

Nachruf auf meine Honda GoldWing GL 1200 Aspencade Jg. 1985

Nachdem ich in über 34 ½ Jahren mehr als 265'000 Kilometer zurückgelegt habe, ist die Zeit gekommen, sie aus dem Verkehr zu nehmen. Das Bild unten entstand im 1. Jahr 1985 anlässlich eines Töff-Fahrlehrer-Weiterbildungskurses in Veltheim.



Urs im Töff-Fahrlehrer-Weiterbildungskurs 2017 des ZFV (Zürcher Fahrlehrer Verband)





„Ich habe doch keinen Engländer (-Töff) !“

Jedes Mal wenn ich meine GoldWing GL1200 Aspencade (Ersteinlösung 6.2.1985) parkierte, hatte es einen Ölfleck unter dem Töff: Ich sandte diese beiden Bilder zum «GoldWing-Doktor» Sebi Schuler (Küssnacht am Rigi), der meine alten GoldWing-Maschinen seit Jahren betreut und machte einen Termin mit ihm aus: Was dabei rauskam, war für mich nicht erfreulich: **Eine Reparatur ist zu teuer!**



Das war nun also das Ende meiner treuen GoldWing, die mich nun mehr als 34½ Jahre begleitet hatte, «without major problems» wohlverstanden: Das heisst, immer noch erster Motor, erstes Getriebe, Original-Gabel, Original-Räder, Original-Auspuffanlage! Das ist nicht selbstverständlich, vor allem wer mich kennt, wie unzimmerlich ich damit umgegangen bin: Ob ich im Kurventechnik-Kurs gezeigt habe, wie man ein Motorrad im Gelände bewegt – oder die nicht ganz nachvollziehbare Idee, nachdem ich 1987 erstmals zur Stella Alpina damit gefahren bin (allerdings ohne zu wissen, was mich erwartete), und 2015 es wiederholte, was ihr beinahe «das Leben gekostet hat». Vielleicht ist dieser Sturz auch der Grund, weshalb es nun ein irreparables Öl-Leck am Motorgehäuse gibt: Aus den beiden Gehäusenhälften unter dem Motor drückt es Öl raus, dies zu reparieren wäre ein riesiger Aufwand, der sich bei einem solch alten Töff einfach nicht mehr lohnt, basta! Es tut zwar weh, aber das Ende war abzusehen: In letzter Zeit kamen auch erste Risse in der Verschalung, die altershalber nun einfach zu schwach wurde – oder die ich überbeansprucht hatte, eben mit diesen Geländefahrten, wofür sie bestimmt nicht gebaut war.

Nun ist es Zeit, einen «Nachruf» zu verfassen: Wie gesagt, ich hatte sie als meine zweite GoldWing anfangs 1985 gekauft, weil meine erste GoldWing langsam in Richtung 200'000 Kilometer-Grenze unterwegs gewesen war und ich eine längere USA-Reise plante: Diese fand dann 1986 statt, dauerte vom 20.Mai bis zum 26.Oktober und wir legten insgesamt 44 Tausend Kilometer damit zurück, besuchten insgesamt 30 Staaten der USA sowie in Kanada zwei Provinzen. Die Aspencade flog in einem Jumbo-Jet im Bauch mit, damals zu einem fairen Fahrpreis von DM 650.- pro Wegstrecke. Sie bekam einen einzigen (Gratis-)Service auf dieser Reise, sowie ein neues Topcase, direkt an ihrer Geburtsstätte, der Honda-Factory in Marysville/Ohio. Auch legte ich mit einem Metzeler Marathon-Hinterreifen dabei 25'000 Kilometer zurück. Meistens liess ich meine damalige Freundin (später meine Frau) Luzia fahren, genoss den Luxus des Soziusfahrer und konnte mich auf mein Leben besinnen, was ich nach dieser Reise damit anfangen sollte: Da kam mir der Wunsch, mich als Fahrlehrer ausschliesslich mit Töff-Fahrern zu beschäftigen – 32 Jahre später kann ich sagen: Non, rien de rien, non, je ne regrette rien!

Ihren Einstand hat sie im Frühling, an Ostern 1985 gegeben mit einer Fahrt zum belgischen GoldWing-Treffen: Luzia fuhr die neue Aspencade, während ich mit der alten GL1000, mit dem Einrad-Anhänger unterwegs war. Geladen hatte ich Hunderte von T-Shirts, die wir auf dem GoldWing-Treffen von Belgien verkaufen wollten. Irgendwo in den Bergen in Luxemburg tönte der Motor meiner GoldWing nicht mehr gesund und alsbald danach blockierte die Kurbelwelle. Das «Aus» des 1.GW-Motors!

