

GTS/FJR-Club[©] Suisse

Schaufenster

Sport Touring Fascination

**YAMAHA**

Inhalt

- | | |
|--------------------------------|-----------------------|
| 2 President's Corner | 14 Gedankenspiele |
| 4 Rückblick Gesellschaftliches | 16 Yamaha, iXS |
| 6 Rückblick Touren | 18 Allianz Suisse |
| 8 Rückblick Kurse | 19 Sponsoren |
| 10 Ausblick 2020 | 20 Leitbild/Impressum |
| 12 Blaulicht | |



www.gts-fjr-club.ch

President's Corner



Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen

«Die einzige Konstante im Leben ist die Veränderung».

Dieses berühmte Zitat des griechischen Philosophen Heraklit hat heute mehr denn je seine Bedeutung. Im Arbeitsleben hat das sicher jeder schon mitgemacht, sei es bei den diversen Einsparungs- oder Restrukturierungsprogrammen des Arbeitgebers, bei Stellenwechseln oder bei Beförderungen. Auch im privaten Bereich trifft das zu. Man zieht aus dem Elternhaus aus, erlebt die Welt, verliebt sich, eventuell heiratet man und vielleicht toben Kinder durchs Haus. Freunde kommen und gehen und man passt seine Freizeitaktivitäten immer wieder an. Manche dieser Veränderungen machen wir freiwillig, andere werden uns aufgezwungen. Der Mensch hat an und für sich nicht gerne Veränderungen und er wehrt sich gerne innerlich etwas dagegen. Dies kann dazu führen, dass er zum Beispiel eine Stelle kündigt, weil das Organigramm geändert wurde, ohne die neue Abteilung oder Aufgabe vorher einmal auszuprobieren. Die freiwilligen Anpassungen dagegen fallen uns naturgemäss etwas leichter, da wir selbst den Entscheid dazu fällen und uns davor intensiv mit der Materie befasst haben.

Was hat das jetzt mit uns als Motorradclub zu tun? In der momentanen Situation recht viel, da die GTS am Aussterben ist und die Tage der FJR wegen den strengerem Abgasvorschriften Euro 5 gezählt sind. Ob ein allfälliges Nachfolgemodell noch FJR heissen wird, ist fraglich. In unserem Club sind zudem in den vergangenen Jahren zunehmend auch andere YAMAHA Tourenmodelle eingesetzt worden und es gab deshalb schon Bestrebungen von Mitgliederseite, den Clubnamen zu ergänzen. In naher Zukunft hat sich für unseren Club eine aufgezwungene Veränderung abgezeichnet und im Vorstand haben wir entschieden, dass wir daraus eine freiwillige, proaktive Anpassung machen wollen. Wir haben bereits im Frühling 2019 intensiv darüber zu diskutieren begonnen und beschlossen als Resultat der Gespräche, an der GV 2020 einen neuen Clubnamen vorzuschlagen. Die Findung des neuen Namens hat zu weiteren intensiven, aber sehr konstruktiven Diskussionen geführt, an deren Ende wir uns aber einig waren. Folgende Hauptpunkte haben uns zum Namensvorschlag geführt:

- *In den letzten bald 22 Jahren haben wir das sportliche Tourenfahren gepflegt und das sollte im neuen Namen dargestellt werden.*
- *Alle Clubmitglieder fahren (zumindest an den Clubanlässen) YAMAHA Motorräder.*
- *Wir sind ein gesamtschweizerischer Club.*
- *Der Name sollte sprachneutral sein, d.h. in der Deutschschweiz, in der Romandie und im Tessin wird er verstanden und jeder kann sich vorstellen, was wir tun.*

Nach dieser intensiven Findungsphase mit vielen Gesprächen haben wir uns gemeinsam auf den Namen **«YAMAHA sporttouring club suisse»** geeinigt. Da wir im Namen YAMAHA verwenden wollen, wurde die Genehmigung von YAMAHA Schweiz (= Hostettler AG) eingeholt, was uns auch problemlos gewährt wurde. Der Änderungsvorschlag wurde im Herbst durch den Vorstand kommuniziert und wird an der kommenden GV als Antrag für eine Statutenänderung zur Abstimmung kommen. Das ist der einfachere, der technische Teil der Namensänderung.

An der GV werden es fast 22 Jahre sein, welche wir mit den beiden Namen **«GTS-Club Suisse»** und **«GTS/FJR-Club Suisse»** verlebt haben. Manch einer wird mit der Namensänderung etwas Mühe haben und sich fragen, ob das den wirklich sein muss? Ich bin klar der Meinung, dass wir nach vorne schauen, die Chance packen und uns aus freien Stücken getreu dem Motto «Stillstand ist Rückschritt» den zukünftigen Gegebenheiten stellen sollten. Der neue Name ist Typenunabhängig und einzig wenn wir keinen Nachwuchs finden, könnte sich das «sport» in «sporttouring» mit zunehmendem Durchschnittsalter etwas relativieren. Ich kann Euch aber beruhigen: Der Club bleibt derselbe und wird genauso weitergeführt wie bisher. Ein weiteres Argument für den neuen Namen ist, dass er deutlich dynamischer und offener als der bisherige ist, was uns hoffentlich bei der Nachwuchssuche etwas helfen wird.

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

Liebe Kolleginnen und Kollegen, auch ich musste mich nach dem Entscheid zum Antrag der Namensänderung daran gewöhnen und hatte meine wehmütigen Momente. Ich hatte plötzlich Zweifel an der Richtigkeit unseres Tun's, waren doch viele schöne Erinnerungen mit dem Clubnamen verknüpft. Das ging so lange, bis ich realisiert hatte, dass es gar nicht um den Namen ging, sondern um die Menschen, die mit diesen Erinnerungen verbunden waren. Die Kolleginnen und Kollegen des Clubs bleiben gleich, egal wie der Club heissen mag. Ich habe gemerkt, dass sich bildlich gesprochen ja nur die Hülle, nicht aber der Inhalt ändert. Das hat mir geholfen, den neuen Namen gut zu akzeptieren. Inzwischen gefällt er mir sogar sehr gut und ich denke, dass er langfristig ein Gewinn für unseren Club darstellen wird. Er ist für jedermann verständlich und sagt aus, wer wir sind und was wir tun.

Ein neues Clublogo konnten wir dank der grossen Unterstützung von Linus Haas und den Grafikerlehrlingen der Galledia AG sehr günstig und trotzdem professionell entwickeln lassen. Das Logo wurde durch die Firma Hostettler AG als YAMAHA Vertreter Schweiz begutachtet und nach ein paar Diskussionen wegen dem schrägen «YAMAHA» genehmigt, so dass wir es also ohne Bedenken einsetzen könnten.

Die Logoschrift soll in Schwarz, Weiss und Anthrazit zur Anwendung kommen.

