionen werden Sie überzeugen – wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme:

Allianz Suisse
Firmen-/Verbandsvergünstigungen
Tel. +41 58 358 50 50
verguenstigungen@allianz.ch



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 finanziellen 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

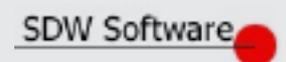
Die Firma Rivella AG beliefert uns regelmässig kostenlos mit Rivella in allen Farben für die Clubanlässe. Daneben stehen uns zwei Barkombinationen mit Sonnenschirm unentgeltlich zur Verfügung.

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

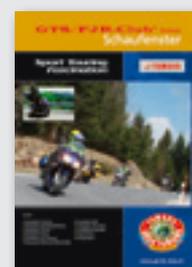
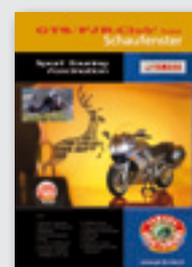
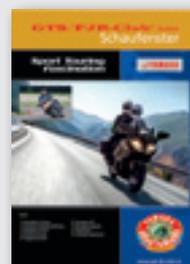
Unser Clubleitbild

www.gts-fjr-club.ch

1. Der GTS/FJR-Club Suisse bietet eine Plattform für Sporttouring-aktivitäten auf einem hohen 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.



Schaufenster 2008-2014



Redaktion GTS/FJR-Club Suisse:
Mike Christeller, Alex Dysli, Rolf Flückiger

Technik, Layout und Druck: Linus Haas, galledia ag

GTS/FJR-Club[®] Suisse

Deutschschweiz:
Alex Dysli
Geerenwiesstrasse 12
8105 Watt
alex.dysli@gts-fjr-club.ch

Romandie:
André Loviat
Eglantiers 15
2824 Vicques
andre.loviat@gts-fjr-club.ch