

GTS/FJR-Club[©] Suisse Schaufenster

Sport Touring Fascination



YAMAHA



Inhalt

- | | | | |
|----|------------------------------|----|--------------------|
| 2 | President's Corner | 12 | Blaulicht |
| 3 | Zustand des Fahres | 14 | Gedankenspiele |
| 4 | Rückblick Gesellschaftliches | 15 | Schnitzelbank |
| 6 | Rückblick Touren | 16 | Yamaha, iXS, Pneu |
| 8 | Rückblick Kurse | 18 | Allianz Suisse |
| 10 | Ausblick 2019 | 19 | Sponsoren |
| | | 20 | Leitbild/Impressum |



www.gts-fjr-club.ch

President's Corner



Liebe Leserin, lieber Leser

Das Jubiläumsjahr 2018 mit lauter regenfreien Anlässen und sehr warmen Temperaturen geht zu Ende.

Das gute Wetter hat sich leider auch bereits in der Unfallstatistik vom ASTRA des ersten Halbjahres 2018 niedergeschlagen. So stieg die Anzahl getöteter Motorradfahrer in der ersten Jahreshälfte von 17 (2017) auf 21 (2018), hingegen sank diejenige der Schwerverletzten von 527 (2017) auf 452 (2018).

Für mich sind diese Zahlen in positivem Sinne erstaunlich, da an den Wochenenden gefühlt die halbe Schweiz mit dem Motorrad unterwegs war und die Parkplätze auf den Pässen mehr riesigen Präsentationsflächen für Motorräder glichen. Die dabei beobachteten Fahr- und Überholmanöver stehen für mich in krassem Gegensatz zur Unfallstatistik. Wie ist das möglich? Eine Erklärung ist für mich sicher die Zunahme von modernen Motorrädern mit Assistenzsystemen, welche durch ihr meist unbemerktes Eingreifen Schlimmeres verhindern. Als zweiten Grund könnte ich mir die erhöhte Verkehrsdichte auf den Passstrassen vorstellen, welche den ganzen Verkehr etwas einbremsen und so die Unfallfolgen etwas dämpfen können. Ich hoffe aber auch, dass die Motorradfahrer sich weitergebildet haben und dadurch sicherer fahren. Der Negativeindruck entsteht ja meist durch eine kleine Minderheit, sei mit einer waghalsigen Fahrweise, lautem Auspuff oder sonstigen imageschädlichen Manövern. **Da der Mensch dazu neigt, negative Dinge aufzublasen, entsteht für den Zuschauer der Eindruck, dass ALLE Töfffahrer IMMER zu schnell, zu laut und sowieso VIEL zu riskant fahren.**

Deshalb finde ich es wichtig, dass wir als Club bei unseren Ausfahrten durch besonnenes und umsichtiges Verhalten ein positives Gegengewicht schaffen. Dies gilt vor allem innerorts, wo wir natürlich genau beobachtet werden. Ein optisch schönes Bild geben natürlich Gruppen, welche kompakt und versetzt fahren, sich aber korrekt verhalten. Nach meiner Erfahrung ist die Chance, dass ein Autofahrer die ganze Gruppe durchwinkt, in diesem Fall einiges grösser. Da das bei uns nicht immer klappt, werden wir in der kommenden Saison immer wieder darauf hinweisen und -arbeiten (siehe auch Artikel «Gruppenfahren im Verkehr» im Schaufenster von 2014/15). Dies bedingt natürlich, dass sich jeder von uns auf einer Ausfahrt konzentrieren kann. Ich möchte dazu auf den Artikel «Fahren in der Gruppe – der Fahrer» in diesem Schaufenster hinweisen.

Gruppenfahren wird generell unterschätzt. Es ist anspruchsvoll und sollte erst dann gemacht werden, wenn jeder sich eine gewisse Routine Anfang der Saison aufgebaut hat, sei es durch den Besuch des «Learning by doing» oder durch eigene Touren. Ich denke, so an die 1'000 km sind nach der Winterpause schon nötig, um die richtige Routine aufzubauen und fahrerisch die Kapazität für eine Gruppenfahrt zu haben. Das sollte in Eigenverantwortung sich und den Clubkollegen gegenüber geschehen, anderenfalls gefährdet man sich und die Gruppe und verdirbt allen den Spass. Glücklicherweise hatten wir den bisher 20 Jahren Clubbetrieb keinen tödlichen Unfall und nur sehr wenige Unfälle mit schwereren Verletzungen zu verzeichnen. Dies ist sicher eine Folge der permanenten Weiterbildungsbemühungen des Clubs und der Disziplin der Teilnehmer während eines Anlasses, was speziell von Neumitgliedern gelobt wird.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lasst uns in den nächsten 20 Jahren weiterhin daran arbeiten, unser Fahrkönnen auf gutem Niveau zu halten und dadurch viel Freude und Spass auf den Clubausfahrten zu haben.

In diesem Sinne wünsche ich allen eine unfallfreie Saison 2019.

Alex Dysli



Unsere Stammlokale

Hotel/Restaurant Sternen, 3506 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
Restaurant du Port, 3235 Erlach – Romandie

Fahren in der Gruppe – Schaltzentrale

Fahren in der Gruppe – Die biologische Schaltzentrale

In den letzten Artikeln zur Reihe «Fahren in der Gruppe» bin ich mehrheitlich auf die Fahrtechnik eingegangen. Dieses Mal soll der Hauptfokus auf dem Fahrer liegen, ist er doch nebst dem Motorrad der wichtigste Teil auf einer Motorradtour. Er ist die Steuerzentrale und bestimmt, wohin, wie schnell und auf welche Weise gefahren wird. Doch die biologische Schaltzentrale hat auch Schwachpunkte. Im Gegensatz zu einer Maschine ermüdet ein Mensch in Abhängigkeit seiner körperlichen Fitness. Es ist darum von Vorteil, wenn ein Fahrer sich körperlich fit hält, sich möglichst viel bewegt und regelmässig Sport betreibt. Körperliche Fitness fördert die Konzentration und das wiederum hat einen positiven Effekt auf die Fahrsicherheit. Mit nur schon einer halben Stunde körperlicher Betätigung pro Tag soll nach wissenschaftlichen Studien die körperliche Fitness erreicht werden können. Wer also konsequent auf den Lift verzichtet und die Treppe nimmt, die letzten ein bis zwei Haltestellen der alltäglichen Bus- oder Tramstrecke zu Fuss geht oder sich die Zeit für einen Spaziergang über Mittag nimmt (Hundebesitzer sind hier im Vorteil), hat sein tägliches Training schon fast absolviert. Wer Sport treibt, trainiert nicht nur seinen Körper, sondern auch sein Gehirn. Denn durch Bewegung halten wir nicht nur unsere Muskeln fit, stärken Knochen oder verbessern die Durchblutung. Wenn wir Sport treiben, finden sowohl kurzfristige als auch langfristige Veränderungen im Gehirn statt. Die kurzfristigen Effekte, wie z.B. Erhöhung der Durchblutung und Nährstoffzufuhr sowie Senkung des Stresshormonspiegels, sind allgemein bekannt. Die Effekte, die durch regelmässigen Sport über einen längeren Zeitraum auftreten, sind hingegen weit weniger bekannt. Durch Bewegung bzw. sportliche Aktivität und die damit verbundene erhöhte zerebrale Durchblutung werden vermehrt Nervenwachstumsstoffe, so genannte Neurotropine, produziert. Diese unterstützen die Neuronenneubildung, die laufend im Gehirn stattfindet. Studien haben gezeigt, dass Sportler vor allem im sogenannten supplementären motorischen Areal deutlich mehr Hirnsubstanz haben als Nichtsportler. Doch auch in anderen Hirnregionen, die nicht für sportliche Bewegung zuständig sind, konnten Wissenschaftler mehr Hirnmasse nachweisen. Regelmässige Bewegung beeinflusst unseren Hormonhaushalt dauerhaft, weil sie zu einem verlangsamten Abbau des Botenstoffes Dopamin führt. Dopamin ist nicht nur ein körpereigener Stimmungsaufheller, es wird auch für wichtige kognitiven Prozesse im präfrontalen Kortex gebraucht. Wenn der Dopaminspiegel sinkt, lassen Aufmerksamkeit, Konzentration und andere geistige Fähigkeiten nach. Bei Menschen, die sportlich nicht aktiv sind, nimmt der Dopaminspiegel im Laufe des



Lebens sogar kontinuierlich ab. Durch sportliche Aktivitäten kann also der Dopaminspiegel kurzfristig erhöht und der Prozess der kontinuierlichen Abnahme langfristig verlangsamt werden. Darüber hinaus kann durch Sport, speziell Lauftraining, die räumliche Vorstellungskraft und Konzentrationsfähigkeit verbessert werden.