Wir mieteten ein Auto, das Luzia mit den T-Shirts im Gepäck nach Belgien fuhr. Die GL1000 liessen wir stehen, ich holte sie dann mit einem Renault Traffic ein paar Tage später dort ab. Mein Mechaniker hatte mich schon bei 85'000 km gewarnt, dass die Kurbelwellen-Lager etwas Spiel haben würden. Er riet mir von hohen Drehzahlen ab: Da ich in dieser Zeit verschiedene Fahrlehrer-Weiterbildungskurse, vor allem im Verkehrssicherheitszentrum Veltheim, besuchte, musste ich den anderen Töff-Fahrlehrern, die meisten waren mit einer BMW R80 RT oder einer R80 G/S unterwegs, zeigen «wo Bartli den Most holt»! Von schonen war da gar nichts übrig! So gesehen war es eigentlich erstaunlich, dass ich mit diesem Motor doch immerhin mehr als 163'000 km geschafft hatte. Ich versandte den Motor an die MOTORRAD-Redaktion, damit sie ihn öffnen konnten: Allerdings erhielt ich nie das Resultat ihres Öffnens des Motors, so weiss ich nicht, ob es wirklich die blockierte Kurbelwelle gewesen war. Wir suchten einen Ersatzmotor und wurden in einem Aggregat fündig, welches 40'000 km in einem Seitenwagen-Gespann Dienst getan hatte: Dieses war in einen Unfall verwickelt und eine Reparatur lohnte sich nicht! Meine Tausender GoldWing hat inzwischen 205'000 km auf dem Tacho, das sind also schon wieder mehr als 40'000 km zusätzlich auf diesem Motor. Da gebar ich die Idee, mit meiner neuen GoldWing mindestens 200'000 Kilometer ohne Probleme zurückzulegen, nun wurden es mehr als 265'000 km auf dem Tacho ohne die etwa 2'000 km, die beim Drehen auf 200'000 km entstanden, weil sich der Tacho ohne ersichtlichen Grund nicht mehr weiter drehte. Später nahm er – wieder ohne ersichtlichen Grund – den Dienst wieder auf und drehte während Jahren wieder weiter ...

Was gibt es sonst alles noch zu berichten? Ja, vielleicht, dass ich sie auf der Rennstrecke von Anneau du Rhin im Regen hingeschmissen hatte, weil ich mit dem Vorderrad die gemalte Begrenzungslinie berührte, ausrutschte, um dann zuzusehen, wie sich meine Aspencade wieder aufrichtete und ohne mich im Sattel die Rennpiste überquerte, um auf der anderen Seite in einen Reifenstapel zu knallen. Leider waren die Überwachungskameras nicht mit einem Aufzeichnungsgerät verbunden, denn ich hätte gerne meinen Fahrschülern in der Theorie jeweils gezeigt, dass ein Motorrad keinen Fahrer braucht um zu fahren – einzig darum, dass das Motorrad weiss, wohin zu fahren. Das Motorrad wurde als Totalschaden in die Verwertung geschickt, aber glücklicherweise konnte ich es wieder zurückkaufen, günstig mit gebrauchten Teilen wieder reparieren und später wieder in Betrieb nehmen. Der Sturzbügel ist immer noch derselbe (im Bild oben rechts), d.h. er hat den Motor beim Sturz zuverlässig geschützt. Zum Vergleich: Ein Instruktor war auf dem Nürburgring mit einer K1100 LT gestürzt, der original am Motorblock befestigte Bügel bewirkte einen Riss im Motorgehäuse, was dazu führte, dass der Ölverlust auf der Autobahn bei der Rückfahrt nach München, um sie wieder an BMW zurückzugeben, den Motor festgehen liess: Ich denke, dass dies wohl das letzte Mal war, dass er von BMW München eine Maschine zur Verfügung gestellt bekam ...

Eine andere Begebenheit war das anlässlich eines Frauenrennens in Lignières gehaltene Jumbo-Klasse-Rennen, das mit jeder Maschine gefahren werden konnte: Ich lag da auf dem zweiten Platz, hinter Ueli Utzinger, der mit einer R1100 RT von BMW Schweiz ohne Rücksicht auf Verluste (die Koffer hatten danach Löcher) unterwegs war, als ich wegen verbrannter Zylinderkopf-Dichtung aufgeben musste. Mich so richtig abzuhängen, gelang ihm bis zu diesem Zeitpunkt nicht ...

Seite noch in Arbeit!

Bild auf der nächsten Seite: Auf dem Weg zum Sommeiller-Pass hatte ich kurz vor der Passhöhe aufgegeben, da ich wegen Überhitzung einen Zylinderkopfdichtungs-Schaden befürchtete: Auf der Rückfahrt geriet ein grosser Stein unters Hinterrad ...



Dieses Bild entstand ebenfalls an der Stella Alpina 2015 am Col d'Izoard in Frankreich, als sich meine an ALS erkrankte Lebenspartnerin für einen Tag erholte und den Lenker ihrer Hornet mit dem Soziussitz meiner Aspencade tauschte.



Danke an Frank, der uns dieses Bild als Geschenk überreichte.

Dieses Bild entstand auf dem USA-Trip 1986 im berühmten Monument Valley: Links Luzia, rechts ich mit der Aspencade.



Dieses Bild entstand anlässlich der Schlussfahrt 2016: Es war das letzte Mal, dass Sigrid auf meiner Aspencade sass.



Seite noch in Arbeit! (Stand: 20.August 2019)