

## Fragliche Neuerungen



Richtige Innerrhödler haben 4-stellige Nummernschilder

Vor Jahren gab es Überfälle auf Touristen in Miami, die in Mietautos an der Rotampel anhalten mussten. Mit der Begründung, die Sicherheit von Benützern der Mietautos zu verbessern, wurden daraufhin die V-Schilder abgeschafft. Nun, es ist nicht schwierig, ein Mietauto heute zu erkennen, haben sie doch alle AI-Schilder, 5-stellig im Bereich von über 20'000. Denn ein richtiger Innerrhödler hat ein vierstelliges Schild, allenfalls noch eines mit dem Anfang 10 Tausend – alles andere sind in Appenzell Innenrhoden zugelassene Mietwagen...



An den 5-stelligen AI-Schildern zu erkennen: Mietautos

Vor ein paar Jahren wurden die Motorräder neu eingeteilt. Dies führte dazu, dass gelbe Nummernschilder getauscht werden mussten, wenn sie aufgrund der neuen Einteilung nicht mehr zu den Kleinmotorrädern gehörten, und zwar in weisse Schilder, unabhängig von ihrem Hubraum. So fahren die meisten neuen 50-Kubik-Maschinen mit weissen Schildern herum. Neben dem Effekt, dass im Kanton Zürich nun bereits sechsstellige Töff-Nummern ausgegeben werden, erschwert dies die Kontrolle der Fahrzeuge, die die Autobahn benutzen dürfen. Denn 50-Kubik-Maschinen dürfen, unabhängig von ihrer Höchstgeschwindigkeit, die Autobahn nicht benutzen. Wissen das die 16-jährigen Kat. A1-Fahrer? Sie machen sich einen Spass daraus, behindern den Verkehr und bringen sich und andere in Gefahr: Fortschritt – EU-Kompatibilität, was immer diese Neuerungen sollte, keine wirklich gute Idee...



Gelbe Motorradschildern für 50-Kubik-Roller und -Motorräder abgeschafft, 6-stellige weisse Nummernschilder im Kanton Zürich erforderlich

## Motorrad-Markt beleuchtet: Grösser, kräftiger – aber nicht mehr schneller!

Wieviel Motorrad braucht der Mensch? Diese Frage wird auf der nebenstehenden Seite abgehandelt. Der Markt liefert, was gefragt ist – und so hat das Aufrüsten auch in der Zweiradbranche kein Ende: Immerhin riegheln die Töffs bei 300 km/h nun elektronisch ab und damit soll das Wettrüsten zumindest in der Höchstgeschwindigkeit aufhören. Wer's glaubt...?!?

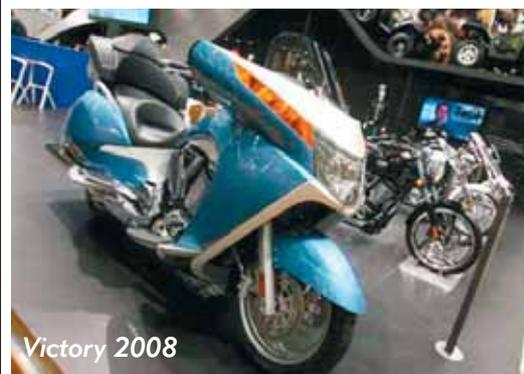


Suzuki GSX 1300 B-King

Suzuki B-King, 4-Zyl., 1340 ccm, 185 PS, 255 kg

Im nächsten Jahr gibt es eine B-King-Rennklasse: Wenn ich einen Sponsor finden würde, wäre ich sofort dabei!!!

Die PS-Zahlen (1974 prognostizierte mein Physiklehrer, dass im Jahr 2000 kein Mensch mehr von PS, sondern nur noch von Kilowatt sprechen würde) sind über 180, 190 nun bei 200 PS angelangt: Wer das nötige Kleingeld aufbringt, kann sich übers Internet eine neue V-max von Yamaha bestellen und sich mit 200 PS am Stammtisch brüsten, herausgequetscht aus 1679 Kubikzentimetern aus einem V4-Motor. Die Supersportler bringen in der 1000er-Klasse offiziell 180 PS und etwas darüber, mit aerodynamischen Hilfen sollen es aber in hohen Geschwindigkeiten bis zu 10-Mehr-PS sein. Allerdings muss man aber erst



Victory 2008

Victory Vision, V-Twin, 1731 ccm, 92 PS, 365 kg

so schnell fahren können! Aber auch die Sporttourer lassen sich nicht lumpen und so bietet BMW bei seinen neuen K1300-Modellen nun 175 PS an, egal ob naked, Sportler oder Tourer – eine Marke, die vorher nicht unbedingt einen Namen hatte für maximale PS-Zahlen.