Doch nebst der Fitness können auch Krankheiten oder psychische Belastungen die Konzentration vermindern. Bei einer leichten Krankheit wie eine Erkältung oder braucht der Körper viel Energie, um die Krankheit zu bekämpfen. Energie, welche uns für andere Tätigkeiten nicht mehr zur Verfügung steht. Im Normalfall fühlt man sich früher schlapp und braucht deutlich mehr Schlaf. Sich zu konzentrieren fällt schwerer als normal. Das sind natürlich keine guten Voraussetzungen für eine Motorradtour und man tut gut daran, auf den Körper zu hören. Dies gilt speziell für längere und/oder strengere Touren. Dasselbe gilt für psychische Belastungen. Nach der Social Readjustment Rating Scale der Psychiater Thomas Holmes und Richard Rahe ergibt der Tod des Ehepartners 100 Stresspunkte, eine Scheidung 73, eine Heirat 50, ein Berufswechsel 36 oder eine geringfügige Gesetzesübertretung deren 11. Natürlich ist die Grenze zur Fahruntüchtigkeit individuell verschieden, aber nach diesen Werten kann jeder seinen Stresszustand etwas einschätzen. Ist man stark gestresst, körperlich angeschlagen oder sogar eine Kombination davon, dann wäre es sich und der Gruppe zuliebe ratsam, die Teilnahme an der Tour kritisch zu hinterfragen. Sollte man sich gemäss der nebenstehenden Grafik im Bereich «hohe Stressbelastung» oder sogar «Alarm» befinden, so sollte man sich eine Absage überlegen.



Man bringt sich durch den Konzentrationsmangel selbst in Gefahr und macht sich beim Rest der Gruppe auch keine Freunde.

**«Mens sana in corpore sano»
Ein gesunder Geist in einem gesunden Körper.**

Tragen wir beidem Sorge und schaffen so die optimalen Voraussetzungen für eine genussvolle und vor allem unfallfreie Tour.

Alex Dysli

Rückblick Gesellschaftliches

Schneeschuhlaufen & Racletteplausch 27.+28. Jan. 2017

Ungefähr 20 Clubmitglieder haben am Samstag, 27. Januar 2018, den Gottschalkenberg in Beschlag genommen. Das Wetter war so oder so, aber nicht wirklich toll und der Schnee, sofern noch vorhanden, brüchig und schwer. Teilweise mit Schneeschuhen und Stöcken bewaffnet oder einfach nur mit guten Schuhen haben wir uns im Nebel den Weg gesucht. Glücklicherweise haben wir unsere Unterkunft wieder gefunden und beim anschließenden Apéro die Kälte aus den Gliedern therapiert. Das abendliche Racletteessen bot reichlich Gelegenheit, den gesellschaftlichen Teil des Clublebens zu pflegen.

Frühlingsbrunch 27. Mai 2017

Hochwacht in Reisiswil, wo um Himmelswillen ist das nur? Eine idyllisch gelegene Anhöhe im Oberaargau mit Aussichtsturm und einem grossen Waldhaus, welches von der Familie Hofer mit viel Liebe und Akribie betrieben wird. Über fünfzig Mitglieder haben dank der ausgefeilten Wegbeschreibung diesen Ort mit Motorrad oder Auto (auch ältere Modelle mit 2-Takt-

motoren waren zu riechen) aufgesucht und ein «Buurezmorge» mit Speckrösti, Spiegeleier, Züpfe und allem anderen, was zu einem währschaften Zmorge gehört, genossen. Der gesellschaftliche Teil stand im Vordergrund und es gab viele Gelegenheiten, sich über «Gott und die Welt» auszutauschen und die Kameradschaft zu pflegen. Das sonnige Wetter hat das Seine zu diesem Anlass beigetragen, sodass im Verlaufe des frühen Nachmittags durchwegs zufriedene Gesichter sich auf den Heimweg machten. Es wurde nicht nur Kaffee getrunken; da gab es noch eine Rechnung mit ein paar Cupli's.





20 Jahre GTS/FJR-Club Suisse, 9. Juni 2018



Orientierungsfahrt 29. Sept. 2018

Die Orientierungsfahrt 2018 startete im Vogelsang oberhalb des Sempachersee. Die Route führte kreuz und quer durch das Entlebuch und das Emmental. Hochnebel und Nebelbänke haben der Gegend einen teilweise mythischen Touch verpasst. Unterwegs mussten möglichst viele Beizen fotografiert werden. Daraus wird dann ein «Beizenführer» entstehen, welcher zu einer kulinarischen Reise animieren soll. Schluss des Anlasses, an welchem vierzehn Clubmitglieder teilnahmen, war im Fontannen-Pintli bei Wolhusen, wo uns Sandy Studer ein ausgezeichnetes Mittagessen auftrichtete.



Rückblick Touren

siehe auch unter Aktivitäten auf gts-fjr-club.ch

Der etwas andere Tourenrückblick

Ich hatte Ende September das Vergnügen, mit einem Kleinbus die Bergstrasse von Vercorin nach Chalais (beides im VS) zu fahren. Ein Töff Club fuhr dieselbe Strecke, sorgte dabei sehr erfolgreich für operative Hektik und gefährliche Situationen bei kompletter geistiger Windstille. Er umfasste etwa 35 Motorräder der verschiedensten Marken und Typen, die sich auf der gesamten Strecke zwischen diesen beiden Orten, aufgeteilt in Kleingruppen, verteilten. Wir wurden etwa fünf Mal von der selben kleinen Splittergruppe überholt, nachdem der Vorderste immer vor uns an möglichen und unmöglichen Stellen auf seine Kollegen gewartet hatte und wir ihn dabei wieder überholten. Das Highlight war, als sie vor und im Tunnel an uns vorbei geschossen kamen und den entgegenkommenden Pferden ausweichen mussten. Ich gebe zu, wir waren schuld, dass wir da waren und wer rechnet schon mit einem Tunnel und Pferden darin, ebenfalls war ganz klar die Strasse schuld, viel zu schmal.

In Chalais haben sie anschliessend den Kreis so geschickt als Warteraum für ihre zurückgebliebenen Kollegen (physisch und aus meiner Sicht auch geistig) genutzt, dass es für uns und die anderen Verkehrsteilnehmer eine nette Herausforderung war, keinen von den Hirnakrobaten anzufahren. Darum möchte ich mich auch im Namen der anderen Gruppenleiter bei euch herzlich bedanken, dass ihr diszipliniert in der Gruppe fahren könnt. Ansonsten hätten meine Kollegen und ich schon längstens einen Kabelbrand im Herzschrittmarker.

