

Sonderheft: Motorrad

DIE WELTWOCHEN

3. März 2022 – 90. Jahrgang



Freiheit und Geschwindigkeit

*Töffnation Schweiz: mit Tom Lüthi, Walter Wobmann,
Hans Schneeberger, Rainer Bächli u.v.a.m.*

4 | Ever Multistrada



Die Ducati Multistrada V4

Rule all roads

Machen Sie sich bereit, die vierte Generation der Multistrada zu entdecken.

Sportlicher und touristischer, leistungsfähiger im Gelände und einfacher im städtischen Einsatz. Leicht und kompakt, mit den 170 PS des neuen V4 Granturismo bietet es Ihnen eine sportliche und aufregende Fahrt in gemischtem Gelände. Dank des auf dem Armaturenbrett angezeigten Navigators und des innovativen Radarsystems für die Fahrerassistenz, ist sie für lange Fahrten bereit. Sie bietet Ihnen hervorragenden Fahrkomfort und der erste wichtige Wartungsintervall steht erst nach 60.000 km an. Und wenn der Asphalt endet, werden Sie dank der großen Bodenfreiheit, der elektronischen Federung, der Fließfähigkeit überraschender Ergonomie und ihren Formen, die auch für das Fahren im Stehen ausgelegt sind, weiterhin Spaß haben. Wenn Sie von Ihren Abenteuern zurückkehren, bietet es Ihnen dank fortschrittlicher elektronischer Fahrerassistenzsysteme und der Möglichkeit, den Sattel auf eine Höhe von bis zu 810 mm einzustellen, große Leichtigkeit und Sicherheit im täglichen Gebrauch.

Die Ducati Multistrada V4: Es war noch nie einfacher, alle Straßen zu beherrschen.

Hubraum 1.158 cc | **Leistung** 170 CV (125 kW) @ 10.500 U/min | **Drehmoment** 12,7 kgm (125 Nm) @ 8.750 U/min | **Gewicht** 215 kg
4 Jahre Garantie mit unbegrenzter Kilometerleistung für die gesamte Multistrada-Familie.

Entdecken Sie mehr bei Ihrem Händler und auf ducati.ch



Tom Lüthi, Thomas Renggli, Walter Wobmann, David Schnapp, Hans Schneeberger

Sein Primarlehrer nennt ihn «Luusgiel», seine Fans verehren ihn wie einen Popstar, die Schweizer Öffentlichkeit hob ihn über Roger Federer: Der Berner Bauernsohn Tom Lüthi ist der «Coverboy» dieses Sonderhefts und ein Phänomen des Schweizer Sports. Im Motorradrennsport, der in der Schweiz wegen beschränkter Ressourcen und gesetzlicher Sachzwänge einen schweren Stand hat, schaffte er es zu Weltmeisterehren und zum grossen Publikumsliebling. Nach Abschluss seiner Aktivkarriere bleibt er seiner Leidenschaft treu und weist künftig als Manager und Sportchef jungen Talenten den Weg auf die Überholspur. Unser Reporter Thomas Renggli hat sich auf die Spuren des erfolgreichsten Schweizer Rennfahrers der Neuzeit gemacht. **Seite 20**



Schneeberger unterwegs: die Maschine unseres Autors in Assisi.

Der Solothurner Nationalrat Walter Wobmann (SVP) ist als Präsident der Föderation FMS so quasi der oberste Töfffahrer der Nation. David Schnapp, der diese Sonderausgabe verantwortet, traf den erfahrenen Verkehrspolitiker in dessen Heimat. Weil die legendäre Motorradbeiz «Isebähni» in Trimbach montags geschlossen ist, einigte man sich auf das ebenso traditionsreiche Restaurant «St. Urs und Viktor» in Walterswil. Zum Familienbetrieb gehört auch eine eigene Metzgerei. Bei Zürcher Geschnetzeltem mit Rösti ging das Gespräch um politischen Druck auf den Individualverkehr, technischen Fortschritt und die Frage, warum das Rundstreckenverbot in der Schweiz nicht mehr zeitgemäss ist. **Seite 10**

