

Vernichtung von Fr. 6800.- innert weniger Monate: Schrottreife Ninja 400

Text und Bilder: Urs Tobler, Töff-Fahrlehrer

Auf dem Weg zur SWISS-MOTO, als ich mein Auto in der Greifenseeestrasse parkierte, fiel mir eine lädierte Kawasaki Z400 Ninja auf. Ich fotografierte die Maschine auf der linken Seite (in Fahrtrichtung gesehen), das war eine zerkratzte Verkleidung, angekratzte Fussraste, ein verbogener Kupplungshebel, ein angeschliffener Motorgehäuse-deckel und eine Beule im Tank. Als ich auf der anderen Seite schaute, traf mich fast der Schlag: Dasselbe Bild von vorne bis hinten, dazu kam ein zerkratzter Rückspiegel, ein angekratztes Lenkergewicht und zusätzlich eine in der ganzen Länge angeschliffene Auspuffanlage. Da ich in der Beratung jeweils erwähne, dass eine NEUE vollverkleidete Maschine keine gute Idee sei für einen Fahranfänger – wer schmeisst seine Maschine in den ersten Monaten nicht mindestens ein Mal, wenn nicht gar mehrmals hin? – wollte ich von Ernst Känel, meinem Kawasaki-Händler vom Töff-Paradies in Küsnacht ZH wissen, was die Reparatur dieser praktisch neuen Maschine kosten würde. Er stellte mir einen Kostenvorschlag zu, wobei er Teile im Wert von Fr. 4'200.- auflistete, dies alles, ohne Arbeit gerechnet. Eine solche Maschine würde von der Versicherung als Totalschaden erklärt. Auf meine Frage, was der Kunde im Eintausch von einem Händler noch dafür bekommen würde, meinte er: Gar nichts! Er müsste sogar für die Entsorgung bezahlen ... So kann man auch sein wohlverdientes Geld vernichten: Natürlich kann man mit dieser Maschine noch fahren, muss nur die Teile ersetzen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, wie die gestauchten Handhebel oder die Fussrasten, die keine Spione mehr besitzen.

Ich fand eine Occasionsmaschine mit Ersteinlösung März 2018 für Fr. 5'700.- mit 3'500 Kilometer auf dem Zähler – länger gibt es diese Maschine noch nicht. Ich weiss nicht, wann die Maschine eingelöst wurde: Am Hinterreifen konnte man erkennen, dass die Maschine praktisch noch nie eine Schräglage gefahren hat. Mit anderen Worten, die Schäden müssen durch Sturz aufgrund der Strassenverhältnisse entstanden sein: Wer ein neues Motorrad im Schnee oder Eis bewegt, verliert allein durch die Tatsache, dass es auf gesalzener Strasse gefahren wurde, was Spuren an allen Aluteilen hinterlässt, ein paar Tausender – dies alles, ohne zu stürzen. Ich kaufte 1973 beispielsweise extra ein ur-altes Wintermotorrad, da mir meine Yamaha AS1 mit ihren schönen Chromteilen zu schade war, um sie im Salz zu bewegen.

Lädierte Z400: Schrott!



Occasionsmaschine im Tessin zu kaufen:

