



At the turning point?

2020 is a year of destiny, and not just for me: When I was sitting in a history lesson in the school house in Winterthur aged 15 and thinking I will be 65 years old in 2020 and an old man ;-)) that was far far away! Then on the occasion of the millennium change I was riding the graveyard desert trial in Algeria and still I thought how far away that year of fate was ... but now it is here, so much sooner than I could have imagined, I will be 65 years old in August that be that old man. In the autumn I attended an off road-training course for riding instructors and it seems I am not as carefree as I used to be. In the summer on the race track though I managed to gain a little bit more speed, there I still feel fit despite my age and I have plans for historic races in the future.

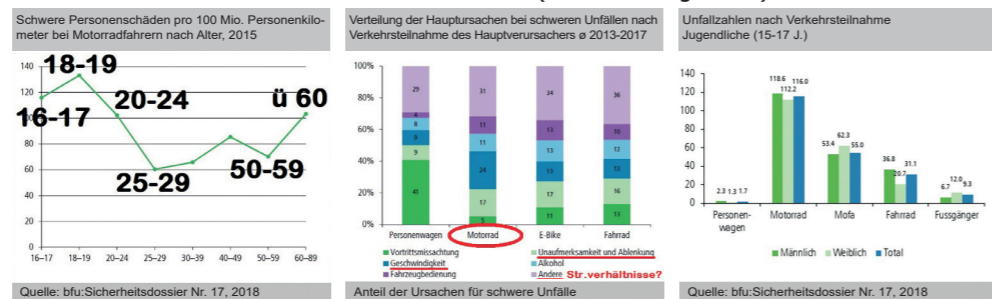
2020 is also a fateful year for the provisional driving license to provisional motorbike license. The introduction in 2003 of direct entry for the cat. A license without any restrictions will be phased out, anyone who asks for their provisional driving licence after 1.1.2021 will be restricted to a maximum of 35 kW (Cat. A2). Those who pass the test can then upgrade after two years of clean riding, but in future must pass another motorcycle examination for Cat. A without restriction (<35 kW). This was also the case before 2003, only that the entry class at that time was called A1 with a maximum of 125 cc (but up to 42 hp!). What worries me more for the future of young motorbike riders is the change that allows 16 year olds to ride 125cc machines with a maximum of 11 kW without training from qualified instructors for as long as 4 to 8 months. These are usually quieter four-stroke engines but they will certainly be ridden more with pillions and in groups and without appropriate training accidents will happen more often. The eternal saying that we (Switzerland) are adapting to the EU is a farce, nowhere in Europe may a novice rider take to the road alone and untrained except here! I fear that the new regulation will bring much suffering to many families!

Sincerely

WS Tobler

Neuerungen bei der Führerausweis-Regelung per 1.1.2021

Im Jahr 2003 trat eine umfassende Änderung in der Zulassung für Lernfahrende auf Motorrädern und -rollern in Kraft: Bis zu diesem Zeitpunkt konnte jemand nur mit einer 125er-Maschine beginnen. Ab Prüfung galt eine 2-Jahresfrist bis zum Erwerb einer grösseren Kategorie. Nun war es ab 25 Jahren möglich direkt, ohne irgendwelche Fahrpraxis auf motorisierten Zweirädern, einen Lernfahrausweis zu lösen und mit **irgend einer Maschine, vom 50 PS starken, braven Mittelklasse-Allrounder über den 400 kg schweren Luxus cruiser bis zum rennstreckentauglichen 200PS-Geschoss** (O-Ton offizielle Webseite der Motorradimporteure) zu beginnen! 2003 gab es zwar noch keine käuflichen 200PS-Geschosse, aber natürlich ganz viele Maschinen, die Lernfahrenden den Traum schnell zu einem Albtraum werden liessen. Ein mir bekannter Motorradhändler meinte damals zu dieser Neuerung, dass er **sein Geld mit lebenden und nicht mit toten Motorradfahrenden verdient**: Deshalb empfahl er allen Anfängern, vernünftigerweise in der Mittelklasse zu starten. Was damals nur eine Empfehlung war, ist **ab dem 1.1.2021 Pflicht**. Unabhängig vom Alter müssen alle in der Klasse A2 bis max. 35 kW beginnen. Wenn sie nicht in einer kleineren Klasse (neu: ab 16 Jahren 125 Kubik statt 50 Kubik) bereits eine obligatorische Grundschulung absolviert haben, müssen sie neben insgesamt 12 Stunden die praktische Führerprüfung bestehen. Frühestens 2 Jahre später ab Prüfungsdatum gibt es die Möglichkeit, den Lernfahrausweis für die Kat. A unbeschränkt zu lösen und damit **eine neuerliche Führerprüfung abzulegen**. Das Eintrittsalter für Maschinen grösser als 125 Kubik bleibt weiterhin bei 18 Jahren. Den Direkteinstieg für über 25jährige Einsteiger gibt es nach dem 31. Dez. 2020 also nicht mehr. Ob die Möglichkeit, als 16jährige bereits 125er zu fahren, zu einer grösseren Unfallhäufigkeit bei den jungen Fahranfängern kommt, weiss niemand – aufgrund der Erfahrungen in anderen europäischen Ländern muss es mindestens befürchtet werden. (Untersuchungen bfu)



