

**unverschuldeter Unfall
am Gründonnerstag**



TOTAL
270368
km



Eine Ära geht zu Ende ... unerwartet!

Ein Schüler brachte es in einem Mail auf den Punkt: «Um deine GoldWing ist es sehr schade, denn sie ist definitiv eine Rarität und mit Dir zusammen eine Legende.»

Ja, die GoldWing hat mich gut 35 Jahre begleitet: Erst war das Ziel, 200'000 Kilometer zu fahren. Dann wurden daraus 250'000 und weil sie weiter so schön lief, wurden es immer mehr ... Ich wäre eigentlich gerne bis zu einem Motorschaden gefahren, doch daraus wurde nun nichts. Der Schlag war so hart, dass sich mein Töff beim Aufprall in einem Wheelie aufbäumte und hernach auf den rechten Sturzbügel runterkrachte, die Trottoirkante, gegen die der Töff mit mir anschliessend schlitterte, tat den Rest. Von der Versicherung wurde er jetzt auf einen Totalschaden veranschlagt. Anlässlich des ersten GoldWing-Treffens der Saison 1985 in Belgien fuhren Luzia und ich mit 2 Maschinen los: Unterwegs erlitt die GL 1000, meine erste GoldWing bei gut 163'000 km einen Motorschaden. Schon bei 85'000 machte mich mein Mechaniker, Hans Keller in Bauma, darauf aufmerksam, dass die Kurbelwelle etwas Spiel haben dürfte. Er gab mir den Rat, sie nicht mehr so hoch auszudrehen. Daran hielt ich mich nicht, und so kam der Tag, an dem die Kurbelwelle blockierte. Ich sandte meinen Motor zu MOTORRAD in Stuttgart. Ich bekam aber nie eine Rückmeldung, woran es lag, dass er blockierte.

Im selben Jahr, 1985 fuhr ich damit erstmals zur Isle of Man, Tourist Trophy, im Jahr 1992 das zweite Mal. 1986 flogen Luzia und ich in die USA, wo wir in 5 Monaten und 10 Tagen insgesamt 44'000 km zurücklegten. Als Gäste in der GoldWing-Fabrik in Marysville/Ohio wurde ihr ein neues TopCase-Unterteil verpasst, mit einem verstärkten Bodenblech wie im 1985er-Limited Edition-Modell. Danach begleitete mich meine Aspencade durch all die Jahre als Töff-Fahrlehrer und manch einer staunte anlässlich des Kurventechnik-Kurses, wie man mit einem solchen Ding in die Kurven gehen konnte. Ein Highlight der GoldWing-Karriere war ein Jumbo-Race in Lignières, wo ich es mit Ueli Utzinger auf einer BMW R1150 RT aufnahm. Aus Angst vor einem Zylinderkopf-Dichtungsschaden aber liess ich ihn dann fahren ... Der Tiefpunkt der Aspencade war ein Sturz anlässlich eines Töfffahrlehrer-Weiterbildungskurses auf der Rennstrecke von Anneau du Rhin. Es regnete den ganzen Tag und ich touchierte die gemalte Randlinie mit dem Vorderrad, worauf sich meine GoldWing «selbständig» auf Fahrt machte: Auf dem Gesäss rutschend konnte ich beobachten, wie sie mit dem Vorderrad wieder Boden griff, sich aufrichtete und ohne Fahrer die Piste überquerte und auf der Gegenseite in einem Reifenstapel endete. Die Überwachungsanlage hatte leider kein Aufzeichnungsgerät und so konnte der Streckenchef zwar meinen Sturz auf dem Bildschirm verfolgen, aber mir kein Tape aushändigen. Schade, es wäre schön gewesen, meinen FahrSchülern zu zeigen, dass ein Motorrad auch ohne Fahrer fahren kann!

Es ist sehr erstaunlich, dass ein Motorrad so viele Jahre hält. Natürlich musste ich immer wieder ein bisschen investieren, in die Polster, teils auch in Risse in den Plastikteilen. Aber alles was an Elektronik vorhanden war, funktionierte bis zum Schluss. Und ich profitierte von den Modifikationen des «GoldWing-Papstes» Sebi Schuler. Durch die jahrelange Pflege von vielen alten GoldWings wusste er immer, wo man nachbessern musste, bevor es zu einem Schaden kam. Auch genoss ich das verbesserte Fahrwerk mit mehr Bodenfreiheit, das es mir erlaubte, ab und zu die sportlicheren Pan European zu jagen. 270'000 km ist zwar eine schöne Leistung, aber es gibt Exemplare, die weit über 400'000 km gelaufen sind. Nun wird sie wohl nach und nach ihre Teile hergeben müssen für andere, die immer noch mit den 4-Zylinder-Aspencades unterwegs sind.