Abkehr vom eigenwilligen BMW-Blinkersystems bei den neuen K1300-Modellen, Blinkerschalter links wie alle übrigen Marken es als Standard führen.

Was mir viel mehr Eindruck macht, ist die Bedeutung von ABS: Honda hat als erste Marke ein CBS-ABS vorgestellt, dass in den (renn)sportlichen Modellen verbaut werden soll. Denn nicht bei allen Marken hat bisher ABS für einen kürzeren Bremsweg gestanden, auch war es nicht unbedingt möglich, zu garantieren, dass sich die Maschine da-



Yamaha V-max 2009

Yamaha V-max, 4-Zyl.-V, 1679 ccm, 200 PS, 310 kg

Die Neuauflage eines Kult-Bikes, neue Technik inkl. ABS serienmässig

bei nicht übers Vorderrad überschlägt. Und genau dies dürfte der heisse Punkt sein, wenn man einen Vorderrad-lastigen Supersportler vehement zum Stehen bringen will. Ich bin gespannt auf die ersten Testfahrten der Journalisten mit diesen Systemen. Motorräder flott zu bewegen ist in erster Linie davon abhängig, wie ausbalanciert die Maschine ist. So ist es nicht verwunderlich, dass unter extremen Bedingungen, wie sie beispielsweise auf den holprigen Passstrassen anzutreffen sind, nicht unbedingt



Kawasaki VN 1700

Kawasaki VN 1700 Classic Tourer, V-Twin, 1700 ccm, 73 PS, 373 kg

Maschinen mit hoher Leistung protzen, sondern mit guter Fahrbarkeit: Die Kraft muss gut umgesetzt werden können. Wenn die Kraftentfaltung schön linear verläuft, mit einem guten Antritt unten raus, dann lässt sie sich viel früher und ungefährlicher aus der Schräglage heraus beschleunigen und der Fahrer muss nicht immer Angst haben, dass ihn das Hinterrad überholt. So ist es nicht verwunderlich, dass nach einem zweimaligen Sieg in dieser Wertung durch die VL 650 Suzuki eine Ablösung durch die BMW R1200 R stattfand, und diese ebenfalls sich zum zweiten Mal gegenüber allen anderen Maschinen durchsetzte: BMW mag's gegönnt sein! Ob sich allerdings dadurch mehr Maschinen verkaufen lassen, mag ich bezweifeln, denn zum Kauf werden andere Aspekte als Vernunft mehr bewertet, wie beispielsweise Design, Kubik und PS-Daten. Da ist die R1200 R in keiner Weise «outstanding».

# Wieviel Motorrad braucht der Mensch?

Sind es 15, 50, 100 oder 180 PS? Oder gar 200 PS auf zwei Rädern? Dies ist wohl eine Frage, die neben jedem einzelnen auch die Motorradhersteller sich immer wieder stellen. Da es keine allgemeingültige Antwort gibt, möchte ich mit diesem Essay ein paar Hintergründe aufzeigen, die vielleicht zur Wahrheitsfindung mithelfen können. Wie überall ist auch beim Töfffahren das Bessere der grösste Feind des Guten: Dass man dabei auch mal übers Ziel hinausschiesst, ist wohl das Gesetz jeder persönlichen Entwicklung. Ich habe zwar nie eine Maschine mit 180 oder 200 PS bewegt, aber einmal eine mit 165 PS. Es war eindrücklich, bewegend und hatte zur Folge, dass ich nach etwa 6 Wochen endlich wieder einen ruhigen Schlaf fand, als ich sicher sein konnte, dass keine Radarbusse mehr eintreffen würde. Ich hätte Spass daran, so ein Gefährt in der Reihe meiner persönlichen Motorräder zu haben, aber ich setze andere Prioritäten.