Club-Logo: 1998 - 2019



GTS-Club[©] Suisse

GTS/FJR-Club[©] Suisse



Liebe Leserin, lieber Leser, nun folgt für die Nostalgiker unter Euch noch eine eher traurige Nachricht. Dieses Schaufenster wird nach über 10 Jahren das letzte seiner Art sein. Der Aufwand wird von Jahr zu Jahr grösser und mühseliger und der Ertrag (sprich Neumitglieder) ist eher fragwürdig. Mir persönlich ist kein Neueintritt bekannt, der wegen des Schaufensters auf den Club aufmerksam geworden ist. In der heutigen Zeit werden zunehmend Zeitungen und Zeitschriften online gelesen und die Zeiten der «Heftli» werden langsam, aber sicher immer mehr Geschichte. Dies hat mich dazu bewogen, das Schaufenster nach dieser Ausgabe einzustellen. Wir werden uns aber Gedanken machen, wie wir die entstandene Lücke via Webseite etwas auffüllen können.

Ich bedanke mich an dieser Stelle ganz herzlich bei Linus, Flüger und Mike für die redaktionelle Unterstützung sowie bei den Partnern Hostettler und Allianz für die Beiträge in all den vergangenen Schaufenster-Ausgaben. Ohne eure Mithilfe wäre dieses Magazin nie so gut gelungen.

Wem jetzt die traurigen Nachrichten etwas aufs Gemüt gehen, dem empfehle ich die Gedankenspiele von Mike zum Thema Lachen.
-> siehe Seiten 14 und 15.

Liebe Kollegin, lieber Kollege, mit einem weinenden und einem lachenden Auge verabschiede ich mich ein letztes Mal von Euch via Schaufenster. Mit einer gewissen Erleichterung, aber auch etwas Wehmut schreibe ich diese Zeilen. Zum Thema Abschied habe ich diesen Spruch im Internet gefunden:

«Abschiede sind Tore in neue Welten»

Er ist, finde ich ganz passend als Schlusswort.

Mit herzlichen Grüssen aus der Schräglage
Alex Dysli

Rückblick Gesellschaftliches

Frühlingsbrunch

12. Mai 2019

Der Wetterbericht war alles andere als gut; Temperaturen um den Nullpunkt auf 1000 Meter über Meer, Niederschlag wahrscheinlich, Panoramasicht gleich null. Soweit die Prognose.

Gegen 9 Uhr trudelten unsere Mitglieder nach und nach ein. Auto um Auto fuhr das enge Bergsträsschen hinauf; Margot und Kurt liessen sich per Gondelbahn in die Höhe chauffieren. Von Motorrädern vorerst keine Spur. Klaus liess sich als wetterfester Töfffahrer als Einziger mit zwei Rädern von den schlechten Prognosen nicht beirren. Er sollte Recht behalten. Keine Spur von Niederschlag, sondern eitel Sonnenschein und gute Fernsicht. Unsere Gastgeber haben uns mit einem vorzüglichen Brunch verwöhnt und das Ihre zur guten Stimmung beigetragen.



Die Besichtigung des bis 1966 in Betrieb gewesen Eisenbergwerk Gonzen hat uns eindrücklich gezeigt, mit welcher Mühe, Hartnäckigkeit, Disziplin und Entbehrungen, verbunden mit Einfallsreichtum und Geschick, Generationen von Menschen diesem Berg das damals kostbare Eisen abgerungen haben. Was wir heute achtlos als Alteisen entsorgen, musste damals

mit enormen Aufwand unter abenteuerlichen Arbeitsbedingungen als Eisenerz aus dem Berg über viele Höhenmeter mit Karren, Stollenbahnen und Seilbahnen ans Tageslicht befördert werden. Nach einer Sortierung per Hand konnte das Erz anfänglich in der Region, später bis zur Betriebseinstellung 1966 im Ausland verhüttet werden. Erst dann konnte das Eisen weiter verarbeitet werden. Wir haben bei dieser Besichtigung viel erfahren und das eine oder andere Mal auch über den Einfallsreichtum und Erfindergeist dieser Bergleute gestaunt.



Rückblick Touren

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

Touren 2019

Die Touren waren gut besucht. Wir hatten keine gravierenden Vorfälle und allen hat es Spass gemacht. Es ist für alle Beteiligten eine absolute Katastrophe, wenn ein schlimmer Unfall passiert. Wir versuchen Unfälle mit klaren, sinnvollen Regeln und Training zu vermeiden. Regeln nützen nur, wenn sie eingehalten werden. Das setzt ein gewisses Mass an Disziplin voraus, und das haben wir alle. Manchmal denkt ihr vielleicht, was erzählt uns der Junge da vorne zum gefühlten hundertsten Mal ... dass nicht überholt wird, dass der Vordermann für seinen Hintermann verantwortlich ist, fragt uns, ob wir uns wohlfühlen, erhebt seine Stimme um seine Gruppe «Konfuzius» zu besammeln, usw. Das hat alles mit Sicherheit zu tun. Je klarer und routinierter die Abläufe sind, desto mehr gehen sie einem in Fleisch und Blut über und umso weniger Stress entsteht. Wenn man gestresst ist, macht man Fehler und wenn man Fehler macht, steigt das Unfallrisiko. Ich möchte mich im Namen aller Gruppenleiter bei euch herzlich für eure Disziplin bedanken. Ich glaube, wir sind uns alle einig darüber, dass es uns allen wesentlich mehr Spass macht, in unserem Club in einer Gruppe zu fahren, als bei einem Saubannerzug mitfahren zu müssen.

Wochentour Mühlviertel

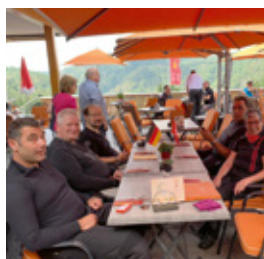
31. Aug. - 7. Sept. 2019

Dieses Jahr sind wir mit 20 Motorrädern und 22 Personen das erste Mal nach Rechberg ins Mühlviertel. Bei dieser Tour stand das Fahren, keine Autobahnfahrten (wenn dann nur freiwillig) und ein ausgezeichnetes Preis-/Leistungsverhältnis zuoberst. Entsprechend schnell war die Tour ausgebucht. Das Schlechte zuerst: zwei Tage schlechtes Wetter und ein defektes Radlager. Im Gegenzug kam man viel zum Fahren. Familie Raab in Rechberg hat alles gemacht, um uns zufrieden zu stellen. Dies ist ihnen sensationell gelungen. Dass wir unseren favorisierten Wein bereits am zweiten Abend ausgetrunken hatten, damit hatten sie allerdings nicht gerechnet. Die eigene Tankstelle vor dem Haus und unser abgesperrter Parkplatz waren sehr komfortabel. Die einen haben sich über die landschaftlich schönen Strecken gefreut und die anderen über die kurvenreichen, schnellen Passagen. Es hatte für jeden etwas dabei.