Quelle: bfu; Sicherheitsdossier Nr. 17, 2018

Deutliche Spitzen bei den schweren Unfällen zeigen sich bei den 16-19-Jährigen beim Motorradfahren und bei den 18-24-Jährigen bei der Nutzung von Personenwagen.

Kollisionen sind in allen Altersgruppen häufig, insbesondere bei den 15- bis 17-Jährigen, wo sie ungefähr jeden zweiten schweren Unfall ausmachen.

Resultat: Senkung des Mindestalters Kat. A1 in Österreich Die Analyse zeigte, dass das Risiko bei den 16- und 17-Jährigen um ein Mehrfaches höher ist als bei den 18- und 19-Jährigen. Die Zahl der Verunfallten nahm ebenfalls zu: Es gab 150 Verletzte und 2 Todesfälle mehr pro Jahr. Quelle: bfu



Changes to the driver's license regulations as of 1.1.2021

In 2003 a comprehensive change in the approval for learners on motorcycles and scooters came into force: until then, someone could only start with a 125cc machine. From the exam there was a 2-year period until the acquisition of a larger category. Now it was possible from the age of 25 years on, without any driving experience on motorised two-wheelers to get a provisional motorbike license directly and to start with any machine, **"from the 50 hp, well-behaved middle-class all-rounder to the 400 kg luxury cruiser to the 200 hp bullet suitable for the race track!"** (official website of the motorcycle importers motosuisse.ch) In 2003 there were no 200 HP bullets available, but of course there were a lot of machines that quickly turned the dream into a nightmare for learners. A motorbike dealer I know said at that time about this innovation that **he made his living with motorcyclists who were alive and not dead**, he recommended all beginners to start reasonably in the middle class. What was only a recommendation at that time is **mandatory from 1.1.2021**. Regardless of age, everyone must start in class A2 on a bike with a maximum of 35 kW. If they have not already completed a compulsory basic training in a smaller class (new: from 16 years 125 cc instead of 50 cc), they must pass a practical driving test in addition to a total of 12 hours instruction, and then pass the official A2 test. For those wishing to have a full Cat A license then no earlier than 2 years after successfully passing the A2 exam they may apply for the provisional motorbike license for cat. A without restrictions and take **a further test for the full Cat A license**. The entry age for machines larger than 125 cubic remains at 18 years. Direct entry for newcomers over 25 years of age will therefore no longer be possible after 31 December 2020. Nobody knows whether the possibility of driving 125cc machines at the age of 16 will lead to a higher frequency of accidents among young novice drivers - based on experience in other European countries, it is at least to be feared.

Grundausbildung an der «Tramstrasse 100»