Gruss Kluni

Sortie Romande 16. + 17. Juni 2018

Airport Hotel Grenchen. Start zur Sortie Romande. Die Vorfreude ist greifbar. Auch das Wetter stimmt. Los gehts! Die Kurven des ersten Teils machen Lust auf mehr. Nach der Kaffeepause folgen wir einer neuen Route via Luisans - Col du Tounet - Gilley - Sombacour. Hinter Levier tauchen wir hinab zur Source du Lison und fegen durch die Kurven Richtung Salins-les-Bains. Der Magen knurrt. Der Wirt ist uns wohlgesonnen. Man bringt des Guten fast zuviel. Gesättigt starten wir Richtung Süden. Langgezogene, zügig fahrbare Kurven lassen unsere Herzen höherschlagen. Blitzkästen sind hier rar. Da saust eine MT 10 an uns vorbei. Es ist Alex, der sich mit der Kamera irgendwo auf die Lauer legt. In Oyonnax wird der erlebnisreiche Tag bei Speis und Trank und Benzingesprächen zufrieden beendet.

Am Sonntagmorgen, nach dem Start, liegt plötzlich dichter Nebel. Ungemütlich, kaum Sicht. Doch bald sind wir raus aus der Suppe. Es folgen Kurven ohne Ende. Wir passieren St-Claude, St-Laurent und die Gegend, wo der Doubs entspringt. Bald danach ist fertig Franche Comté. Schade! Wir finden uns wieder im dichten Verkehr, umringt von Gebotstafeln. Kurz: wir sind zurück in der Schweiz! Dennoch geniessen wir das Auslaufen über die Hügel des Val de Travers und stärken uns am Ziel in Erlach mit einem feinen Lunch.

Den Organisatoren dieser abwechslungsreichen Tour sei herzlich gedankt. Was wäre unser Clubprogramm ohne Sortie Romande! Wir freuen uns auf die Ausgabe 2019.



Meraner Weekend 29. Juni - 1. Juli 18

33 Clubmitglieder haben am diesjährigen 3-Tages-Ausflug ins Südtirol teilgenommen. Strahlendes Wetter und stetig steigende Temperaturen waren stete Begleiter auf der rund 300 Kilometer langen Anfahrt via Flüela, Inntal, Pillerhöhe und Timmelsjoch. Am späten Nachmittag waren alle in Lana angekommen und konnten nach einer ausgiebigen Dusche den wohlverdienten Apéro sowie das ausgezeichnete Nachtessen geniessen. Ein Teil unserer Mitglieder haben am Samstag einen Ausflug nach Meran gemacht und die ausgezeichnete Hotelinfrastruktur bei «Sünnele und Bädèle» genossen. Alle anderen haben zuerst ca. 250 Kilometer Kurvenparadies genossen und das «Sünnele» und «Bädèle» in einer verkürzten Variante unterzogen. Die abendliche Apérorunde liess vermuten, dass alle an diesem Samstag auf ihre Rechnung gekommen sind. Traurige Gesichter waren zumindest keine auszumachen. Am Sonntag machten wir uns nach einem ausgiebigen Frühstück auf den Heimweg via Vinschgau, Ofenpass, Flüela nach Wangs ins Parkhotel, wo dieser Anlass nach einem gemeinsamen Mittagessen im Verlaufe des Nachmittags seinen Abschluss nahm.



4-Tagestour Schwarzwald/Vogesen 3. – 6. August 2018 Leute machen Touren ...



Ligurien 8. - 15. September 2018

Dieses Jahr hat alles perfekt gepasst: vom Wetter über die 17 Teilnehmenden bis zu den Routen. Alle hatten die ganze Woche einen «Big Smile» im Gesicht, auch Toni, obwohl das halbautomatische Getriebe seiner AS Mitte Woche angefangen hat, rum zu zicken. Die FJR AS musste dann mit Mario im Hoschi-Büsslein heimfahren. Alle anderen 11 Bikes liefen einwandfrei, wobei wir festgestellt haben, dass Marios MT-10 säuft wie ein Loch (aber besser, als umgekehrt).

Ligurien ist nun Geschichte, aber einigen hat es so gut gefallen, dass sie vielleicht privat das Caravelle in Diano Marina besuchen werden. Alle sind wohlbehalten mit vielen schönen Eindrücken und ein paar Gramm mehr auf den Hüften heim gekommen.



Herbstfahrt mit Helmut 6. Okt. 2018 (leider keine Bilder)

Rückblick Kurse

Unfallkurs

3. Februar 2018

32 Kursteilnehmer nahmen an den interessanten Übungen und Themen unsere Instruktoressen; Beatrice Beutel und Rolf Flückiger teil.

Zwischendurch stellte uns Marco Campisano, Product Manager Motochic, den neuen SHOEI Neotec II vor. Die verlängerte Mittagspause, wurde für reges Shoppen in der Hostettler Ausstellung genutzt.

Felix Wittwer eröffnete den Nachmittag mit einem Referat: «einst – jetzt – morgen». Ein interessanter Beitrag zum Thema, weniger Unfälle auf der Strasse. Mit einigen Übungen von Fallbeispielen schlossen wir den Kurs pünktlich ab.



Learning by Doing 28./39. April 2018

42 Motorräder, 49 Teilnehmer, so wurde das LbD 2018 in Oberfrick gestartet. Auf kurvenreichen Strecken fuhren wir die 230 km zum Hotel im Waldachtal. Bei schönstem Frühlingwetter im Hotel angekommen, wurde nach dem Apero auch gleich zum «Schwarzwaldbuffet» geblasen.

Unfallfrei und mit guten Erkenntnissen kamen wir im Hotel Albtalblick in Häusern an, wo traditionell mit Schwarzwälder und Kaffee das LbD aufgelöst wurde. Der Firma Hostettler, den Instruktor und den Gruppenleitern an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön!



Handling und Bremskurs 6. Mai 2018

Mit 16 Teilnehmern besuchten wir zum ersten Mal diesen Kurs im Stockental/TCS.

Ein toller, lehrreicher und rasanter Kurstag verging wie im Flug. Das Sahnehäubchen waren die Schlussrunden auf dem gesamten Kursareal.



Einsteigertraining für sportliches Fahren 14. Juli 2018

14 Mitglieder mit und ohne Rundstreckenerfahrung fanden sich bei klarem und um 8 Uhr morgens noch angenehmen Temperaturen in Lignières auf dem Rundkurs ein. Unterschiedlich waren sodann auch die individuellen Ziele. Unsere beiden Instruktor haben mit ihrer sympathischen Art jedem von uns viele wertvolle Tipps mitgegeben. Ebenso durften wir nach dem ersten Run bei der ersten Videoanalyse die «Akademiker-Linie» (rund, schön und «langsam», von uns zu Beginn bevorzugt) als Grundlage für die «Rennlinie» (kurz und direkt) mit hang-off kennenlernen. Zu Beginn waren da noch Zweifel in den Gesichtern, ob eine solch direkte Linie überhaupt zu fahren ist (wir fahren ja schön und rund). Nach ein paar Übungen zum Fahren mit hang-off und ein paar ABS-Bremungen in der Kurve haben wir uns dann mit dem Thema «kurz, direkt und schnell» auseinandergesetzt. Einlenkpunkte und Bremspunkte waren da plötzlich woanders und siehe da; es hat geklappt. Zu Beginn noch ein wenig zaghaft und mit zunehmender Dauer mutiger und sicherer, sodass auch üble «ABS-Bremser» und «aus der Kurve-Beschleunigungswackler» weggesteckt wurden. Die zweite Videoanalyse hat denn auch die Fortschritte betr. Linienwahl, Körper- und Kopfhaltung eindrücklich gezeigt. Im anschließenden freien Fahren hatten wir unseren Spass und haben das Erlernte ausgiebig genossen. Der enge Kurs und die hohen Temperaturen haben uns und den Reifen allerdings einiges abverlangt. Obwohl es ein Rundstreckentraining war, hat jeder von uns je nach seinem individuellen Lernziel etwas dazugelernt. Es hat einfach nur Spass gemacht.