Schwarzwald/Vogesen 2.-5. Aug. 2019

Auch 2019 wurde der Klassiker Schwarzwald/Vogesen von 29 Mitgliedern besucht. Petrus drohte zwar mit dunklen Wolken, aber das Regenkombi wurde dann doch nur einmal kurz gebraucht. Die Stimmung war super, das Essen lecker, Getränke in genügender Menge vorhanden – was will man mehr? Alles in allem wieder ein gelungener Anlass, wenn da nicht die vielen 70er, 40er und 30er Tafeln wären ...



Meraner Weekend 24.-26. Mai 2019

Nach dem schneereichen Winter 2019 mussten wir auf die «Traditionalistenroute» via Lenzerheide, Julier- und Ofenpass ausweichen. Vom vorsommerlichen Rheintal in Wangs mit der ersten Heuernte neben meterhohen Schneewänden am Julierpass vorbei ins frühlingshafte Engadin Richtung Sta. Maria, wobach uns das Vinschgau mit strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen begrüßte. Am Samstag gab's auf 250 Kilometern, auf den kurvenreichen Strassen rund um Meran, ein paar wenige Regentropfen auf das Helmvisier. Am Sonntag nahmen wir bereits wieder Abschied vom Hotel Pfleiss, welches uns dieses Jahr zumindest vorläufig das letzte Mal beherbergte.



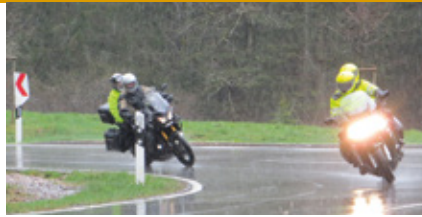
Rückblick Kurse

Learning by Doing 27./28. April 2019

Typisch LBD: Temperaturen meist um den Gefrierpunkt, Regen, Graupel, Schneefall und sogar einige wenige Sonnenstrahlen. Die Samstagstrecke führte uns über 180km durch den Schwarzwald zum Hotel Luise in Freudenstadt. Beim Apero und dem anschließenden, sehr guten Abendbuffet war alles wieder auf Betriebstemperatur und wir genossen einen freundschaftlichen, schönen Abend.

Die 180km am Sonntag waren für die fünf Gruppen eine gute Auffrischung vom Samstag.

Nach einem sehr guten Mittagessen und der traditionellen Schwarzwaldtorte konnten zum Schluss alle Teilnehmer gesund verabschiedet werden.



Gruppenleiter Ausbildungstag

28. September 2019

Ein intensiver Morgen mit Schräglagentrainer, Bremsübungen, Motorrad-Handling und Kunstreiten auf dem Motorrad stand auf dem Programm. Nach dem Mittagessen standen als Überraschung zwei Pitbikes auf dem Übungsplatz. Also drauf sitzen und los... Einfahren, Zeittraining, Geschicklichkeits-Parcour mit anschließender Kür, welche durch die Anwesenden mit Noten bewertet wurden. Die anschließende entspannende Tour um den Gempenturm und das köstliche Abendessen rundeten einen Spasstag ab, an welchem die Weiterbildung immer im Vordergrund stand.



Handling und Bremskurs 20. Juli 2019

Alle Aspekte der Fahrphysik und Fahrtechnik beim Motorradfahren zu zweit, und welche Gefahren und Risiken auf Fahrer und Beifahrer lauern, wurden uns vor Augen geführt. Anschliessend tasteten wir uns gaaaanz langsam an die Vollbremsung mit Sozia ran, zwei, drei Versuche etwas gemütlich und dann aber Notfalltest.... alle bestanden!

Der Nachmittag war dem Motorradhandling gewidmet. Schwitzen war angesagt, enge Radien fahren, Kriechspur und erst noch die berühmte 8. Auf dem bewässerten Rondell legten wir dann auch noch die Angst vor Nässe in Schräglage ab.



Kurven-Intensivtraining, Circuit de l'Enclos 20. Mai 2019

Leider bescherte das Wetter an diesem 20. Mai einen dauerhaft nassen Untergrund. Also nix mit sportlichem Fahren und krassen Schräglagen, gefragt war feinfühliges Fahren. Wer glaubte, dass noch mehr drin liegen würde, erlebte Rutscher oder zu lange Bremswege. Trotz allem, die acht Teilnehmer haben viel profitiert und alle sind wieder gesund zu Hause angekommen.



Ausblick Programm 2020

Generalversammlung:

GV 2020

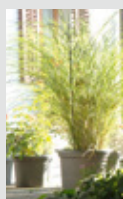
Restaurant Rössli Illnau

14. März 2020

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



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



Kurse:

Rund um den Unfall

29. Februar

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

Learning by Doing + 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 Schönenwerd und der Endpunkt in der Nähe von St. Blasien. Die Geselligkeit kommt mit der Übernachtung in Freudenstadt nicht zu kurz.

Brems- und Kurventraining mit der Sozia in Steisslingen (DE)

4. Juli

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

Touren:

Sortie Romande 13. + 14. Juni

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

Zillertaler Wochenende 26. - 28. Juni

Die Tourensaison geht weiter mit der Fahrt ins Zillertal. Diese 3-Tagestour führt über einige Pässen und viele Kurven. Bei den Übernachtungen in Ried im Hotel Platzlhof kommt das Gesellige sicher nicht zu kurz.

4-Tagestour Schwarzwald/Vogesen 6. - 9. 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 Wellnessstechnisch keine Wünsche offen.

Mühlviertel / Böhmerwald 29. August - 5. September

Die Wochentour führt nach ins Mühlviertel in Oberösterreich. Start ist in Wangs 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 3. Oktober

Der traditionelle Saisonabschluss mit neuem Startpunkt in St. Gallen erfreut sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Dieses Mal geht's ins Appenzellerland, wo viele kleine Strassen mit vielen Kurven auf uns warten.

Gesellschaftliches:

Eisstockschiessen in Küssnacht am Rigi 25. + 26. Januar

Ein Eisstockschiess-Turnier in Küssnacht am Rigi steht dieses mal auf dem Programm. Danach wird im Hotel ein feines Nachtessen genossen und die Geselligkeit gepflegt.

Frühlings-Brunch 17. Mai

Auch dieses Jahr treffen wir uns zum Frühlingsbrunch und tauschen uns über die relativ junge Töffsaison aus. Ein immer gut-besuchter Anlass, dieses Mal in der Ostschweiz.