Der erfahrene Schweizer Journalist Hans Schneeberger fährt seit dreissig Jahren Motorrad und widmet sich seit seiner Frühpensionierung noch intensiver seinem Hobby auf zwei Rädern. Davor war der gelernte Betriebswirt unter anderem Wirtschaftsredaktor bei der SDA, dann stellvertretender Chefredaktor bei *Cash* und bei der *Aargauer Zeitung*. Danach leitete er vierzehn Jahre lang das *Migros-Magazin*. Heute schreibt Schneeberger vor allem über Wein, fährt durch ganz Europa und hat einen eigenen Youtube-Kanal, auf dem er seine Touren festhält. Hier schreibt er über die Faszination der ganz grossen Töffreise. **Seite 10**
Ihre Weltwoche

INHALT

- 4 Alles fährt Töff**
Was sind die Gründe für den Schweizer Motorrad-Boom?
- 6 Mit Tempo in die neue Saison**
Eine Auswahl an Motorradneuheiten – von Aprilia bis Zontes
- 8 «Ein Lebensgefühl»**
FMS-Präsident Walter Wobmann über Freiheit auf zwei Rädern
- 10 Die Welt als Reise**
Die grosse Tour ist die Königsdisziplin des Motorradfahrens
- 14 Der amerikanische Weg**
Indian bringt mit der Pursuit einen leistungsfähigen Tourer
- 16 Auf dem Arbeitsweg der Zukunft**
Futuristisch pendeln mit dem elektrischen BMW-Scooter CE 04
- 18 Auf ins Harley-Morgen**
Die eleganten Neuheiten der legendären Marke aus Milwaukee
- 20 Vollgas und Bodenhaftung**
Die zweite Karriere des Rennfahrers Tom Lüthi im Motorradsport
- 22 Auf grosser Fahrt**
Die neue Suzuki GSX-S1000GT ist der ideale Grand Tourer
- 24 Menschen und Maschinen**
Töffhändler Rainer Bächli über die Bedürfnisse der Biker von heute
- 26 Der andere Blickwinkel**
Spitzenkoch Fabian Fuchs findet Entspannung auf seiner Ducati

IMPRESSUM

Herausgeberin: Weltwoche Verlags AG, Förrlibuckstrasse 70, Postfach, 8021 Zürich. Die Weltwoche erscheint donnerstags.

Redaktion und Verlag: Telefon 043 444 57 00, Fax 043 444 56 69, www.weltwoche.ch, E-Mail-Adressen: vorname.name@weltwoche.ch, verlag@weltwoche.ch, leserbriefe@weltwoche.ch.

Abo-Service: Tel. 043 444 57 01, Fax 043 444 50 91, E-Mail: kundenservice@weltwoche.ch.

Jahresabonnement Inland Fr. 346.– (inkl. MwSt.). Schnupperabonnement Inland Fr. 38.– (inkl. MwSt.). Weitere Angebote für In- und Ausland unter www.weltwoche.ch/abo

Chefredaktor: Roger Köppel. **Verlagsleitung:** Florian Schwab. **Betriebsleitung:** Samuel Hofmann. **Corporate Publishing:** Florian Schwab.

Anzeigenverkauf: Tel. 043 444 57 02, Fax 043 444 56 07, E-Mail: anzeigenid@weltwoche.ch. **Online-Vermarktung:** GLA United. E-Mail: weltwoche@gla-united.com

Druck: Print Media Corporation, PMC, Oetwil am See. Die Weltwoche wird gedruckt in der Schweiz auf schweizerischem Papier, das auf der Basis von hochwertigem Durchforstungsholz, Altpapier und Zellulose hergestellt wurde. Es schont Ressourcen, Energie und somit die Umwelt.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern, auch auszugsweise oder in Ausschnitten, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

Alles fährt Töff

Motorisierte Freiheit auf zwei Rädern steht hoch im Kurs. Importeure und Strassenverkehrsämter vermelden spektakuläre Zahlen. Was sind die Ursachen für den Boom?