Ausblick Programm 2019

Generalversammlung:

GV 2019

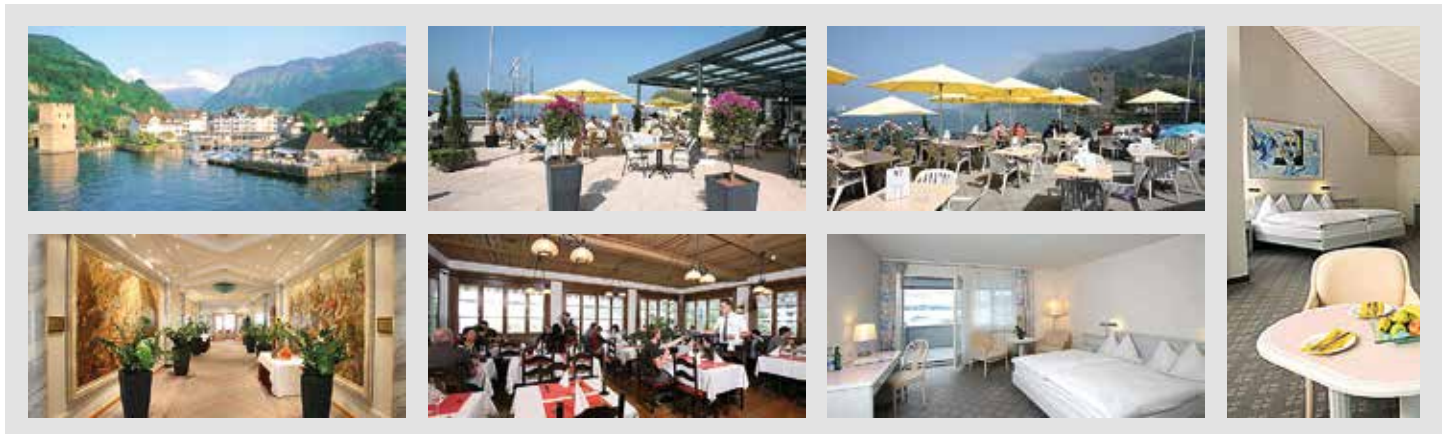
Hotel Winkelried Stansstad

16. März 2019

Die GV findet im gewohnten Rahmen mit Apéro, Mittagessen, GV und Kaffee/Dessert im Hotel Winkelried in Stansstad 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

2. März

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 + Soziakurs

27. + 28. 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 Wechslen. 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 im Waldachtal nicht zu kurz.

Circuit de l'Enclos (F)

20. Mai

Motorradbeherrschung und Einführung in die Rundstrecke ist hier das Thema. Auf dem 1'176m langen Circuit de l'Enclos in der Nähe von Levier (F) können diese Aspekte geübt werden, ohne dass die hohen Geschwindigkeiten einer grösseren Rundstrecke erreicht werden. Ein Superkurs für alle, welche einmal Rundstreckenluft schnuppern wollen.

Brems- und Kurventraining mit der Sozia

20. Juli

Brems- und Kurventraining beim tcs. Auf der Trainingsanlage Betzholz in der Nähe von Hinwil (ZH) werden wieder einmal alle grundsätzlichen Aspekte des Motorradfahrens wie Handling, Kurvenfahren, Kurvenausweichen, Bremsen und Kurvenbremsen, diesmal aber mit Sozia (sofern vorhanden) geübt.

Touren:

Meraner Wochenende 24. - 26. Mai

Die Tourensaison eröffnen wir für einmal mit dem Meraner Wochenende. Diese Tour in der Region um Meran führt über einige Pässen und viele Kurven. Wir streifen dabei auch die Dolomiten. Bei den Übernachtungen in Lana (Nähe Meran) kommt das Gesellige sicher nicht zu kurz.

Sortie Romande 15. + 16. Juni

Der Sortie Romande führt in die malerische Gegend des schweizerischen und französischen Juras. Dabei noch die gute Küche in Yonnax zu geniessen macht diesen immer gut besuchten Ausflug zu einem Genuss.

4-Tagestour Schwarzwald/Vogesen 2. - 5. August

Ein immer noch beliebter 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.

Mühlviertel / Böhmerwald 31. August - 7. September

Die Wochentour führt nach ins Mühlviertel in Oberösterreich. Start ist in Rankweil und die zweitägige Anreise führt via Niederaudorf (Nähe Kufstein) zu unserem Hotel in Rechberg (Nähe Linz). Von dort aus stehen schöne Tagestouren auf dem Programm. Die Tagesleistungen sind ca 200-300km, wobei immer die Möglichkeit eines individuellen Ruhetages besteht. Wegen der teilweise schlechten und engen Strassen sollte eine gewisse Tourenerfahrung vorhanden sein. Am Freitag fahren wir wieder via Niederaudorf zurück in die Ostschweiz zurück, wo die Tour am Samstag nachmittag endet.

Herbstfahrt 6. 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 geniesst die Gesellschaft der Gleichgesinnten oder kommt direkt am Samstag zum Treffpunkt für die immer wieder interessante und reizvolle Eintagestour.

Gesellschaftliches:

Januarplausch in Iseltwald am Brienersee 26. + 27. Januar

Mitten im Winter mit Clubkollegen eine Wanderung zu den Giebsbachfällen machen – ein Traum. Danach wird im Hotel oder auf dem Schiff ein feines Nachtessen genossen.

Frühlings-Brunch 12. Mai

Auch dieses Jahr treffen wir uns zum Frühlingsbrunch und tauschen uns über die relativ junge Töffsaison aus. Ein immer gutbesuchter Anlass.

Herbstüberraschung 26. Oktober

Dieser Anlass wird eine Überraschung, genaueres wird im Verlauf des Jahres noch mitgeteilt.

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 Kontakte zu pflegen. Schon manche Gruppentour wurde an einem Stammtisch geboren.

www.gts-fjr-club.ch

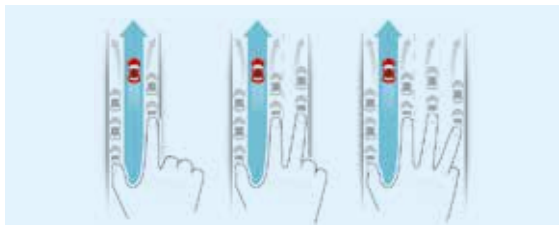
Blaulicht

Liebe Clubmitglieder

Einen aussergewöhnlichen Sommer haben wir dieses Jahr erlebt. Unzählige Sonnenstunden durften wir geniessen, die sonst «üblichen Hitzegewitter» hielten sich auch in Grenzen und so konnte unserem Hobby bis in die Abendstunden nachgegangen werden. Der Herbst «verdiente» seinen Namen anfänglich auch nicht. Denn ein Rekord-Spätsommertag jagte den anderen und sorgte für weitere Freuden-Kilometer auf unseren Maschinen. Lediglich die teilweise (zu) hohen Temperaturen schreckten von Touren ab, da die für uns selbstverständliche Schutzbekleidung sehr warm gibt...