Herbstüberraschung 24. 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

Während ich diese Zeilen schreibe, neigt sich die Motorradsaison dem Ende zu. Die fallenden Blätter sind zusammen mit der nasskalten Witterung nicht die beste Unterlage, weder für mehrspurige, noch, und das im Besonderen, für einspurige Motorfahrzeuge. Dennoch frohlocken angenehme Spätsommertage oder schöne Herbsttage, zum nochmaligen Zweiradgenuss. Aber eben, bitte mit Vorsicht und vorausschauender Fahrweise. Entlang von Waldrändern, in erhöhten exponierten Lagen oder auch bei kurzen Waldpassagen, können feuchte Fahrbahnen am Tage (auch bei vermeintlich «intensiver» Sonneneinstrahlung) teilweise nicht mehr gänzlich abtrocknen und unter dem Laub bleibt die Feuchtigkeit haften, was die Rutschgefahr erheblich steigert. Im ungünstigsten Fall gibt dann der Lenker in solchen Situationen die Herrschaft über sein Fahrzeug ab und die Physik übernimmt die Regie über den weiteren Verlauf der Fahrtrichtung...

Ich möchte in dieser Ausgabe versuchen, mal ein paar Zahlen und Fakten zu unserer Mobilität in der Schweiz aufzuzeigen, wissenswerte Neuerungen im Strassenverkehr erwähnen, wage wieder den Blick über den Tellerrand und versuche euch alles mit einer Prise Humor (wo angebracht) «schmackhaft» zu machen. In meinem Beitrag möchte ich die Stichwörter Individualverkehr, Umwelt und Verträglichkeit etwas verstecken, auch mit dem Wissen, dass ich auf dünnem Eis gehe und nicht zu heftig hüpfen sollte.

Legen wir los mit Zahlen, deren Quelle die Schweizerische Eidgenossenschaft (Bundesamt für Statistik, ASTRA) ist.

Der Bestand an allen Strassenmotorfahrzeugen (ohne Motorfahräder) in der CH ist zwischen den Jahren 2000 und 2018 um 33 % angestiegen. Anders ausgedrückt, zählte man im Millenniumjahr noch 4'584'718 in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge gegenüber total 6'113'791 im vergangenen Jahr 2018 (+ 1'529'073). Die grösste Zunahme fand bei den Personenwagen statt. Aber auch bei den Motorrädern war ein erhebliches Wachstum beobachtbar. Diese Zahl stieg von 493'781 bei der Jahrtausendwende auf 739'344 im letzten Jahr (+ 245'563).

Lassen wir diese Infos mal so stehen und wenden uns einer bedrückenderen Statistik zu, der Unfallstatistik. Wobei, sooooo schlecht sieht diese (etwas despektierlich ausgedrückt) nicht aus, behält man die Zunahme der Strassenmotorfahrzeuge noch im Hinterkopf.

Gab es im Jahre 2015 noch 117 Tote im Strassenverkehr (es gab früher Jahre mit über 300 Toten), waren es im vergangenen Jahr 15 Tote weniger. Bei den Motorrädern waren es 34 Todesopfer im 2015 und 21 Tote im 2018.

Schwerverletzte Verkehrsteilnehmer nach Unfällen gab es im 2015 total 1'746. Diese Zahl nahm leider etwas zu und stieg auf 1'778 im vergangenen Jahr. «Erfreulicherweise» gab es bei den Motorrädern einen Rückgang von 507 (2015) schwer verletzten Personen auf 470 im letzten Jahr. Markant dagegen ist die Zunahme der Schwerverletzten bei den Fahrrädern (2015/379 versus 2018/423) und E-Bikes (2015/76 versus 2018/147), Tendenz im ersten Halbjahr 2019 nebenbei erwähnt, noch deutlich ansteigend.

Über die letzten Jahre gesehen, bezüglich Getöteten und Schwerverletzten nach Unfällen, sind es tendenziell rückläufige Zahlen (nicht vergessen: bei kontinuierlicher Zunahme des Verkehrs). Dennoch, Unfälle hinterlassen bei ALLEN Beteiligten (Direktbetroffene, Ersthelfer, Angehörige, Blaulichtorganisationen etc.) zum Teil unheilbare Spuren, seien es körperliche oder psychische. Ich bin überzeugt davon, dass jeder Verkehrsteilnehmer seinen eigenen kleinen (oder grossen) Beitrag dazu leisten kann. Nicht immer in Form von Geld, sondern vielleicht mal mit sichtbarer Kleidung als Fussgänger in der Dämmerung, oder mit bewusst vorausschauendem Fahrverhalten, einem besuchten Verkehrssicherheitskurs oder ganz einfach mal mit dem Studium der Bedienungsanleitung vom Fahrzeug, mit dem man unterwegs ist – damit man weiss, ob die Rücklichter bei eingeschaltetem Tagfahrlicht überhaupt gehen oder nicht...

Es gäbe noch vieles zu erwähnen. Auch kann man sich mal die Frage stellen, «braucht es diese Fahrt gerade oder könnte ich sie später mit etwas anderem kombinieren und sogar gleich noch jemanden mitnehmen?»





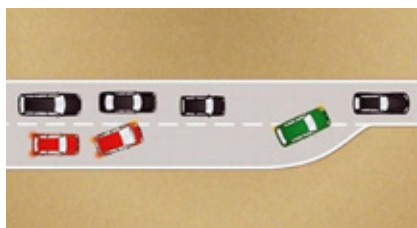
Wagen wir nun den Blick in die Zukunft.

Vielleicht etwas weit voraus, aber gut zu wissen, dass ab dem Jahre 2021

- Kleinmotorräder bis 50 ccm und einer Vmax von 45 Km/h (neue Kategorie AM) ab 15 Jahren gefahren werden dürfen
- Jugendliche ab 16 Jahren, Motorräder und Roller bis 125 ccm und max 11kW/15 PS fahren dürfen (Harmonisierung von CH-Bestimmungen mit bestehendem EU Recht)
- der Direkteinstieg für ü25-jährige für die leistungsunbeschränkten Motorräder nicht mehr möglich ist. Ab 2021 muss vorher während 2 Jahren ein Motorrad mit max. 35 kW/48 PS Leistung gefahren werden, ehe der Umstieg erfolgen kann. (Ausgenommen davon sind bestimmte Berufsgruppen)

Ab 2021 muss für jede höhere Kategorie jeweils auch eine Prüfung absolviert werden. Die Grundschulung wurde jedoch angepasst. Es werden, egal für welche Kategorie, 12 Stunden Grundschulung vorausgesetzt. Diese einmal absolviert, bleibt sie ein Leben lang gültig für jede weitere Kategorie.

Weiter strebt der Bundesrat an, dass ab 2020 ...



... das «Reissverschlussprinzip» (im Vorfeld eines Spurabbaus) in einer Verordnung rechtlich verankert werden soll.



... Rechtsabbiegen mit dem Fahrrad auf einer Kreuzung (wo entsprechend signalisiert), trotz Rotlicht erlaubt sein soll.



... Kinder im Primarschulalter mit der gebotenen Vorsicht auf dem Trottoir Velofahren dürfen.

Grundsätzlich kann es nicht schaden, wenn man sich ab und zu im www bei «Professor Google» mit Schlagwörtern wie «Neue Verkehrsregeln Schweiz» updatet.