Florian Schwab

Nach und nach zieht sich der Winter aus den schweizerischen Gefilden zurück. Am Horizont erscheint bereits die verlockende Kulisse des Frühlings. Und zu dieser Jahreszeit gehört neben dem Vogelgezwitscher, den Frühlingsblumen und der erstarkenden Sonneneinstrahlung ein weiteres wichtiges Element: das Dröhnen der Töffmotoren in ihren tausendfachen Klangfarben, verbunden mit einer Vielfalt an Auftritten der Zweiräder.

Zwar ist es hierzulande an den meisten Orten nicht gerade unmöglich, sogar im Winter dem Motorrad die Stange zu halten. So lange die Strassen nicht zugeschneit oder vereist sind, lässt sich bei entsprechender Abgebrühtheit durchaus die eine oder andere Fahrt unternehmen. Aber das machen dann doch die wenigsten. Für die Mehrheit der Töfffahrer ist es erst an der Zeit, die Maschine aus der Garage zu holen, wenn man durch eine zartgrüne Frühlingslandschaft fahren kann.

Ein Vergnügen, das eine wachsende Zahl von Einwohnern schätzen lernt. Im Jahr 2022 führen 788 800 Motorräder mit Schweizer Nummernschild herum. Das sind knapp 45 000 mehr als im Jahr 2019. Eine solch massive Zunahme an Töffs innerhalb von nur zwei Jahren massen die Strassenverkehrsämter zuletzt vor zwanzig Jahren. Die Statistik der Neuzulassungen bestätigt das Bild: Im Jahr 2020 wurden 50 120 Motorräder neu in Verkehr gesetzt, 2021 waren es 56 556 Stück – Letzteres ein historischer Spitzenwert.

Importe im Wert von 1,4 Milliarden

Steil nach oben weist auch die Schweizer Zollstatistik. Sie erfasst die Importe und Exporte der verschiedenen Handelsgüter nach Gewicht und Wert. In den Jahren 2020 und 2021 wurden fast 33 Tonnen Motorräder in die Schweiz importiert im Wert von insgesamt 1,4 Milliarden Franken. Das gab es noch nie innert zweier Jahre. Prozentual besonders ausgeprägt fiel der Zuwachs bei Maschinen zwischen 50 und 250 sowie zwischen 500 und 800 Kubikzentimetern aus. Hier wurden sowohl 2020 als auch 2021 zweistellige Wachstumsraten beim Import ver-

meldet. Auch bei den Neuzulassungen dominieren die grösseren Motoren.

Und diese Statistiken bilden noch nicht einmal die ganze Nachfrage ab. Spricht man mit Importeuren, ist zu hören, dass in der zweiten Jahreshälfte 2021 durchaus noch wesentlich mehr Maschinen hätten verkauft werden können – wäre da nicht das leidige Thema der Lieferengpässe aufgetaucht. Manche Branchen-Insider schätzen, dass sie 10 oder gar 20 Prozent mehr Motorräder hätten verkaufen können.

Mit anderen Worten: Die Schweizer Töffszene erlebt einen Boom von historischen Ausmassen. Wie kommt es, dass in den Pandemie-jahren 2020 und 2021 so viele Motorräder importiert wurden?

Eine wichtige Begründung liegt in der Corona-Krise selbst. Ein Töff ist sozusagen das perfekte Social-Distancing-Vehikel. Für viele Pendler, die sich kein Auto kaufen möchten, bietet es sich als hygienische, flexible und oft-

mals auch weniger stauanfällige Alternative zum öffentlichen Verkehr an. Zudem wurde das Motorrad während der härteren und weichen Lockdowns zu einer fahrbaren Insel der Freiheit – eine der wenigen Vergnügungen, welche nicht aus gesundheitspolizeilichen Erwägungen verboten werden konnte. Auf dem Töff konnte man sozusagen dem Lockdown davonfahren und für ein paar Stunden oder Tage in ein Kontrastprogramm voller Freiheit und Abenteuer eintauchen. *Make life a ride*, wie der Amerikaner sagt. Dieses Phänomen war übrigens nicht auf die Schweiz beschränkt, auch aus dem angrenzenden Ausland wird eine massive Fluchtbewegung vor Covid auf dem Motorrad beschrieben.