Auch dieses Jahr wurde ich angefragt, ob ich ein paar Zeilen für die Rubrik «Blaulicht» schreiben möchte, was ich sehr gerne mache und hoffe, euch vielleicht etwas Neues und Interessantes weiter zu geben. Denn der Verkehr nimmt bekanntlich konstant zu und das Verhalten der Strassenbenutzer verändert sich ebenfalls. Darum ist es leider notwendig, Verkehrsregeln und auch Signalisationen dieser neuen Situation anzupassen. Hier ein paar wenige von Neuerungen, auf deren Umsetzung (oder Durchsetzung) ich echt gespannt bin;

- Es soll demnächst rechtlich verankert werden, dass das Bilden einer **Rettungsgasse** auf Autobahnen [AB] und Autostrassen mit mindestens zwei Fahrstreifen, Vorschrift wird. Dies, damit die Durchfahrt für Blaulichtorganisationen ermöglicht wird. (Bei drei Fahrspuren auf einer AB wird eine Rettungsgasse zwischen der äussersten linken und der mittleren Fahrbahn erstellt; siehe auch www.allianz-autowelt.de/sicherheit/rettungsgasse/)



- **Rechtsvorbeifahren** [auf AB oder mehrspurigen Autostrassen] wird voraussichtlich «legalisiert». Bei stockendem Kolonnenverkehr auf einer Überholspur dürften demnach Fahrzeuge auf der Normalspur, rechts vorbeifahren dürfen (ist eigentlich schon heute der Fall). Das «klassische» Rechtsüberholen mit Ausschwenken nach rechts und dem Wieder-einbiegen auf die Überholspur, bleibt nach wie vor verboten. (Die Kontrolle dieser Regelung wird wohl schwierig werden, da nirgendwo beschrieben ist, nach welcher zurückgelegten Strecke man dann doch wieder die Fahrbahn wechseln darf...)

- Leichte Motorwagen mit Anhänger sollen künftig statt mit 80 Km/h, bald mit 100 Km/h fahren dürfen. Da geht es Beispielsweise um Anhänger wie Wohnwagen oder Pferdeanhänger.

*(Technisch gesehen für die Anhänger kaum ein Problem. Ich persönlich sehe eher die Problematik beim **ungeübten** Fahrer, der statt der 100 km/h, halt nochmals 10 Km/h schneller fährt, ein Brems- oder Lenkmanöver ausführt und dann kann es sehr rasch zum kritischen Aufschaukeln kommen. Wer dies nicht kennt und weiss was zu tun ist, hat verloren.)*

Bereits ab dem 01.01.2019 gilt übrigens, dass die Alterslimite für die Verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchung von 70 auf 75 Jahre erhöht worden ist. Ab diesem Alter müssen sich Verkehrsteilnehmer und -innen alle 2 Jahre untersuchen lassen. Analog dazu wurde übrigens auch die Alterslimite der kantonal anerkannten Ärzte, welche solche Kontrollen durchführen, ebenfalls von 70 auf 75 Jahre erhöht.

Nun noch eine Berichtigung.



Neulich sagte mir ein Klubmitglied, dass er dieses Signal (2.03) mit seinem Motorrad schon ab und zu ignoriert habe, da es ja für Motorräder nicht gelte. Ich war anderer Meinung, dass dieses Verbotssignal auch für Motorräder gilt.

Richtig ist, dass dieses Signal gemäss Art. 19 Abs. 1 lit. a der SSV ein «Verbot für Motorwagen» ist und für alle mehrspurigen Fahrzeuge, inbegriffen Motorräder mit Seitenwagen, gilt.



Im gleichen Art. 19 Abs. 1 in der lit. b ist dieses Signal (2.04) erläutert. Das ist ein «Verbot für Motorräder», aber mehrspurige Fahrzeuge (inkl. ein Motorrad mit Seitenwagen) dürfen gemäss Gesetzestext somit durchfahren.



Ich denke, es hat in der CH nicht mehr viele dieser «Einzel»-Signale. Mehrheitlich werden in der heutigen Zeit die Kombisignale wie (2.13) oder (2.14) verwendet, um Klarheit zu schaffen.





Und auch in dieser Auflage ein Blick über den Tellerrand hinaus und auch mal weg von der Strasse, mit Informationen für die Wintermonate unter dem Motto: «Gut zu wissen ...»

Habt ihr gewusst, dass in Europa die Situation bezüglich der Helmtragepflicht beim Skifahren unterschiedlich ist?

In folgenden Ländern besteht eine Helmtragepflicht (!!)

- **Italien** bis 14 Jahre (Strafe: Bussgeld bis 200 Euro & Entzug vom Skipass)
- **Kroatien & Slowenien** bis 15 Jahre
- **Polen** bis 16 Jahre (Bussgeld & Entzug vom Skipass)

Österreich hat durch die Bundesregierung eine generelle Helmpflicht bis zum 15. Lebensjahr. Die Umsetzung erfolgt aber durch die Bundesländer und wird nur in folgenden der neun Länder realisiert. **Salzburger Land, Steiermark, Kärnten, Burgenland, Wien, Ober- und Niederösterreich.** (Strafen gibt es aber keine, da keine Kontrollen durchgeführt werden [was sich aber rasch ändern könnte ...])

Keine Helmtragepflicht in (ABER aufgepasst)

- **Österreich**, in den Bundesländern **Tirol & Vorarlberg** (Vorarlberg hat aber eine öffentliche Empfehlung [Kinder, Jugendliche & Erwachsene] zum Tragen eines Helmes ausgesprochen)
- **Frankreich**, hier laufen jedoch Kampagnen zur Nutzung von Helmen bei Kindern und Jugendlichen (die Bereitschaft dazu ist von den Sportbegeisterten jedoch sehr niedrig)
- **Schweiz**, hier laufen einige Kampagnen zur Aufklärung die sehr erfolgreich sind, denn die Schweiz hat europaweit gesehen die höchste Helmträger-Quote im Skisport.
- **Schweden**, aber die Liftbetreiber transportieren keine Kinder ohne Helm mit dem Lift (auch eine Möglichkeit)
- **Norwegen**, hier gibt es ein Projekt für Helme bei Kindern und Jugendliche, diese bekommen dadurch gratis Helme geliehen und in Kombination oft auch einen kostenlosen Skipass

Ob Tragepflicht oder nicht gilt es zu bedenken, dass mit der heutigen Ausrüstung, mittelpächtigem fahrerisches Können sowie bestens präparierten Pisten, fast jedermann Geschwindigkeiten von 50 Km/h problemlos erreicht.

Wenn zwei sich mit diesem Tempo dann auf der Piste «treffen» ...

Bereits jetzt gibt es Gerichtsurteile welche Verletzten (auch an unverschuldeten Unfällen!) eine Haftung von bis 50% «aufbrummen», da der Skisport besonders risikoträchtig sei.

Und zwar noch mehr als Radfahren (!).

Hier noch kurz etwas für die Rubrik: echt jetzt...?

Wer in **Dänemark** vor der Wegfahrt mit seinem Auto nicht einen Blick darunter wirft, verstösst gegen eine Verkehrspflicht und läuft Gefahr, sollte jemand sich unter sein Auto gelegt haben für ein Nickerchen, für Personen- oder Sachschäden in die Pflicht genommen zu werden.

In **Bosnien-Herzegowina** ist es Fahranfängern unter 23 Jahren die ihren Führerschein nicht länger als ein Jahr haben untersagt, zwischen 23 Uhr und 5 Uhr als Lenker eines Pw's unterwegs zu sein.

(Die Disco-Bekanntheit abzuschleppen wird schwierig, trotz Abschleppseil Pflicht im Pw)

Ein Feuerlöscher ist Pflicht in **Polen** und wer auf öffentlichen Strassen und Plätzen sein Fahrzeug länger als 5 Tage in **Schweden** stehen lässt dem kann es passieren, dass das Fahrzeug am sechsten Tag abgeschleppt wird.

Nun wünsche ich euch gute Gesundheit und Zufriedenheit im Kreise eurer Liebsten.