- www.admin.ch
- www.tcs.ch
- www.fahrschule.ch

Beim Blick über den Tellerrand suche ich manchmal nach Vorschriften oder gesellschaftlichem Verhalten, welche den diplomatischen Ausdruck «speziell» ganz spontan auslösen könnten.

Das Telefonieren mit fix installierter Freisprechanlage ist in den meisten Ländern erlaubt. Unterschiedlich gehandhabt werden aber die Kopfhörer und Headsets. Während diese beispielsweise in CH, D und A erlaubt sind, dürfen sie in Frankreich nicht genutzt werden. In Italien sind sie erlaubt, aber nur in einem Ohr ...

In Österreich besteht in der Nacht ein Hupverbot. Die Stadt Wien geht noch weiter, dort besteht auch am Tag ein Hupverbot ...

In den Vereinigten Arabischen Emiraten haben Kamele, egal wo, IMMER Vortritt ...

In Südafrika gilt das übrigens auch, dort aber für ALLE Tiere ...

In Australien sind Barbetreiber verpflichtet, wenn ein Gast mit einem Pferd bei ihm einkehrt, sich um das Wohl des Tieres zu kümmern.
(Na dann: *Mein Pferd möchte einen Whiskey und einen Eimer Wasser*)

Nun wünsche ich euch gute Gesundheit und Zufriedenheit im Kreise eurer Liebsten, sowie allzeit gute Fahrt.
Wie gehabt noch ein kleines Sprichwort zum Abschluss:

«Wer sich der Welt bemächtigen will, um sich ihrer zu bedienen, geht der Niederlage entgegen. Die Welt ist ein heiliges Gefäß, das man nicht an sich reißen, dessen man sich nicht bedienen kann. Wer es benutzt, zerstört es. Wer es in seinen Besitz bringt, verliert es.»

(Laotse)

In diesem Sinne
euer «Flüger»

Gedankenspiele

Das kann ja heiter werden – was uns das Lachen verrät

Heute schon gelacht? Verstehst Du Spass? Kommt darauf an! Witz und Kultur sind entscheidend. In manchen Kulturen ist der Humor tief verankert und hat seinen festen Platz im Kalender, beispielsweise die fünfte Jahreszeit, auch bekannt als Fasnacht, Fasching oder Karneval. Anders bei fundamentalistischen Muslimen: Da sind solche Anlässe tabu. Nebenbei erwähnt galt Lachen auch im christlichen Mittelalter als gottlos und sündig. Gelacht wurde aber trotzdem und dann vermutlich zum Trotz. Das Basler Osterlachen kennt obszöne Possen im Gottesdienst und stammt aus dieser Zeit; vielleicht weil es als gottlos und sündig galt. Verbotenes macht eben doch mehr Spass.

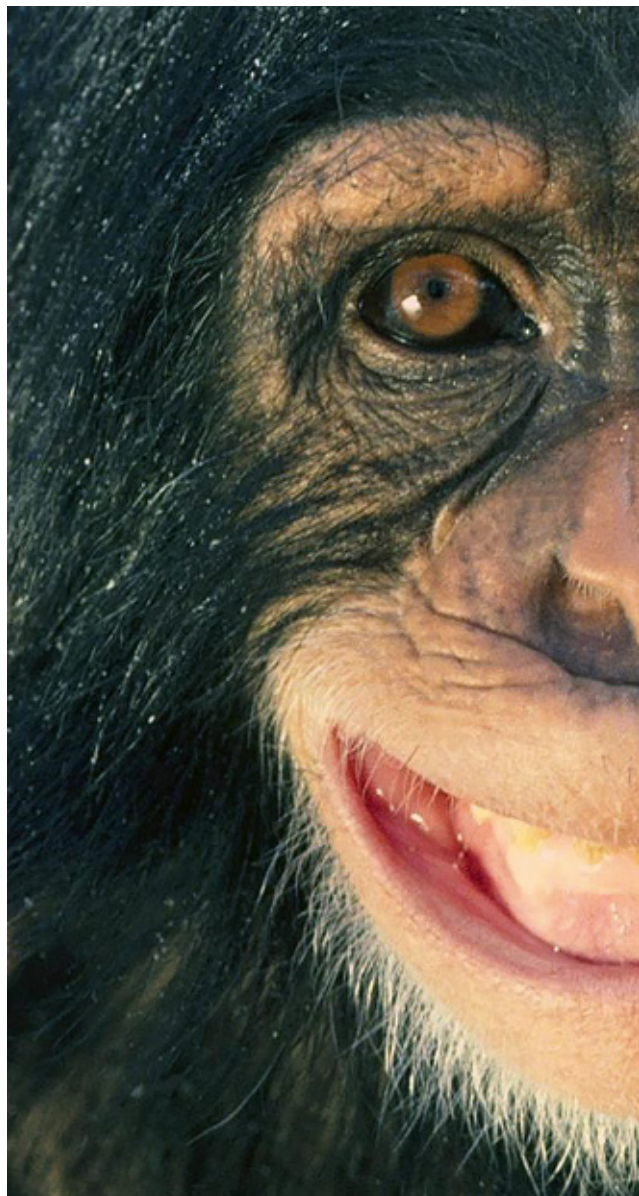
Wer lacht, untergräbt Macht. Einfach einmal ausprobieren. Wenn ein Redner mit aufgeblasenen Floskeln und vielen, aber dennoch nichtssagenden Worten langweilt, einfach alle fünf Minuten lachen, und zwar hörbar. Hält der das aus? Wetten, dass der Redner «aus der Spur kommt»? Unanständig? Vielleicht. Unanständig und vor allem witzlos ist das nichts-sagende Geschwafel, weit verbreitet auf Managementebenen und ausgeprägt in der Politik anzutreffen. Da hilft eben nur noch Lachen. Wenn hingegen jemand ein Missgeschick passiert, lieber nicht lachen, auch wenn es unvermeidbar erscheint und schwer fällt. Warum? In jedem Lachen steckt Angriffslust, ablesbar am Gesicht. Und nun sind wir am Punkt, was uns das Lachen verrät.

Wer richtig lacht, zeigt seine Zähne, will bedeuten: Vorsicht, ich könnte zubeissen, tue es aber nicht. Ich blecke nur meine Zähne. Bei jungen Affen das typische Spielgesicht. Tatsächlich lachen Menschen aus prinzipiell zwei Gründen: aus einer spielerischen-anarchischen Lust oder um konfliktreiche Situationen zu entschärfen. Lachen bedeutet auch Entlastung und Abbau von seelischen Spannungen. Nach einer Überraschung lachen wir uns frei. Lachen erspart Gefühlsaufwand: Statt freudig erregt, aufgewühlt, furchtsam, wütend, traurig oder enttäuscht zu sein, lachen wir den Konflikt einfach weg. Lachen ist im Volksmund nicht umsonst als «beste Medizin» bekannt. In Kinderspitäler gibt es vermutlich deshalb viele Clowns, welche die jungen Patienten zum Lachen bringen. Lachen kann befreiend, respektlos, frech, beleidigend, spöttisch, zynisch, lustig und so weiter sein. Lachen ist also vielschichtig und vieldeutig. Beispielsweise mögen Kinder keine Ironie, weil sie diese nicht einordnen können. Also beginnen sie zu lachen. Lachen trainiert die Fähigkeit, Uneindeutiges zu ertragen – eine hohe Stufe der Zivilisation.