Seit diesem Frühling fahre ich eine alte 800er BMW, die Ur-GS, wobei das G für Gelände und das S für Sport steht. Sie wiegt gut 180 kg, weil sich die Ausrüstung auf das Wesentlichste beschränkt. Die Leistung aus dem 2-Zylinder-Boxer-Motor beträgt 50 PS. Sie muss, im Gegensatz zur gerne benutzten 600er-Transalp, beim Beschleunigen weniger hoch gedreht werden, um im Verkehr flüssig mitzuhalten, da sie ihre Kraft aus 200 Mehr-Kubikzentimeter schöpft. Sie verbraucht im Alltag weniger als 5 Liter/100 km. Mit den schmalen Reifen und ihrer grossen Bodenfreiheit lässt sie Schräglagen zu, die eine hohe Kurvengeschwindigkeit und viel Spass bereiten, ohne dass etwas streift. Einzig die Federung und die Bremsen sind nicht auf der Höhe der Zeit, obwohl für die Sicherheit nur letzteres wichtig wäre.

Kürzlich durfte ich eine neue 700er-Transalp Probe fahren. Mit der alten Transalp hat sie kaum mehr etwas gemeinsam, abgesehen von der Sitzposition, den technischen Spezifikationen und dem Namen: Denn es ist eine kleine Sportlerin, straff gefedert und gut gebremst. Damit kann man auf einer holprigen Landstrasse jeden Supersportler austricksen, wenn es um die Geschwindigkeit geht. In dieselbe Richtung zielt die neue BMW F800/650 GS. Ein Leichtgewicht, befeuert von einem spritzigen kleinen Triebwerk, ausgerüstet mit effizienten, fein zu dosierenden Bremsen und einem Fahrwerk, das dank langen Federwegen alles wegsteckt, was Supersportler aus der Ruhe bringen kann: Oft ist weniger mehr...

Neue BMW F800 GS

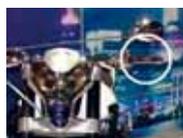


Die Frage, die sich der Käufer einer Maschine stellen muss, ist also: Will ich einen Töff kaufen, der mir selbst viel Spass bereitet, Fahrspass pur – oder will ich mir einen Töff kaufen, mit dem ich gut aussehe, fast wie die «fast boys» im sonntäglichen Rennen am Fernsehen? Oder will ich damit die Sehnsucht nach amerikanischen Distanzen und der sprichwörtlichen Freiheit stillen, oder in der Stammtischrunde mit Kubik-, Leistungszahlen protzen oder mit dem horrenden Kaufpreis, der mich zum glorreichen Selbstdarsteller kürt bis ich von einem anderen in den Schatten gestellt werde, mit der berühmten «2» am Rücken?

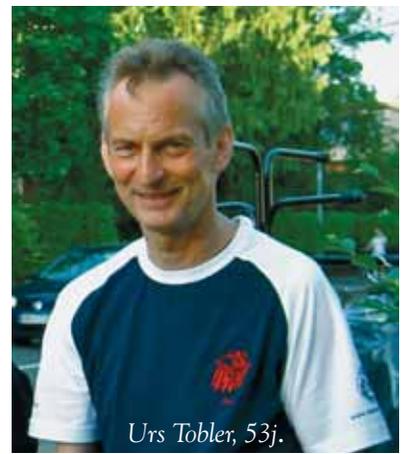


Ur-GS R80, Jg. 86

Seit 31 Jahren fahre ich GoldWing und war damals mit 22 Jahren bestimmt einer der jüngsten GoldWing-Fahrer. Es war damals die grösste Maschine, mit am meisten Kubik, Leistung und Gewicht. Entscheidend für mich war, dass ich eine Langstreckenmaschine suchte mit Wasserkühlung und Kardan, aus japanischer Herstellung. Nur die Honda GoldWing GL1000 erfüllte alle drei Bedingungen. Inzwischen bin ich über 450'000 GoldWing-Kilometer gefahren und werde wahrscheinlich nochmals eine GoldWing (... dann wohl die letzte!) für mich kaufen: Nicht weil sie die Grösste, Stärkste oder Gewichtigste sein wird – sondern weil ich nicht auf die Zuverlässigkeit und den Komfort zu zweit verzichten möchte. Allerdings gibt es sie noch nicht zu kaufen, denn es muss eine GoldWing-Automat sein – und seit mehr als 15 Jahren lässt mich Honda darauf warten. Ein kleiner Lichtblick: An der SwissMoto '08 zeigte Honda ein «Concept-bike» mit 6-Zylinder-Boxer-Motor ohne Kupplungshebel... – wer weiss, vielleicht werde ich für mein langes Warten eines Tages belohnt. Auch mit 203'000 km auf dem Tacho läuft meine GoldWing Aspencade mit Jahrgang 1985 bis dahin munter weiter. Meinen täglichen Fahrspass aber genieße ich mit der mir geschenkten BMW R80GS mit Jahrgang 86 und unbekannter Laufleistung! Oft ist weniger mehr!!!