Tragt Sorge zur Gesundheit, denn wie ein deutsches Sprichwort besagt;

«Meist beginnt man nicht seine Gesundheit zu erhalten, sondern das, was davon übrig geblieben ist.»

In diesem Sinne
euer «Flüger»

Gedankenspiele

Der Sturz vom Hocker / Haushalte sind gefährlich

Einmal mehr habe ich im reichen Fundus des Bundesamtes für Statistik sowie der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu gestöbert und bin auf eine Statistik der Nichtberufsunfälle gestossen, wonach Haushalts-Unfälle mehr Tote fordern als der Verkehr. Das hat mich angespornt, mehr darüber zu erfahren. Ich wollte nicht glauben, dass der Haushalt so tückisch sein kann, zumal ich ja jeden Tag – zumindest bis heute – diesen überlebt habe, trotz kochen, bügeln, staubsaugen, Boden fegen und manchmal auch akrobatische Einlagen auf dem Hocker beim Fensterputzen, Vorhänge aufhängen und anderen luftigen Tätigkeiten. Bei meinen Recherchen bin ich dann noch auf weitere, gemäss der Statistik ebenfalls hochriskante Tätigkeiten in meinem privaten Umfeld gestossen. Dazu gehören unter anderem Bergwandern (50 Tote), Schwimmen (20 Tote) oder Touren-Skifahren (16 Tote). Spazieren (3 Tote) oder Fischen (2 Tote) bergen ein vergleichsweise tiefes Todesrisiko. Hochrisikosportarten wie Klettern (auch Fahrtrainings auf Rundstrecken fallen darunter) wurden bei dieser Statistik ausgeklammert, da diese Tätigkeit mit dem Haushalt nicht in Verbindung gebracht werden kann.

Während meinen Recherchen habe ich über meinen unvermeidlichen Tod nachgedacht. Das geschieht hoffentlich nicht heute oder morgen, aber irgendwann wird mein Dasein als Gast auf dieser Erde beendet sein. Wenig aufbauende Gedanken, aber «it's part of the game». Mit jedem Tag, den ich überlebe, rückt mein unvermeidbares Ende näher. Es trifft allerdings nicht nur mich, sondern auch meine ärgsten Widersacher. Der Tod scheint irgendwie gnadenlos gerecht zu sein; er holt Junge und Alte, Reiche und Arme, Gute und Schlechte, schlicht alle. Sterben ist nun einmal das Letzte im Leben. Deshalb nehme ich den Tod auch nicht persönlich. Das mag ein Trost sein, wenn verständlicherweise ein ziemlich schwacher. Angesichts solcher trüben Aussichten könnte ich in eine Art Endzeitstimmung verfallen und unter die Pessimisten gehen, denn diese sterben länger, weil sie vergessen, das Leben zu geniessen. Aber auch die Optimisten werden den letzten Gang antreten, ohne Zweifel. Ich werde also sterben. Der Schlusspfeiff ist endgültig; eine Verlängerung sehen die Spielregeln nicht vor.

Nun aber zur «Statistik der Nichtberufsunfälle». Die bfu schreibt, dass sich pro Jahr in der Schweiz bei Nichtberufsunfällen rund eine Million Menschen verletzen und mehr als 2400 sterben. Davon lassen 234 ihr Leben im Strassenverkehr, am häufigsten ausserorts und selbst verschuldet. Die nächste Rechtskurve scheint harmlos,

das Handy brummt und ein Blick auf das SMS. Es kann das Letzte im Leben gewesen sein; auf der Gegenfahrbahn ist ein Lastwagen entgegengekommen. Dummerweise kam die Kurve schneller als erwartet.

Besonders gefährlich ist es aber ausgerechnet dort, wo ich mich am sichersten fühle: Zu Hause in meinen eigenen vier Wänden! Gemäss Statistik lassen in der Schweiz dort rund 2000 Erdenbürger ihr Leben; sie ersticken, verbrennen oder erhalten einen Stromschlag, der sie ausser Gefecht setzt. Oder und sehr häufig der Flug ins Nichts. Ich steige auf eine alte, wackelige Leiter (wird schon halten) und putze endlich wieder einmal die Fenster, welche vor lauter Schmutz schon beinahe blind sind. Pech für mich, dass die Leiter mein Fliegengewicht nicht halten mag. Ich setze zu meinem finalen Flug von der Leiter an. Das Letzte, was ich vor dem Aufprall am Boden mitbekomme, ist der stechende Geruch von Ajax Glasklar.

1600 der rund 2000 Toten gehen auf das Konto von Stürzen; viele davon erfolgen aus dem Stand heraus. Laut bfu wird das Wohn- und das Schlafzimmer oder die Treppe im Haus gerne zur Todesfalle. Ich passe zum Beispiel einen Bruchteil einer Sekunde nicht auf und schon wird mein Bettvorleger ein fliegender Teppich, der mich ins Jenseits befördert. Gleichermassen eignen sich ausgelatschte Hausschlappen, welche ein grosses Potenzial für einen stark beschleunigten Treppenabgang haben. Kopf voran geht eben schneller als auf den Füessen. Frauen erleiden im Übrigen häufiger tödliche Stürze als Männer; dazu findet sich in der Statistik allerdings keine Erklärung. Zudem steigen die Mortalitätsziffern nach Erreichen des 64. Altersjahr dramatisch an. Auch dazu liefert die bfu keine schlüssige Antwort in ihrer Statistik.

Wie erwähnt, ich werde sterben, wie auch immer. Möglicherweise im trauten Heim, nicht heute, vielleicht morgen oder erst in 20 Jahren. Adieu du schöne Welt. Ich kann aber auf ein zweites Leben hoffen als Bestandteil einer Zahlengruppe auf dem riesigen Friedhof der Statistiken.

Ich möchte nicht falsch verstanden werden. Das Leben ist das höchste Gut, welches wir haben. Deshalb sollten wir mit grosser Sorgfalt und Umsicht damit umgehen und alles vermeiden, was uns und andere unnötigerweise in Gefahr bringt. Das ist letztlich eine Frage der Verantwortung gegenüber sich selbst und den anderen. Möglicherweise hatte ich bis anhin einfach nur Glück und eine schützende Hand über mich. Auch ich habe auch schon einen Abflug mit unserem Kater Pablo auf dem Arm die Treppe hinunter gemacht. Ausgelatschte Hausschlappen lassen grüssen. Kater Pablo hat es unbeschadet überstanden (vermutlich wegen den sieben Leben einer Katze); ich habe heute noch eindrückliche Narben am Schienbein als bleibende Erinnerung. Glücklicherweise bin ich nicht wie andere mit weniger Glück als eine Zahl in die anonyme Statistik der bfu eingeflossen.

Euer Mike



Zum 20. Jährigen ...



Der bescht Motorradclub vor Schwyz
Isch zwänzgi worde hüür, u jitz
Tüe mir das würdig zelebriere
Mit ässe, trinke u plagiere.

Vor Jahre sticht em Töff-Fan Zaugg
Dä High-Tech-GTS ids Aug.
Un är beschliesst, mit paarne Fründe
En exklusive Töffclub z'gründe.

U sithär hets i dene Jahre,
I Kurse u bim Tuurefahre,
E Chorb voll Episode ggäh.
Paar wei mir under d Lupe näh.

E Nöizuegang plagiert vor Jahre
Wie guet är FJR chönn fahre.
Si Kurvestil isch nid der Wahn,
Si Traumstrass sig halt d'Autobahn.

Der Ärscht het gar ke Fröid dra gha,
Wo ds Kuppligskabel het la gah.
Wär hilft jitz däm Yamaha-Pändler?
Es isch e Kawasaki-Händler.

Im Parking, nachem zmörgele,
Ghörsch en Aalasser örgele.
Da hilft kes Wättere, kes Flueche,
Dä Maa mues ga ne Tankstell sueche.

