



Fotos: Holger Aue, Arnold Debus/BMW, Yvonne Hertler, KTM

EDITORIAL

Zwischen den 125er-Einzylindern und den großvolumigen „Leistungsträgern“ breitet sich die weite Welt der Motorradfreuden aus. Was man wirklich braucht, liegt freilich im Ermessen jedes Einzelnen

Haben ist besser als brauchen –

Illustration aus dem Editorial im MOTORRAD Nr.9 vom 12.4.2024

Text erstellt am 2.Nov. 2008 von Urs Tobler, (fast) Allzeit-Töff-Fahrlehrer

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 sich auch die Motorradhersteller 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 Motorradfahren 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 mal mit 174 PS. Es war eindrücklich, bewegend und hatte zur Folge, dass ich erst etwa 6 Wochen später wieder ruhigen Schlaf fand, als ich sicher war, dass keine Radarbussen mehr eintreffen würden. Es würde mir Spass machen, so ein Gefährt in meiner Reihe der 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. Sie wiegt gut 180 kg, weil die Ausrüstung sich auf das Wesentlichste beschränkt und die Leistung aus dem 2-Zylinder-Boxer-Motor 50 PS beträgt. Sie muss, im Gegensatz zur von mir gerne benützten 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. Ihre schmalen Reifen und die grosse Bodenfreiheit lassen 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, wobei für die Sicherheit nur zweiteres wichtig wäre.

Kürzlich durfte ich eine neue 700er-Transalp zur Probe fahren. Mit der alten Transalp (Anm. es gab 600 und 650 Kubik-Modelle) 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. Und 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, dass dank langen Federwegen alles wegsteckt, was Supersportler aus der Ruhe bringen können: Oft ist weniger mehr...



Die Frage, die sich der Käufer einer Maschine stellen muss, ist also: Will ich ein Motorrad kaufen, das mir selbst viel Spass bereitet, Fahrspass pur – oder will ich mir eines 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?

Seit 31 Jahren fahre ich GoldWing und war damals mit 22 Jahren bestimmt einer der jüngsten GoldWing-Fahrer. Es war damals die grösste Maschine, am meisten Kubik, am meisten Leistung und am meisten Gewicht: Der Grund dafür war aber, dass ich eine Langstreckenmaschine suchte mit Wasserkühlung und Kardan aus japanischer Herstellung. Einzig die Honda GoldWing GL1000 erfüllte alle drei Bedingungen. Inzwischen bin ich über 450'000 GoldWing-Kilometer gefahren und werde wahrscheinlich nochmals eine GoldWing (... und dann die letzte!) für mich kaufen: Nicht weil sie die Grösste, die Stärkste oder die Gewichtigste sein wird – sondern weil ich nicht auf die Zuverlässigkeit und den Komfort, zu zweit unterwegs zu sein, verzichten möchte. Allerdings gibt es sie noch nicht zu kaufen, denn es muss eine GoldWing mit 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 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 geschenkten BMW R80 G/S mit Jahrgang 86 und unbekannter Laufleistung! Oft ist weniger mehr!



2007 Honda EVO6, Concept-Bike auf Ausstellungen