Honda 6-Zyl. Boxer Designstudie EVO6 ... es fehlt der Kupplungshebel: GoldWing-Automat?



Urs Tobler, 53j.

## «Editorial» Die Zeit arbeitet ...

Als 2002 in Egerkingen das Modell der Neuerungen in der Führerausweisregelung per 1.4.2003 vorgestellt wurde, konnte ich es nicht fassen: So viel Blauäugigkeit und so viele banale Antworten auf meine Fragen aus Bern, unglaublich!

Um es auf einen Nenner zu bringen: Bundes-Bern sprach von EU-Kompatibilität! Wer aber die EU-Richtlinien kennt, schliesslich war ich regelmässig an den internationalen Motorrad-Sicherheits-Konferenzen anwesend, musste ganz einfach den Kopf schütteln. Erstens gibt es in Brüssel nur EU-Richtlinien und jedes Land kann daraus machen was es will – zweitens lässt sich die Schweiz kaum vergleichen mit dem übrigen Ausland: Denn nirgends in Europa darf jemand ohne Führerausweis auch nur einen Meter ohne Begleitung des Fahrlehrers fahren. Nur in der Schweiz gibt es einen Lernfahrausweis, mit dem man unbegleitete Lernfahrten ausüben darf. Dieser war ursprünglich auf 3 plus 2 Monate begrenzt. Wer innerhalb dieser 5 Monate die Prüfung nicht schaffte, musste 2 Jahre warten.

1977 wurde in der Schweiz der Stufenführerschein eingeführt: Als erstes Land in Europa! Wegen der vielen jugendlichen Fahrern auf schnellen Maschinen mit ihren vielen Unfällen war es beinahe unerschwinglich geworden, eine schwere Maschine zu versichern. Zukunftsgerichtete Leute hatten die Zeichen der Zeit erkannt und das Modell der Einsteigerklasse geschaffen: 125 Kubik hiess damals etwa 15 PS und 100 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit. So verunglückten die Fahranfänger fast ausnahmsweise alleine (wer nimmt schon auf einer so schwachen Maschine einen Passagier mit) und jeder, der nach 1977 auf eine schwere Maschine stieg, war mindestens 20 Jahre alt. Dies führte dazu, dass wir von einer ursprünglichen Höchstversicherungsprämie bei einer für Europa enorm tiefen Jahresprämie landeten. Kein Wunder sind wir inzwischen das Land mit der höchsten Zweiradmotorisierung von grossvolumigen Maschinen weltweit!

Alle diese Errungenschaften wurden mit den Neuerungen auf einen Schlag gekippt: Ab sofort gab es 18-jährige Einsteiger auf grossen, auf 25 kW gedrosselten Motorrädern, 25-jährige Direkt-Einsteiger ohne Kubik oder Leistungsbegrenzung, und dies alles, ohne einen einzigen Meter Fahrerfahrung auf Motorrädern oder Rollern mitzubringen. Vier Monate lässt das Gesetz zu, mit dem Lernfahrausweis herumzufahren ohne Kontakt zu einem Fahrlehrer, es können aber auch gut und gern das Doppelte werden: Erst kurz vor Ablauf des zweiten Lernfahrausweises finden es gewisse Leute nötig, endlich das zu machen, was der Gesetzgeber eigentlich für den Anfang der Töff-Karriere geplant hatte: Sich mit den Grundlagen des Töfffahrens zu befassen.

Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt: Alle von mir prognostizierten Szenarien sind inzwischen Realität geworden. Leute fahren jahrelang ohne Führerprüfung, setzen sich ohne jede Erfahrung direkt auf schwere Maschinen, welche eigentlich nur von Könnern sicher bewegt werden können. Die Jugendlichen umgehen gekonnt die Anforderungen einer Führerprüfung – davon profitieren in erster Linie skrupellose Töff-Verkäufer und viele, viele Fahrschulen, die ihren Teil zum Fiasko beitragen. Es ist nur zu hoffen, dass wir nicht wieder da landen, wo die ganze Entwicklung anfangs der 70er-Jahre begonnen hat, nach dem Motto «Zurück auf das Feld 1!»: Dass sich nur noch wenige leisten können, einen Töff das ganze Jahr über einzulösen.

Auf eine bessere Töff-Zukunft, herzlichst

Urs Tobler