Ersteinlösung 3.2018

Km-Stand: 3500 km

399 Kubik, 33.0 kW, Ausweis A-

Preis: Fr. 5700.- mit 36 Monaten

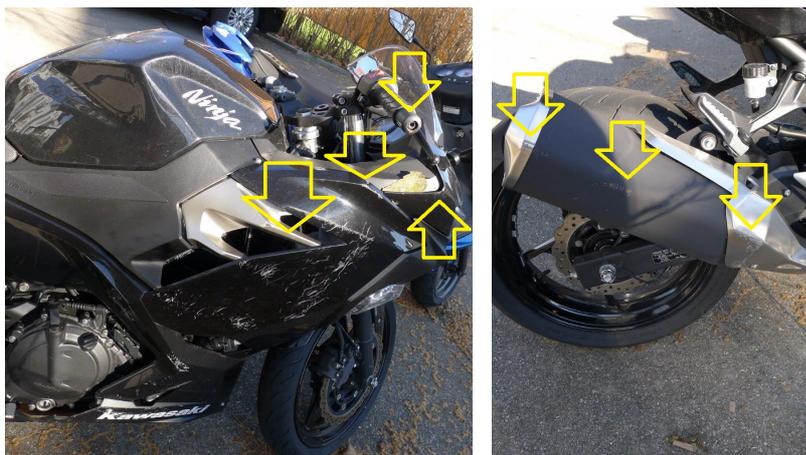
Garantie



Die Schäden an der linken Seite:



Die Schäden an der rechten Seite:





Gebogene Hebel können abbrechen: Ohne Kupplung zu fahren ist eines, ohne die Bremse, wenn man bremsen sollte, ein anderes ...

Beim dritten Bild kann man die Flanken sehen: Der Reifen ist nur in der Mitte gebraucht, wir reden da von 10-15 Grad Schräglage! Bei dieser Schräglage kann man auf einer regennassen Fahrbahn nicht stürzen, es sei denn, man blockiert das Vorderrad. Aufgrund der Kratzspuren müssen die Stürze im Fahren passiert sein, wie gesagt, wahrscheinlich in Schnee und/oder Eis!

Mit dieser Geschichte wollte ich aufzeigen: Motorradfahren hat eine Saison! Diese Saison geht je nach Ortslage von April bis Oktober, in der Stadt Zürich vielleicht März bis November, da der Winter ganz unterschiedlich ist. Ganz klar fahren wir mit Motorrädern Sommerreifen, d.h. der Reifen hat ab 7 Grad aufwärts verwertbaren Gripp. Fällt die Temperatur unter diese Grenze, dann haben wir für diese Verhältnisse die falschen Reifen. Für kleinere Räder, in den Grössen von Rollern, gibt es extra Winterreifen. Diese bieten Gripp bei Temperaturen unter 7 Grad. Was ein Winterreifen nicht kann, ist die Traktion beim Bremsen, beim Beschleunigen, beim Kurvenfahren in der Schräglage zu gewährleisten. Kommt ein Rad ins Rutschen, dann stimmt die Fahrgeometrie nicht mehr, was normalerweise in einem Sturz endet. Liegen die Temperaturen unter 4 Grad, dann kann es an exponierten Stellen zu örtlicher Eisbildung kommen. Dabei spielt die Umgebung eine grosse Rolle: Da wo Feuchtigkeit herrscht, entlang von Waldrändern, bei Bäumen im Strassenbereich, bei Wasserläufen und stehendem Wasser wie Seen und Weiher neben der Fahrbahn, können sich Wassertropfen aus der Luft als Reif oder Eis ablagern. Ein rutschendes Zweirad kann nicht mehr aufgefangen werden, auf das Glück zu hoffen im Zusammenhang mit Fahrsicherheit ist keine Option. Jedes Velo ist aufgrund der schmalen Reifen viel besser dran als die breiten Reifen eines Motorrades.

Wenn ein Fahrlehrer Verkehrssicherheit verkaufen will, dann führt er einen Kurs nur bei sicherer Witterung durch. Ein Fahrlehrer im Solothurnischen kam im Kurs vor dem Winter auf die tolle Idee, die Teilnehmer auf Schnee fahren zu lassen. Es kam, wie es kommen musste: Der Teilnehmer, ebenfalls mit einer Ninja, stürzte auf dem Schnee – der Schaden, der dabei herauskam, blieb am Teilnehmer hängen. Schuld war aber bestimmt der Fahrlehrer, der seine Fahrschüler zu diesen Verhältnissen führte. Ein typisches Verhalten, dass er die Verantwortung gegenüber seinen Kunden nicht getragen hat – denn seine Kunden haben sich ihm anvertraut. Dieses Vertrauen hat missbraucht. Niemand geht in die Fahrschule, um sein Fahrzeug zu beschädigen.