



«W800» Marken-Cup von Kawasaki

Der als «Gentlemen Cup» deklarierte Rennzirkus von Kawasaki ist ein Marken-Cup und soll in erster Linie Fun bereiten. Es sind vorwiegend Kawasaki-Händler engagiert, die teils Kunden dafür gewinnen konnten, ebenfalls mitzumachen. Die Maschinen sind zum Teil sehr schön hergerichtet, die Basis ist ein Kit von Zubehörteilen, die vergünstigt abgegeben werden und dem Töff einen besonders sportlichen Touch geben. Die Maschine selbst, im Retro-Look, lehnt sich an den Stil der alten englischen Motorräder anfangs der Sechziger Jahre an, als alle Marken immer grössere Zweizylinder-Modelle im Stil einer Triumph Bonneville anboten. Die Modelle von Kawasaki hiessen W1, W2, W3. 1999 brachte Kawasaki mit der W650 (2-Zyl./676 ccm/50 PS) die erste Ausgabe dieses Retrobikes heraus. 2011 kam Kawasaki mit der neuen W800 (2-Zyl./773

ccm/ 48 PS) auf den Markt, Kawasaki Schweiz lancierte den W800-Cup.

Als der W800-Cup ins Leben gerufen wurde, meldete ich mich bestimmt als einer der ersten: Seit ich nicht mehr Scooter-Cup fuhr, hatte ich immer mit grossem Interesse die Szene verfolgt und gehofft, dass es wieder einmal einen attraktiven Cup geben wird. Als es aber darum ging, für 14 Tausend Franken eine Maschine zu kaufen, musste ich passen: Das überstieg meine finanziellen Möglichkeiten. Wehmütig verfolgte ich die Berichte in den Töff-Magazinen und ich hätte nie geglaubt, dass sich doch noch eine Möglichkeit ergeben würde. Am Freitag, 7. Sept. telefonierte ich zufälligerweise mit Mäse Künzler: Es ging um einen Reifen für die Rennstrecke auf einer Duke IV. Da fragte er mich: Hast Du Lust, am Sonntag mit meiner W800 im Cup zu fahren?



So durfte ich überraschenderweise am Sonntag, 9. Sept. mit Mäses Kawasaki W800 anlässlich des Rasenrennens in Koppigen starten. Da Mäse an diesem Wochenende einen KTM-Stand am Moto-Cross in Volketswil hatte, war es ihm nicht möglich, selbst seinen Kunden Mike Crespo anlässlich dessen ersten Rennens zu betreuen. Dieser hatte sich eine solche Cup-Maschine zugelegt und musste, um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen, alle restlichen Rennen mitfahren. Also sandte er mich: Ein Fahrlehrer für den Anfang kann ja nicht schaden ...

Am Rasenrennen hatte ich, abgesehen von einem Sturz im Training nach nur 30 Metern Fahrstrecke, einen riesigen Plausch. Gelände ist das, was mich am meisten herausfordert. Ich ging behutsam zur Sache, spürte aber im Rennen den Biss, den ich in den dazwischen liegenden Jahren nicht verloren hatte. So freute es mich riesig, als ich zwei Wochen spä-

ter nochmals anlässlich des 1. Supermotard-Rennens in Roggwil fahren durfte. Der Parcours, der sowohl aus Asphaltpiste wie aus Geländeeinlagen bestand, war sehr anspruchsvoll. Diesmal meisterte ich den Tag ohne Sturz und schloss auf dem 12. Tagesrang ab – nicht schlecht für den Einstand. Merci Mäse, Du kannst Dir kaum vorstellen, welches Geschenk Du mir mit diesem Einsatz gemacht hast.



Verkehrspolitik in der Sackgasse

(Forts. von Seite 2)

brauchen wir also immer noch mehr Leute, die beim Staat arbeiten, weil sie, statt effizient die Arbeit erledigen, nur einen reduzierten Teil der Arbeitskraft erbringen können. Auch das bezahlt die Allgemeinheit, der Steuerzahler.

Es braucht nicht viel, um unsere vernachlässigte Strasseninfrastruktur zu erkennen: Die Fahrbahnen sind oft ausgefahren, tiefe Spurrillen und Aufwölbungen speziell vor Ampelanlagen, wo Busse anhalten und wegfahren, zeugen davon. Oft wird man so stark durchgeschüttelt, wie man es früher nur von Ostdeutschland gekannt hat. Bei uns ist das heute schon fast normal. Busse können innerorts nicht mehr die normale Geschwindigkeit fahren, weil wegen der Bodenwellen die Passagiere sonst in die Luft katapultiert würden. Das ist wohl erst die Vorstufe von dem, was wir von unseren Behörden noch erwarten dürfen: Denn das nächste Gespenst, nach Ölschock und Waldsterben, heisst «Langsamverkehr», eine staatlich verordnete Entschleunigung. Dass es ein Privileg ist, den Arbeitsweg zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen zu können, davon haben unsere staatsgläubigen Behörden wohl noch nichts bemerkt. Und dass man einen Teil der jahrzehntelang erkämpften zusätzlichen Freizeit inzwischen von denselben ideologisch gefärbten Interessenvertreter nun durch den künstlich erzeugten Stau verliert, ist eine Tatsache für Tausende von Betroffenen, die sich nicht dagegen wehren können.

Ich bin nicht dafür, dass man das Eine gegen das Andere ausspielt: Es sollte ein Miteinander, ein Nebeneinander geben! Denn jeder von uns ist zeitweise Fussgänger, Velofahrer, Zugfahrender und auch Autofahrer. Genauso rücksichtslos ist ein Fussgänger, der auf seinem Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen beharrt, wie ein Buschauffeur, der ohne Rücksicht an der Haltestelle wegfährt und andere in Gefahr bringt, wie ein Autofahrer, der bei Gelb in die Kreuzung fährt und im Stau auf dem Geleise oder Fussgängerstreifen stehen bleibt. Die Politik, den Bus nicht mehr in den Haltestellen neben der Fahrbahn, sondern auf der Fahrbahn anhalten zu lassen und die Fussgängerinseln so dicht hinzubauen, dass alle hinter dem haltenden Bus warten müssen, ist Gift für das Verkehrsklima mit Folgen: Autofahrer werden noch weniger bereit sein, freiwillig Busse rausfahren zu lassen, wenn sie von ihnen danach über Kilometer hinweg behindert werden. Dasselbe gilt für Situationen mit Velofahrern: Je weniger Autos über die Ampel kommen, weil sich die Velofahrer vor ihnen aufstellen dürfen, desto mehr werden sie diese Zeit wieder aufholen wollen. Ein Teil der Aggressionen im Verkehr werden genau von jenen Politikern geschürt, denen wir die tollen Verhältnisse verdanken – und die sie uns dann wieder vorwerfen! Denn die meisten verbringen ihre Zeit im Verkehr nicht aus Lust, sondern aus Notwendigkeit. Ich hoffe, dass die Politik wieder dahin geht, dass alle ihren Platz haben dürfen und mir der Platz nicht vom Staat vorgeschrieben wird: Im überfüllten Abteil der S-Bahn von Thalwil nach Oerlikon ...

Urs Tobler, Staatsbürger und Steuerzahler