Unter dem Motto «Bewährtes behalten und weiterentwickeln» erteile ich seit 1982 Motorradunterricht und seit 1987 ausschliesslich Motorrad. In der Rolle als Fahrlehrer, als Ausbilder in der Fahrlehrer-Schulung und – Weiterbildung, aber auch als Instruktor im Gelände und auf der Rennstrecke und dies immer ausschliesslich im Motorrad-Bereich, habe ich mir ein grosses Wissen angeeignet, welches ich an meine Fahrschüler* mit viel Engagement und Leidenschaft weitergeben möchte. Da ich vom ersten Tag an als Motorradfahrlehrer immer auf Fahrschulmotorräder zurückgreifen konnte, war es mir möglich, mit meinen Fahrschülern immer auf der Stufe zu arbeiten, in der wir die besten Erfolge mit dem geringsten Risiko erzielen konnten. **Vorschulung:** In meiner Schule kann jeder mit der Fahrschulmaschine starten, es braucht keine eigene Maschine. Wer mit der eigenen Maschine kommt, kann bei auftretenden Schwierigkeiten mit meinen Fahrschulmotorrädern üben – ohne Zusatzkosten. Meine Fahrschulmaschinen stehen meiner stundenweise, tageweise oder bei Langzeitmiete (Lokometerkosten gegen Bezahlung zur Verfügung). Die **Grundschulung** (obligatorische Kurse und Fahrstunden individuell) findet auf der eigenen oder auf der Fahrschulmaschine (kostenpflichtig) statt. Der Lehrgang kann erst absolviert werden, wenn ein gewisses Fahrkönnen vorhanden ist. Die Kurse dienen dem Vertiefen des Unterrichtsstoffes und – hierfür bleibt nach der gesetzlichen Vorarbeit in den obligatorischen Kursen grundsätzlich auf einem sehr hohen Niveau. Wer die Ausbildung nahtlos weiterführt, indem er freiwillig die Lerninhalte der Haupt- und Perfektionsschulung besucht, kann sich in sehr kurzer Zeit fahrenerisch verbessern. Dadurch wird verhindert, dass sich schlechte Gewohnheiten einschleichen und gute Verhaltensmuster erlernt und automatisiert werden. Diese bilden die Grundlage für ein verkehrssicheres Auftreten, wodurch Gefahren vermieden werden können. Da sich die meisten meiner Fahrschüler schon sehr lange als Verkehrsteilnehmer bewährt haben, geht es dabei in erster Linie um das Verhalten als Zweiradfahrer, in dem die verschiedenen Verkehrssituationen repetiert und das dafür nötige Wissen aufgefrischt werden. In komplexen Situationen, wie beispielsweise auf der Autobahn oder beim Wegweiserfahren, wird das richtige Verhalten geübt und getestet. **Prüfungsvorbereitung, -begleitung:** Vor der Prüfung, deren Anmeldung in Absprache mit dem Ausbilder stattfindet, werden unter Prüfungsbedingungen die Lerninhalte getestet und besprochen. Ziel ist es, die Prüfung im ersten Anlauf zu bestehen. Das Bestehen der Manöverübungen ist bei mir ein Teil der Grundschulung, eine spezielle Vorbereitung hierfür ist in der Regel nicht mehr notwendig. *) Der Einfachheit und Leserlichkeit halber verwende ich ausschliesslich die männliche Form – die bessere Hälfte des Geschlechts ist damit ausdrücklich mitgemeint!



How to learn: «Step by step»

Under the principle of "Keeping and developing what I have tried and tested", I have been teaching motorcycle lessons since 1982 and, since 1987, I have been teaching motorcycles exclusively. In my role as a driving teacher, as an instructor in driving instructor training and further education, but also as an instructor in the off-road and on the racetrack and always exclusively in the motorcycle sector, I have acquired a great deal of knowledge, which I would like to pass on to my students with great commitment and passion. Since I have always been able to use driving school bikes from the very first day as a motorcycle instructor, I was always able to work with my students at the level where we were able to achieve the best results with the lowest risk. **Pre-education:** In my school everyone can start with the driving school machine, there is no need for an own machine. If you come with your own bike, you can practice with my driving school motorcycles in case of difficulties - without additional costs. My driving school machines are available to my customers on an hourly, daily or long-term rental base for the mileage costs against payment. The pre-training takes place exclusively in one-to-one lessons. **Basic training:** The basic training (compulsory courses and corresponding individual driving lessons) takes place on your own machine or on the driving school machine (additional charge). The vehicle control course can only be completed when a certain level of driving ability is reached. The knowledge of the subjects according to the mandatory regulations in the obligatory courses. Those who do not achieve the learning objectives must be retrained in individual lessons according to the law. **Main training/perfection training:** Those who continue the training seamlessly by voluntarily attending the contents of the main and perfection training course can improve their driving skills in a very short time. This prevents bad habits from creeping in and good behaviour patterns from being learned and automated. These offer the basis for a roadworthy appearance, whereby dangers can be avoided. Since most of my students have proven themselves as road users for a long time, it is primarily about the behaviour as a two-wheeler, in which the different traffic situations are repeated and the necessary knowledge is refreshed. In complex situations, such as on the motorway or driving a signpost, the correct behaviour is practiced and tested. **Exam preparation and accompaniment:** Before the exam, which is registered in consultation with the trainer, the contents of the exam are tested and discussed under examination conditions. The aim is to pass the test at the first attempt. Passing the manoeuvre exercises is a part of my basic training, a special preparation for this is usually no longer needed.