Umständliches System

Eine weitere, diesmal schweizspezifische Zündkerze für das Wachstum der Motorradnachfrage war die Politik. Ende 2020 wurde nämlich der sogenannte Direkteinstieg in grössere Motorradklassen abgeschafft. Bis dahin war es für Über-25-Jährige möglich, einen Lernfahrausweis der in Sachen Hubraum unbeschränkten Klasse A zu erwerben, der nach bestandener Prüfung in die unbefristete Erlaubnis für alle Hubraumklassen mündete. Seit dem 1. Januar 2021 ist das vorbei. Bei Lernfahrausweisen, die ab diesem Datum ausgestellt wurden, muss sich der willige Neulenkler auf ein deutlich umständlicheres Hubraum-Kaskadensystem der Führerscheinerteilung einlassen. Wer also mit dem abstrakten Gedanken spielte, unter die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer zu gehen, der hatte im Jahr 2020 einen starken Anreiz, diesen Plan schnell in die konkrete Tat umzusetzen, was die Nachfrage gewiss auch etwas anheizte.

Die grosse Frage in der Branche lautet nun, wie es weitergeht. In den letzten Monaten konnte das starke Wachstum nicht beibehalten werden. Viele Importeure und Garagisten sitzen aber auf vollen Auftragsbüchern und hoffen, dass sich die Liefersituation bald normalisiert. Es deutet also einiges darauf hin, dass auch 2022 ein sehr gutes Motorradjahr wird.

Die zwanzig top Modelle 2021

| Rang | Marke/Modell | Inverkehrsetzungen |
|------|-------------------------|--------------------|
| 1 | Yamaha MT 07 | 1300 |
| 2 | Kawasaki Z 900 | 974 |
| 3 | Yamaha MT 125 | 972 |
| 4 | Kawasaki Z 650 | 816 |
| 5 | BMW R 1250 GS | 716 |
| 6 | Zontes Tiger 125 | 680 |
| 7 | Yamaha YZF-R 125 | 633 |
| 8 | Yamaha MT 09 | 565 |
| 9 | KTM 125 Duke | 558 |
| 10 | KTM 390 Duke | 490 |
| 11 | BMW R 1250 GS Adventure | 479 |
| 12 | Yamaha Tracer 9 GT | 439 |
| 13 | Honda CB 650 R | 404 |
| 14 | Yamaha Ténéré 700 | 400 |
| 15 | Honda CB 500 F | 395 |
| 16 | Honda CMX 500 A Rebel | 371 |
| 17 | Triumph Trident 660 | 365 |
| 18 | Honda CB 125 R | 360 |
| 19 | Aprilia SX 125 | 312 |
| 20 | KTM 890 Duke R | 298 |



Zündkerze für das Wachstum: Zweiradfahrer in San Remo, 1964.

Mit Tempo in die neue Saison

Motorradfahren ist in der Schweiz so beliebt wie nie zuvor. Die Verkaufszahlen erreichen Höchstwerte. Entsprechend vielseitig und attraktiv sind die Neuheiten von Aprilia bis Zontes.

Hanspeter Küffer

Aprilia Tuareg 660

Nach der RS 660 und der Tuono 660 lanciert Aprilia jetzt die Tuareg 660 – das dritte Modell mit dem starken Reihenzweizylindermotor. Reduziert auf die Anforderungen abseits befestigter Strassen, leistet Letzterer jetzt noch 80 PS. Im Gegenzug wurde das maximale Drehmoment auf 70 Nm erhöht. Lange Federwege, grosse Räder und knapp 200 Kilogramm versprechen eine gute Offroad-Tauglichkeit. Vier Fahrmodi, Traktionskontrolle und abschaltbares ABS gehören ebenso zur überdurchschnittlich reichhaltigen Serienausstattung wie der Tempomat und ein blendfreies TFT-Farbdisplay. www.ofrag.ch