Lachen verbindet. Beim Lachen wird das Hormon Oxytocin ausgeschüttet, zuständig für die sozialen Bindungen. Lächeln ist die Urform jeder Gegenseitigkeit und wird zuallererst ausgetauscht zwischen Mutter und neugeborenem Kind. Nebenbei: Jeder Flirt startet nicht nur mit einem scheuen Augenkontakt, sondern auch immer mit einem Lächeln. Ansonsten ist der Flirt vorbei bevor er begonnen hat.

Lachen grenzt ab. Bei Erwachsenen ist immer beides da: Gemeinsames Lachen schmiedet spontan zusammen und grenzt aber auch automatisch aus. Wer in einer Beiz eine vor Lachen brüllende Tischrunde hört, fühlt sich am Nebentisch allein oder ausgegrenzt. Richtig «draussen» ist, wer ausgelacht wird. Ironische Distanz und Selbstbewitzelung nehmen deshalb vermutlich in Alltagsgesprächen allgemein zu. In einer Zeit des rasanten Werte- und Wissenswandels schwächen wir zumal die Endgültigkeit unserer Aussage vorsichtshalber durch Witz und Ironie ab nach dem Motto: Irgendwie alles nicht so gemeint. Lachen ist zudem in der Konkurrenzgesellschaft eine akzeptierte Möglichkeit, um störende Gefühle, etwa Mitleid, zu umgehen. Das absichtlich erzeugte «Kunstlachen» umschifft störende Einflüsse. Gequält und unfreudig klingt dieses Lachen allemal, auch bekannt als «quälendes Lächeln».

Ist Selbstironie lustig? Man(n) lacht über sich selbst bevor es andere tun. Die Selbstbewitzelung war schon im alten Rom ein Ausweg, um sich vor narzisstischen Kränkungen zu retten. Wer «Asterix und Obelix» gelesen hat, kann das bestätigen. Obelix war ja nicht zu dick, sondern einfach in den Topf mit Zaubersaft gefallen. Wer also über sich selbst spottet oder lästert, der zeigt: Ich bin derart souverän, dass ich es mir erlauben kann, mein gutes Image zu verletzen. Mehr noch: Weil ich die anderen zum Lachen bringe, führe ich deren Reaktionen und damit den Gesprächsverlauf. Politiker erbringen in dieser Disziplin ab und zu Höchstleistungen. Im Wissen um die Schwächen der eigenen Position wird mit einem Witz über sich selbst zu eben dieser Schwäche dem Gegner jedes Argument aus der Hand genommen, um





alsdann dem Gegner seine eigenen Schwachstellen «um die Ohren zu hauen». Selbstironie kann also ein gutes Mittel in der Verhandlungsführung sein, kommt ziemlich harmlos und kumpelhaft daher, kann aber bei gezieltem Einsatz sehr effektive Resultate liefern (immer soweit, dass der Kontrahent auf diesen «Bluff» reinfällt, ansonsten kann sich ein Bumerang daraus entwickeln).

Darf ich einem Lächeln trauen, auch wenn es noch so verführerisch und authentisch wirkt? Studien haben ergeben, dass wir das «falsche Lachen» instinktiv durchschauen. Wer länger als vier Sekunden lächelt, dem wird nicht geglaubt. Da gibt es das geschulte Lächeln an der Hotelrezeption. Ein aufmunterndes Lächeln des Empfangs beim Eintreffen, der Blick auf den Bildschirm (das aufmunternde Lächeln verschwun-

den), dann fragende Augenpaare auf den Bildschirm gerichtet, das Augenpaar schwenkt zum Gast (das maskenhafte Lächeln kommt und dauert an) und der Gast weiss mit ziemlicher Sicherheit, dass da was bei der Buchung schief gelaufen ist. Wer hat das nicht schon erlebt? Das richtige Lachen hingegen bewegt bis zu dreihundert Muskeln, davon alleine siebzehn Muskeln im Kopfbereich. Kurzum: Beim richtigen Lachen gerät kurzfristig alles ausser Kontrolle. Nur wer sich so preisgibt, ist glaubwürdig. Sage mir, worüber du lachst, und ich sage dir, wer du bist und ob du zu mir passt. Gemeinsames, echtes Lachen ist ein Zeichen tiefer Verbundenheit und gleicher Wellenlänge und eine hohe Stufe der Zivilisation. Nietzsche schrieb einst: «Wenn der Mensch vor Lachen wiehert, übertrifft er alle Tiere durch seine Gemeinheit». Er hat dabei nicht das echte Lachen als kostbaren Moment der Freiheit gemeint.

Frauen lachen anders als Männer. Aggressives Scherzen und lautes Lachen ist in fast allen Kulturen eine männliche Domäne. Vor fünf Jahren forderte der türkische Vizepräsident Bülent Arinc ein Lachverbot für Frauen! Wer frei herauslacht, demonstriert Macht. Auch in unseren Breitengraden wirkt es bisweilen befremdlich, wenn eine Frauenrunde in der Beiz vor Lachen schier explodiert. Frauen, die mit aufgerissenem Mund lachen, wirken sexuell anrühlich – Männer nicht. Lachen Frau sehr laut, gelten sie als durchgeknallt oder aggressiv – Männer nicht. Frauen haben häufig ein gesangsähnliches Lachen, das als verführerisch empfunden wird. Männer lachen eher stimmlos, schnarrend oder grunzend in sich hinein, falls sie überhaupt lächeln oder lachen. Wenn Frauen im vertrauten Kreis ein negatives Erlebnis erzählen, machen sie gerne einen Witz auf eigene Kosten, um ihr Problem zu verharmlosen. Bloss keine Umstände. Männer witzeln ebenfalls über sich und ihre eigenen Probleme, wenn sie denn überhaupt bemerken, dass sie ein Problem haben. Frauen lächeln oft diffus, ihr Lachen ist schwer nachvollziehbar und einzuordnen. Sie verhalten sich prinzipiell «strategisch ambivalent und kooperierend», während Männer eher auf Konfliktkurs gehen. Frauen lachen merkwürdigerweise auch, sobald sie das Wort ergreifen oder einen Satz beendet haben. Das ist auch bei sehr geübten Rednerinnen zu sehen. Warum das so ist, weiss ich nicht. Zudem habe ich bis heute noch von keiner Frau auf diese Frage eine Antwort erhalten. Meist wurde ich perplex angeschaut.