Ausbildung fürs Leben

Eine Ausbildung fürs Leben – das war und ist, auch nach 38 Jahren, immer noch mein Anspruch des von mir erteilten Motorradunterrichts. Während wir, meine Geschäftspartner und ich, in den 80er Jahren auf dem Platz Zürich die Allereinigsten waren, die jedem Samstag einen Grundkurs anbieten, bin ich heute einer unter vielen. Denn seit 2003 praktisch alle Töff-Lernfahrer/innen die obligatorischen Kurse besuchen müssen, hat das Geschäftsmodell, auch noch Motorradkurse anzubieten, bei vielen Autofahrlehrern Furore gemacht. Etwa die Hälfte meiner Fahrschüler/innen haben erst in anderen Fahrschulen begonnen. Sie erzählen mir von Kursen, bei welchen bis zu 10 Teilnehmende von einem einzigen Instruktor unterrichtet wurden: Im Gesetz steht, dass sobald es mehr als 5 Auszubildende sind, ein zweiter Motorradfahrlehrer mitarbeiten muss, denn mehr als 5 in der Gruppe sind nicht erlaubt. Doch davon wissen die angehenden Motorradfahrer/innen natürlich nichts. Wer erwartet von einer Fahrschule, dass sie illegal handelt? Oder, was mir auch kürzlich zugetragen wurde: Weil es stark geregnet hat, verbrachten sie den Morgen vorwiegend mit Pausen im Restaurant. Der Lehrer argumentierte, dass er ihnen in dieser Zeit viel mehr – zwar ausschliesslich theoretisch – beibringen könne, weil sie durch den Regen sowieso in der Aufnahme-fähigkeit stark beeinträchtigt wären. Das ist etwa dasselbe wie Skischule in der Skihütte: Kann man danach wirklich besser und sicherer Ski fahren? In meiner Schule wird jede/r einzelne Schüler/in so betreut, dass er/sie nach dem Ausbildungsstand das Richtige macht: Viele Dinge können nur im Einzelunterricht vermittelt werden, in einem gewissen Bereich geht es vorwiegend um das Üben und Vertiefen, das geschieht in der Gruppe. Das hat den Vorteil, dass man sich mit den anderen Teilnehmern messen kann und real weiss, wo man steht. Da jede/r als Verkehrsteilnehmer/in Erfahrungen mitbringt, diese aber ganz unterschiedlich sind, macht die Ausbildung im Verkehr in der Gruppe keinen Sinn, weil einige unter-, andere überfordert sind. Der erfahrene Fachmann geht im Einzelunterricht immer so vor, dass es für niemanden gefährlich wird. Das kann er aber nur garantieren, wenn er auf dem Soziussitz mitfährt und nötigenfalls verbal oder instrumental eingreifen kann. Ich habe zwar auch schon Stürze erlebt in der Fahrstunde, aber diese sind – mit einer einzigen Ausnahme in 38 Jahren – immer glimpflich abgelaufen, die meisten passierten auf dem Übungsplatz, nicht im Verkehr!



Wenn Du meine Fahrschule wählst, dann möchtest Du «richtig fahren lernen»: Nur wer gut töff-fahren kann, kann auch wirklich Spass erleben! In all den Jahren sind es Tausende gewesen, die durch meine Schule gegangen sind und mir bestätigen, dass das Töfffahren, sobald man es wirklich gut kann, riesigen Spass bereitet – und das für den Rest des Lebens! Bei mir erhalten alle, die es wollen, eine Ausbildung fürs Leben! Gönn Dir diesen Start in Dein neues Hobby «Motorradfahren»!