Obacht! – Us Holz e nassi Brügg.
Da sött me mit em Gas chli zrüg,
Em Rüfi geit das gäg' d'Natur
U päng - scho fahrt er ine Muur.

Im Soziakurs – jitz passet uuf -
Setzt Felix Manne hinde druuf!
S het kene us de Socke ghoue,
Es fägt halt eifach meh mit Froue.

Der Starter streikt – dä Töff isch tot.
Bruuchts ächt dä Schlüssel, da dä rot?
Hostettlers Rat isch ganz e fiine:
«Tüet mal der Syteständer ine!»

Vom Lac Génin bis Nantua
Chasch uf diverse Strasse gah.
Dumm isch es ufem Fäldwäg gloffe:
E Gruppe isch im Dräck versoffe.

Läck, si die Töffe hing' u vore
Voll Dräck, hei usgseh wie ne Moore.
Der Gruppechef, verschämt u duuch,
Suecht im Hotel e Garteschluuch.

Am Mont Ventoux gits freji Fahrt.
Der Zaugg düst ab, nach Rossis Art.
Wo d'Gruppe dobe aachoh isch,
Winkt dä scho fräch vom Kafitisch.

Der Zaugg voraa, löh mir's la pole,
Tüe hundert PW überhole.
De mues är e Zigarre ha,
U d'Jagd faht wieder voren a.

Hützutag het jede Möff
So nes Navi ufem Töff.
Charte läse cha me nümm,
Ohni Navi fahrsch id Schwümm.

Die, wo mit Garmin navigiere
Tüe d Route öppe mal verliere.
Wär geng der richtig Wäg wott gah,
Mues ds Navi ou «hie obe» ha.

Wär hungrig bschtellt het vo der Charte
Wott nid no lang uf ds Ässe warte.
Der Mäik hout luutstark ufe Putz:
«Wo blybt mi Suppe – gopfriedstutz!»

E Bruefspilot fahrt MT 10,
Tuet uf der Piste Gutzi gäh.
De wott er sacht am Länker zieh,
Doch wägg vom Bode chunnt er nie.

Är isch die gläbti Perfektion
Ir Toure-Organisation.
Charmant u wältsch u immer da,
Isch üse André Loviat.

D'Vorstandskollege schaffe lah,
Wenn nötig, vorne härestah.
Humorvoll, locker, effizient,
So tigget üse Presidänt.

Ar GV z Gränche, sehr versiert,
Der Werni d'Rächnig präsentiert,
Im «Affe Zahn» - gsehch d'Zahle nit.
Guet, dass es Revisore git!

Hüt gits e Huuffe gueti Töffe,
Es paar zum Fahre, paar zum Blöffe.
Der Rang chasch ir Statistik gseh:
Ya-ma-ha gwinnt - vor BMW.

I de nächschte zwänzgi Jahre
Wette mir so wyterfahre.
Zieht mit am Charre, liebi Gescht,
U üse Töffclub blybt der Beschtl!

YAMAHA NIKEN und NIKEN GT

Mit zwei Vorderrädern verspricht die neue Yamaha NIKEN mehr Grip in Kurven, mehr Sicherheit, mehr Fahrspass und als Version GT mehr Touringausrüstung.

Meist steht bei der Vorstellung eines neuen Motorrades der Antrieb im Mittelpunkt des Interesses. Nicht so bei der NIKEN. Der kompakte Reihendreizylinder ist ein alter Bekannter und weitgehend identisch mit demjenigen der Yamaha Modelle MT-09, XSR 900 und Tracer 900. Trotz mehr Schwungmasse und kürzerer Endübersetzung bleiben Leistung (115 PS) und maximales Drehmoment (87,5 Nm) unverändert.

Bei der NIKEN interessiert vor allem die ungewöhnliche vordere Radaufhängung und Neigetechnik. Dabei macht eine aufwendige Parallelogramm-Konstruktion grosse Schräglagen erst möglich. Um verwindungssteife Radführungen zu gewährleisten (die Radachsen sind nur einseitig befestigt) haben Yamaha und Federungsspezialist KYB eine spezielle Aufhängung mit beidseitig doppelt geführten Gabelholmen entwickelt. Während auf jeder Seite die hinteren Holme die Feder- und Dämpfungsarbeit übernehmen, sind die beiden vorderen für die Führung und Stabilität zuständig.

Unterschiedliche Einlenkwinkel

Ein weiteres Konstruktionsmerkmal ist die sogenannte Ackermann-Lenkung welche souveräne Kurvenfahrten in Schräglage ermöglicht. Weil das kurveninnere Rad einen kürzeren Weg zurück legt als das kurvenäussere, muss letzteres weniger stark einlenken. Die Ackermann-Lenkgeometrie bewirkt diese unterschiedlichen Einlenkwinkel, wobei die beiden Radachsen immer zum Kurvenmittelpunkt zeigen. Die Konstruktion ist sehr komplex und war für die Yamaha Ingenieure die mit Abstand grösste Herausforderung.

Um eine ausgewogene Gewichtsverteilung zu realisieren wurden Lenker und Sitzposition nach hinten gerückt. Auf dem Motorrad sitzend beeindruckt die bullige Front. Man thront relativ tief aber äusserst komfortabel. Der breite Lenker liegt gut in den Händen, die Bedienelemente sind richtig positioniert und die Spiegel gewährleisten freie Sicht auf den rückwärtigen Verkehr.

Bereits auf den ersten Metern beeindruckt das agile Handling. Alles wirkt von Anfang an vertraut und funktioniert gleichermassen ein-

fach wie bei einem konventionellen Töff. Die beiden 15 Zoll grossen Vorderräder und 110 Millimeter Federweg bügeln Unebenheiten souverän weg, der Geradeauslauf ist tadellos. Und je kurviger die Strecke und je höher das Tempo, desto grösser wird das Vertrauen in die Front. Das System gleicht alles perfekt aus.

Auf kurvenreichen Strecken steigen Vertrauen, Begeisterung und Fahrfreude. Es kann abgewinkelt bis die Fussrasten über den Asphalt schleifen, was einer beachtlichen

Schräglage von 45 Grad entspricht. Der Grip der beiden Vorderräder scheint grenzenlos. Und wenn das eine Rad kurzzeitig die Haftung verliert, hält das andere die Front souverän auf Kurs. Solchermassen sportlich unterwegs gilt die Aufmerksamkeit vermehrt dem Hinterrad. Doch selbst wenn der 190 Millimeter breite 17-Zöller bei allzuforschen Beschleunigungen aus Kurven einmal versuchen sollte auszubrechen, wird er von der Traktionskontrolle souverän wieder eingefangen.



Herzlichen Dank den Mitgliedern des GTS-/FJR-Clubs für ihre kompetente Begleitung der Testfahrer anlässlich der YAMAHA NIKEN-Tour in der Schweiz.



Die grössere Aufstandsfläche der Vorderäder bietet nicht bloss mehr Grip in Kurven, sie verbessert zudem die Bremsperformance, wobei die beiden mit Vierkolben-Festsätteln bestückten 298 Millimeter grossen Scheiben mit gutem Feedback und satter Bremswirkung überzeugen. Verzögerungen in Schräglage beeinträchtigen die Linienwahl kaum und auch ein ansonsten oft übliches Aufstellmoment ist der NIKEN fremd.

GT mit Touringausstattung

Zusätzlich zur Basisversion ist die NIKEN als GT mit entsprechender Touringausstattung erhältlich. Diese umfasst einen höheren Windschild, Komfortsitze, Heizgriffe, einen Zentralständer sowie zwei 12-Volt-Steckdosen. 25-Liter-Seitenkoffer und ein Gepäckträger mit praktischen Sozius-Haltegriffen runden die lückenlose Ausrüstung ab.