Brixton Cromwell 1200

Die in China produzierte Brixton Cromwell 1200 ist von der Triumph Bonneville T120 kaum zu unterscheiden. Und das nicht nur optisch: Reihenzweier mit senkrechten Zylindern und angetauschter Luftkühlung, 1222 cm³ Hubraum, eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Sechsganggetriebe – technisch gibt es kaum Unterschiede, und selbst die Leistung ist mit 81 PS identisch. Nissin-Bremsen mit Bosch-ABS und -Traktionskontrolle, Kayaba-Fahrwerk, Pirelli-Bereifung, TFT-Display, LED-Beleuchtung – die Ausstattung ist hochwertig und zeitgemäss. www.brixton-motorcycles.com

CF Moto 800 MT Touring

Seit rund einem Jahr fertigt das chinesische Unternehmen CF Moto für KTM die 790er und 890er Modelle. Dieses Joint Venture erlaubt es den Chinesen, eigene Modelle mit den österreichischen Motoren zu bauen. Als erstes Modell dieser Kooperation lanciert CF Moto jetzt die 800MT Touring – gewissermassen das Generika-Modell der bekannten KTM 790 Adventure. Kein Wunder also, sind Leistung und Ausstattung fast identisch. Der 799 cm³ grosse Reihenzweizylinder leistet 105 PS und 87 Nm Drehmoment. Die Touring-Version ist mit grossen Alu-Koffern und -Topcase ausgerüstet. www.toeffhandel.ch



Die geländetaugliche Schwester der Multistrada: Ducati Desert X.

Ducati Desert X

Der für asphaltierte Strassen konzipierten Multistrada V2 stellt Ducati nun ein geländetaugliches Schwestermodell zur Seite. Die Desert X wird vom weitgehend identischen 937-cm³-Testastretta-V2 angetrieben, wobei die Leistung auf 110 PS gekappt wurde. Lange Federwege (v 230 mm, h 220 mm) und Drahtspeichenräder mit Stollenbereifung (vorne 90/90-21, hinten 150/70-R18) ermöglichen das Fahren im Gelände. Mit vier Motor- und sechs Fahrmodi, Traktionskontrolle, Kurven-ABS, Motorbremse, sowie dem per Smartphone-App angesteuerten Navi ist selbst beim Offroad-Modell die Ausstattung top.

Ducati Multistrada V4

Die schon 2021 vorgestellte und mittlerweile mehrfach ausgezeichnete Multistrada V4 ist mit dem Granturismo-Motor bestückt, der aus 1158 cm³ Hubraum 170 PS (125 kW) bei 10 500 U/min schöpft und mit erheblich verlängerten Wartungsintervallen überzeugt. Ölwechsel sind nur alle 15 000 Kilometer, die Überprüfung des Ventilspiels alle 60 000 Kilometer notwendig. Der starke Touren-Töff ist auf dem neusten Stand der Technik, Wheelie-Control, Abbiegelichter, Kurven-ABS und viele nützliche Helfer mehr sind an Bord. Eine Weltneuheit ist das Front- und Heck-Radarsystem mit Tote-Winkel-Sensor und Abstands-

automatik – das perfekte Equipment für lange Motorradreisen. www.ducati.ch

Harley-Davidson Sportster S

Die Sportster S ersetzt als Erste die bisherigen Modelle der luftgekühlten Sportster-Baureihe des Traditions-Herstellers. Charakter und Leistung des modernen, flüssigkeitsgekühlten Revolution-Max-V2 mit 1252 cm³ Hubraum wurden dem Konzept des Roadster angepasst. 122 PS bei 7500 U/min und 125 Nm bei 6000 U/min lassen ein beeindruckendes Potenzial erahnen. Mit fahrbereiten 228 Kilogramm ist die S wesentlich leichter als ihre Vorgängerinnen. Mit an Bord sind Kurven-ABS und -Traktionskontrolle, vier Fahrmodi, Tempomat sowie ein mit dem Smartphone koppelbares rundes TFT-Display. www.harley-davidson.ch

Honda NT 1100

Konzipiert als reinrassiger Tourer, wird die neue NT 1100 von dem 1084 cm³ grossen und 102 PS starken Parallel-Twin-Motor aus der Africa Twin angetrieben. Und wie diese Reiseenduro ist auch die NT 1100 sowohl mit konventioneller 6-Gang-Übersetzung als auch mit automatischem Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Koffer, Gepäckträger, Zentralständer, verstellbarer Windschild sowie moderne Elektronik mit allen erdenklichen Assistenzen sind mit an Bord. Im Cockpit mit 6,5 Zoll grossem LC-Display lässt sich das Smartphone über Apple Carplay und Android Auto einbinden. www.de.honda.ch