Das Lachen verrät also eine ganze Menge über einen selbst. Natürliches echtes Lachen ist die beste Medizin gegen schlechte Laune, mieses Wetter, BMW-Töfffahrer, generell gegen alles, was im Moment nicht so richtig passt. Es befreit ungemein und macht den Kopf für nach vorne gerichtete Gedanken frei.

Lachende Grüsse
Mike Christeller

Quellenangabe:

- Sigmund Freud: Der Witz und seine Beziehung zum Unterbewusstsein
- Karl Heinz Borer: Lachen. Über westliche Zivilisationen
- Barbara Meziger: Das Lachen von Frauen im Gespräch über Shopping und Sexualität (Dissertation Freie Uni Berlin)
- Helga Kotthoff: Das Gelächter der Geschlechter





FÜR TOUREN-PROFIS & VIELFAHRER!

MOTORRAD	
Testurteil	Heft 22/2019
KAUFTIPP	
GUT	
iXS ST PLUS	

MOTORRAD KAUFTIPP FÜR TOUR JACKE & HOSE ST-PLUS

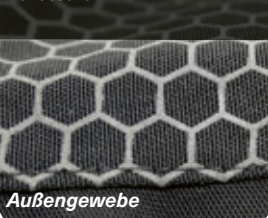
Die iXS Tourenkombi erzielte im Härtestest das MOTORRAD Urteil «gut»
Das MOTORRAD hatte neulich sechs Textilkombis einem 5'000-km-Härtestest unterzogen. Der Anforderungskatalog, den die Testcrew für die «Persönliche Schutzausrüstung» formulierte, war im Prinzip schon sehr anspruchsvoll: Gesucht wurde der ideale Anzug für eine 5'000 km lange Tour quer durch alle Klimazonen. Die Route führte von der langsam aus der Winterstarre erwachenden Alpenwelt Richtung frühlinghaftes Norditalien entlang dem Gardasee,

weiter über die bizarre Bergkulisse des Apennins mit unkalkulierbaren Wetterlagen und schliesslich auf die sonnendurchflutete Mittelmeerinsel namens Sardinien.
iXS schickte die Tour Jacke & Hose ST-Plus auf die Reise und erhielt das MOTORRAD Urteil «gut». Darüber hinaus wurde ST-Plus mit dem MOTORRAD KAUF Tipp gekürt. Die iXS Produktentwickler erhalten durch diese positiven Testergebnisse einmal mehr die Bestätigung, dass die multifunktionale Lösung mit viel Komfort auch in der Praxis tadellos funktioniert. Bei der Tour Jacke & Hose ST-Plus entschied man sich für einen neuen, vorteilhaften Materialaufbau in Form einer 2-lagigen Laminat Konstruktion.

Bei der 2-Lagen Konstruktion wird das Aussengewebe fest mit einer wasserdichten & atmungsaktiven Membranbeschichtung verbunden. Zum Einsatz kommt dabei die hauseigene, hoch atmungsaktive und robuste solto-TEX® PLUS Membrane. Vorteil 1: Die Tourenbekleidung kann kein Wasser zwischen Aussengewebe und Membrane aufnehmen, bleibt somit auch bei Regen trocken und leicht und verhindert das Auskühlen durch nasses Aussengewebe. Das Wasser perlt auch bei längeren Regenfahrten einfach aussen ab.

Die weiteren Vorteile: Gegenüber 3-Lagen Laminaten (hier ist Futterstoff, Membrane und Aussengewebe miteinander verbunden) bleibt das Aussengewebe deutlich flexibler und tragfreundlicher. Als Obermaterial wird ein Bi-elastisches Komfort-Polyamid-Gewebe verwendet. Die hohe Stretchfähigkeit sorgt für deutlich erhöhten Tragekomfort. Auch in der Formgebung ermöglichte das gewählte Material einen eng anliegenden, ergonomisch optimierten Schnitt. Dank der 2-fachen Armverstellung mit strapazierfähigen Aluminium-Umlenkern sowie weiteren Verstellmöglich-

1. LAGE:
Abriebsschutz



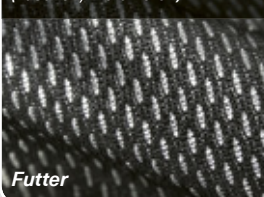
Außengewebe

2. LAGE:
Wasserdichtigkeit & Atmungsaktivität



Membran

3. LAGE:
Aufnahme für innere Funktionen (Taschen, Protektoren)



Futter

keiten bleibt der Tour Anzug jederzeit Flatterfrei, egal wie viel oder wenig der Fahrer darunter trägt.

Die MOTORRAD Tester attestierten hinsichtlich Wetterschutz folgendes: «Mit herausnehmbarem Thermofutter geht es auch durch kältere Regionen, bei Hitze schaufeln die gut dimensionierten Einlässe reichlich Frischluft ins Innere.» Auch in puncto Sicherheit erhielten die iXS Produkte Lob: «Bis auf Hüfte und Brust komplett, das ist in dieser Preisklasse vorbildlich.» Das MOTORRAD Fazit lautete: «Unterm Strich eine solide Lösung für Tourenfahrer, ...ein stimmiges Preis-Leistungs-Paket.» Der gesamte Test ist im MOTORRAD, Ausgabe 22/2019 zu lesen.

Über weitere Kundenbewertungen ist das iXS Team jederzeit dankbar. Das Testurteil unserer Kunden nimmt zur kontinuierlichen Weiterentwicklung unserer Produkte eine entscheidende Rolle ein.

JACKE TOUR ST-PLUS

X56026-003

CHF 529.00

Weitere Infos und Händler
in Deiner Nähe unter ixs.com



FJR1300 AS / AE Ultimate Edition

20 Jahre Erfolgsgeschichte: Yamaha würdigt die FJR 1300 mit einer exklusiven Ultimate Edition.



Kaum ein anderes Motorrad kann auf eine gleichermassen lange Erfolgsgeschichte zurückblicken wie die FJR 1300. In den beiden letzten Jahrzehnten haben sich mehr als 120'000 Kunden für dieses vielseitige Bike entschieden. 15 mal wählten die Leserinnen und Leser des Schweizer Fachmagazins Töff die FJR zum «Tourer des Jahres». Anlässlich der Einführung der Euro-5-Abgasnormen lanciert Yamaha nun die letzte Generation dieser Motorradikone als exklusive Ultimate Edition.

Exklusiv in Schwarz und Gold

Die schwarze Lackierung der Verschaltung betont die sportliche, aerodynamische Linieneinführung. Lenker, Riser, Bedienhebel, Tankdeckel, Haltegriffe, Bremssättel – alles ist in schwarzem Finish gehalten. In Kontrast dazu zielt edle Goldfarbe sowohl die Räder und Logos als auch das breite Band auf dem schwarzen Tank. Goldfarbene Nähte der Sitzbank mit gesticktem FJR-Logo untermauern den hohen Stellenwert und die Premium-Qualität der beiden Exklusiv-Modelle. Last but not least zeichnet eine nummerierte FJR-Plakette die beiden Modelle der Ultimate Edition als begehrten Klassiker aus.