SCHLÜSSEL-MERKMALE

- Völlig neues Motorrad-Konzept
- Moderne Technik mit Neigesystem
- Schräglagenwinkel von bis zu 45 Grad
- Ackermann-Lenkung mit doppelter Upside-Down-Telegabel
- LED-Scheinwerfer und LED-Rücklicht
- YZF-R1-Spiegel mit LED-Blinkern
- Zwei 15-Zoll-Vorderräder mit einer Spurbreite von 410 mm, 17-Zoll-Hinterrad
- D-Mode mit 3 Motor-Kennfeldern
- Tempomat - bei über 50 km/h
- Traktionskontrolle mit 2 Modi
- Anti-Hopping-Kupplung
- QSS - Schnellschaltsystem für Hochschalten ohne Kupplungsbetätigung

ZUSATZ-AUSSTATTUNG GT

- + Hoher Windschild
- + Komfortsitz, Heizgriffe
- + Halbfeste 25-Liter-ABS-Seitenkoffer
- + Gepäckträger mit Beifahrer-Haltegriffen
- + Zentralständer, zwei 12-Volt Steckdosen

TECHNISCHE DATEN

Motor: 3-Zylinder, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4 Ventile/Zylinder, Bohrung x Hub 78 x 59,1 mm, 847 ccm, 6-Gang-Getriebe, Kette, 115 PS (84,6 kW) bei 10'000/min, 87,5 Nm bei 8'500/min.

Fahrwerk: Stahl-Brückenrahmen, Parallelogramm-Vorderradführung mit doppelter Upside-down-Gabel, Alu-Zweiarm-Schwinge mit Umlenksystem, Zentralfederbein, Doppelscheibenbremsen vorne ø 298 mm, Einscheibenbremse hinten ø 282 mm, Reifen vorne 120/70 R15, hinten 190/55 R17.

Masse und Gewicht: Länge 2150 mm, Breite 885 mm, Höhe 1250 mm, Sitzhöhe 820 mm, Radstand 1510 mm, Bodenfreiheit 150 mm, Gewicht fahrbereit 263 kg, Tankvolumen 18 Liter, Farben: Graphite, Räder Yamaha Race Blu.
Preis: CHF 17'990.- / GT CHF 18'990.-

Original YAMAHA Motorradbekleidung: Für jedes Wetter und alle Jahreszeiten



Bequeme, schicke und gut passende Bekleidung macht Motorradtouren noch angenehmer und insbesondere auch sicherer. Stylish Original-Tourenbekleidung von YAMAHA gewährleistet hohen Tragekomfort und mit integrierten Protektoren zusätzlichen Schutz, und das bei so gut wie jedem Wetter und zu allen Jahreszeiten.

Jacke und Hose sind nach dem 3-in-1-Prinzip mit austrennbarem Thermofutter und wasserdichter, atmungsaktiver Drymesh-Membrane ausgerüstet. Dazu kommt, dass mit dem raffinierten Belüftungssystem der Klimakomfort weiter optimiert werden kann. Besonders exponierte Stellen wie Schultern, Ellbogen und Knie sind mit CE-geprüften Protektoren geschützt. Rückenprotektoren sind in verschiedenen Ausführungen separat erhältlich.

Diverse tolle Features wie der hohe Nackenabschluss, Kinnpolster, verstellbare Ärmelbündchen und Taillenweite sowie vorgeformte Ärmel und Beine optimieren den Tragekomfort. Dazu gibt's zahlreiche Innen- und Aussentaschen, sowie einen 360°-Rundum-Reissverschluss um die Jacke und Hose sicher miteinander zu verbinden.



Unfall im Ausland: Was tun?

Ein Unfall ist immer ein einschneidendes Erlebnis – umso mehr, wenn er im Ausland geschieht. Um rechtlich auf der sicheren Seite zu stehen und teure Folgen zu vermeiden, ist das richtige Verhalten Trumpf. Ein absolutes Muss ist das Europäische Unfallprotokoll.

Nur kurz an der Ampel nicht aufgepasst und schon hat es vorne «gekracht». Zum Glück ist es nur ein Blechschaden, aber ein Unfall – ob mit dem Firmen- oder dem privaten Fahrzeug – ist immer ärgerlich und oftmals auch ein Schock, der erst einmal verdaut werden muss. Geschieht ein solcher Unfall im Ausland, erhöhen Sprachbarrieren den persönlichen Stress noch einmal um einiges mehr. Es ist also nur zu verständlich, wenn nach einem Unfall in einem fremden Land erst einmal die Nerven blank liegen. Aber in eine solche Situation können selbst die erfahrensten Lenker einmal kommen. Und auch, wenn die Stimmung unter den Unfallbeteiligten vielleicht erst einmal hitzig ist, gilt zunächst einmal vor allem eines: kühlen Kopf bewahren und unverzüglich mit der Schadenabwicklung beginnen. Bei einem Unfall gilt immer: Sofort die Unfallstelle sichern. Hat sich jemand verletzt, müssen natürlich umgehend die Rettungskräfte und die Polizei alarmiert werden.

Europäisches Unfallprotokoll gehört in jede Satteltasche

Ist es bei einem Verkehrsunfall zum Glück nur zu einem Sachschaden gekommen, so ist es nicht zwingend notwendig, die Polizei zu verständigen. Es ist aber sehr ratsam, die Schadensregulierung mit Hilfe des Europäischen Unfallprotokolls (EUP) noch an Ort und Stelle zu regeln. Das EUP gehört deshalb nicht nur bei Fahrten ins Ausland in jedes Handschuhfach. Die Beteiligten müssen es vollständig ausfüllen und unterzeichnen. Neben wichtigen Angaben wie Personalien und Fahrzeugdaten werden darin Angaben über die Unfallumstände, Unfallhergang und etwaige Personen- und Sachschäden festgehalten. Das Protokoll muss sorgfältig ausgefüllt und am Schluss von sämtlichen Involvierten und allfälligen Zeugen unterschrieben werden. Somit hilft das Protokoll, Probleme bei der versicherungstechnischen Abwicklung zu vermeiden. Angst vor den Sprachbarrieren sind dabei unbegründet: Das Europäische Unfallprotokoll ist in mehreren Sprachen erhältlich und der Inhalt ist überall gleich. Das Protokoll gibt es in der Regel gratis bei der Autoversiche-



rung, natürlich auch bei der Allianz Suisse. Hilfreich für die Rekonstruktion des Unfalls ist es auch, Fotos von der Unfallstelle und von den Schäden zu machen. Aber das sollte bei der weiten Verbreitung von Smartphones ja kein Problem sein.

Das EUP ist also ein ausgezeichnetes Mittel, um bei einem Unfall den Sachverhalt festzuhalten und damit der Schadenregulierung durch den Versicherer Vorschub zu leisten. Dabei gilt die Unfallskizze auf dem Protokoll als primäres Beweismittel. Wer das unterzeichnete EUP – und besonders die Skizze – widerlegen will, braucht folglich sehr gute Argumente, spricht: Beweismittel.

Wenn Sie künftig also wieder mit dem Motorrad im Ausland unterwegs sind, denken Sie daran: Das Europäische Unfallprotokoll gehört unbedingt mit an Bord. Das schont im Schadenfall nicht nur die Nerven, sondern kann auch unerwünschte Folgen verhindern helfen.

Startbereit? Verlangen Sie eine persönliche, kostenlose Beratung bei einer Geschäftsstelle der Allianz Suisse in Ihrer Nähe. Der Leistungsumfang aber auch 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 2018 wurden 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.

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
Restaurant du Port, 3235 Erlach



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 600 ccm) 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 - 2018



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

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

Technik, Layout und Druck: Linus Haas, galledia ag