Gehören Motorfahrzeugversicherungen bald ins Museum?

Fahrzeugversicherungen zählen zu den wichtigsten Geschäftsbereichen der Schweizer Versicherer. Allerdings verändern sich angesichts der fortschreitenden Digitalisierung die Rahmenbedingungen rasant.

Bernd de Wall, Mediensprecher Allianz Suisse

Noch ist es eher ein Blick in die Glaskugel, denn bis der Strassenverkehr von selbstfahrenden Autos geprägt sein wird, vergehen noch einige Jahre. Aber eines ist sicher: Die Fahrzeuge der Zukunft werden sauber, sicher und vernetzt sein. Hochautomatisierte Fahrzeuge werden permanent kommunizieren. Mit externen Infrastrukturen wie Wetterdiensten, digitalen Kartenanbietern, der Verkehrspolizei oder auch mit serviceorientierten Netzwerken, die beispielsweise GPS-Daten freier Parkplätze zur Verfügung stellen könnten. Künftig tauschen die Bordsysteme auch Live-Daten mit anderen Fahrzeugen aus, um Zusammenstösse zu vermeiden. Das bedeutet: Es ist aus Versicherungssicht prinzipiell mit deutlich weniger Unfällen zu rechnen, je selbstständiger die Autos werden.

Das Risiko verlagert sich

Derzeit werden etwa 90 Prozent aller Verkehrsunfälle durch menschliches Fehlverhalten am Steuer verursacht, nur 10 Prozent durch technische Fehler. Wenn in zehn bis fünfzehn Jahren das Auto einen relativ hohen Anteil der Fahrleistung im automatisierten Modus vollbringt, wird sich der Einfluss fahrerbezogener Merkmale auf die Versicherungsmodelle abschwächen. Das Risiko verschwindet aber nicht, es verlagert sich: und zwar weg vom menschlichen Fehler seitens des Verkehrsteilnehmers, hin zu den Fahrzeugsystemen. In Zukunft werden die Versicherer also vor allem die Qualität der verbauten Sicherheitssysteme im Zusammenspiel zwischen aktiver und passiver Sicherheit bewerten müssen.

Klar ist: Je weiter Techniken wie autonome Notbremssysteme in neuen Autos verbreitet sind, desto stärker wird die Anzahl der Unfälle zurückgehen. Aber gänzlich aus dem Strassenbild verschwinden werden sie nicht, denn dann müsste die Technik in jeder Situation fehlerfrei arbeiten. Davon sind wir allerdings noch weit entfernt und werden einen solchen Zustand wahrscheinlich nie erreichen. Das bedeutet: Selbst wenn die Unfallwahrscheinlichkeit durch immer bessere Technik deutlich niedriger werden sollte, bleibt die Notwendigkeit für einen Versicherungsschutz weiterhin bestehen. Zudem werden die Unfallschäden durch die Verbauung der Sensoren und anderen technischen Ausstattungen zunehmend teurer.

Wer haftet künftig bei einem Unfall?

Wen trifft die Schuld, wenn ein Roboterauto in einen Unfall verwickelt ist oder gar einen Menschen anfährt – den Halter, den Autohersteller? Diese Haftungsfragen werden viel diskutiert, aber neue Regelungen sind aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Das derzeitige Modell aus Gefährdungshaftung des Halters und Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung beinhaltet auch den Schutz des Verkehrsopfers bei Schäden durch teil- und vollautonom fahrende Fahrzeuge. Dies umfasst sowohl Rückgriffe auf Hersteller als auch Unfälle, die durch Hackerangriffe verursacht worden sind. Das Wichtigste ist, dass das Unfallopfer auch dann geschützt ist, wenn die Verschuldenshaftung bei einem automatisierten Fahren nicht mehr zum Tragen kommen sollte. Dazu muss nach heutiger Rechtslage gar nicht so viel geändert werden. Der Fahrzeughalter haftet ja immer aus der Gefährdungshaftung, und zwar unabhängig davon, ob die Ursache für den Unfall an einem Fehler des Fahrers oder an einem technischen Fehler des Fahrzeugs liegt. Die Frage nach einem möglichen Rückgriffsrecht des Versicherers beim Automobilhersteller bei technischen Fehlern ist dann eine eigene Thematik, welche die Versicherungsgesellschaften lösen werden, die das Verkehrsoffer aber nicht trifft.

Neue Mobilitätsformen

Neben den selbstfahrenden Autos ist auch die Sharing Economy ein Megatrend, dem sich die Versicherungsgesellschaften nicht werden entziehen können. Laut der Allianz-Studie «Jung und urban» kann sich beispielsweise bereits jeder Dritte der befragten Junglenker in der Schweiz vorstellen, künftig Carsharing-Modelle zu nutzen. Um dem veränderten Mobilitätsverhalten Rechnung zu tragen, hat die Allianz Suisse beispielsweise als schweizweit erster Versicherer eine «Premium-Lenkerdeckung» als Zusatzdeckung in der Privathaftpflichtversicherung lanciert. Damit sind Benutzer fremder Fahrzeuge jederzeit gegen Schäden versichert – egal wie häufig oder wie lang sie mit dem Fahrzeug anderer Besitzer unterwegs sind.

Ob nun teil- oder vollautonome Fahrzeuge, neue Mobilitätstrends oder ein sich rasant veränderndes Kundenverhalten: Die Autoversicherung wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Aber nur, wer als Versicherungsgesellschaft passende Antworten auf die Zukunftstrends findet und es versteht, die Kunden auf diesem Weg mitzunehmen, wird auch im Jahr 2030 erfolgreich sein.

Mobilitätsformen werden immer vielfältiger und erfordern neue Versicherungslösungen. Um sich möglichst wirtschaftlich und effizient zu bewegen, spielt die Kombination traditioneller und neuerer Verkehrskonzepte wie Carsharing und e-Mobilität mit Autos, Bikes und Scootern eine zunehmende Rolle. Damit stellen sich aber auch neue Fragen, in welcher Situation man wie versichert ist. Allianz steht als Versicherer für innovative sowie nachhaltige Mobilität.

Das macht Mut:

- Mindestens 10 % Rabatt auf alle Versicherungen der Allianz für die Mitglieder des GTS/FJR Club.
- Individuelle Angebote nach Ihren Bedürfnissen.

Weitere Informationen finden Sie hier:

<https://partner.allianz.ch/de/yamaha/>

Allianz Suisse

Firmen-/Verbandsvergünstigungen

Tel. +41 58 358 50 50

verguenstigungen@allianz.ch

Sponsoren

Auch im Jahre 2019 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 sehr 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 - 2019



Redaktion GTS/FJR-Club Suisse:
Mike Christeller, Alex Dysli, Rolf Flückiger
Layout und Druck: Linus Haas, Galledia Print 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