Husqvarna Norden 901

Zwei Jahre nach dem Auftritt als Concept-Bike ist die Husqvarna Norden 901 jetzt endlich da. Angetrieben wird die Adventure-Enduro vom 105 PS starken 889er-Reihenzweizylindermotor der Konzernschwester KTM 890 Adventure. Auch das Fahrwerk stammt von eben diesem Bike. Beim Design jedoch geht man mit der Abenteuer-Husqy eigene Wege, und das ist gut so. Mit grossen Drahtspeichenrädern (vorne 21, hinten 17 Zoll), grobstolligen Reifen, solidem Motorschutz und diversen Offroad-Modi ist die stattliche Norden 901 fürs Fahren abseits befestigter Strassen bestens gerüstet. www.husqvarna-motorcycles.com

Kawasaki Versys 650

Komplett neu ist die Kawasaki Versys 650 nicht. Doch schickes Design mit moderner Front und verstellbarer Scheibe, verschiedene Mapping-Optionen sowie eine Traktionskontrolle sollen dem Mittelklasse-Allrounder nun endlich den ersehnten Erfolg an der Verkaufsfrent beschieren. In fahrdynamischer Hinsicht zeigte der muntere, von einem 67 PS starken 649-cm³-Reihenzweier angetriebene Allrounder bereits bis anhin kaum Schwächen. Neu gibt es nun auch ein TFT-Cockpit mit diversen Smart-

phone-Konnektivitätsfunktionen sowie LED-Lichttechnik. www.kawasaki.ch

KTM 1290 Super Duke R Evo

Ausgestattet mit semiaktivem Fahrwerk, welches die Federelemente dank Sensorik in Echtzeit permanent dem Strassenzustand anpasst, kommt die 1290 Super Duke R Evo dem perfekten nackten Superbike noch einen Schritt näher. Für Vorspannung und Dämpfung gibt es je drei wählbare Modi. Markantester Vorteil: Die Basiseinstellung kann dadurch grundsätz-



Sportliche Familie: Yamaha R7.



Fast eine Triumph: Brixton Cromwell 1200.



Perfekt nackt: KTM 1290 Super Duke R Evo.

lich komfortabler oder sportlich ausfallen und muss nicht über einen grossen Bereich funktionieren. Der 180 PS starke 1300er V2 bleibt indes unverändert, und das ist gut so. www.ktm.ch

Moto Guzzi V100 Mandello

Zum 100. Geburtstag lanciert Moto Guzzi die V100 Mandello, ein attraktives Crossover-Bike mit neuem, 1042 cm³ grossem, flüssigkeitsgekühltem und 115 PS starkem V2-Motor. Als erster Töff weltweit ist die V100 Mandello mit einem adaptiven Aerodynamik-System ausgerüstet, das die Position der flexiblen, seitlich am Tank positionierten Windabweiser je nach Geschwindigkeit und Fahrmodus anpasst. Sie

ist zudem die erste Guzzi mit Kurven-ABS, vier Fahrmodi, adaptivem Kurvenlicht, semiaktivem Öhlins-Fahrwerk, Quickshifter und Connectivity. www.ofrag.ch

Royal Enfield Meteor 350

Als Weltmarktführer im Mittelklasse-Segment lanciert indische Marke Royal Enfield mit der Meteor 350 ein Motorrad, das an das gleichnamige Erfolgsmodell aus den 1950er Jahren erinnert. Mit 20,5 PS vermag der neuentwickelte, luftgekühlte 349-cm³-Einzylindermotor zwar keine Stricke zu zerreißen, zum gemütlichen Cruisen reicht's jedoch allemal. Stahlrohrrahmen, Teleskopgabel, Stereo-Federbeine, 19-Zoll-Vorder- und 17-Zoll-Hinterrad sind die wichtigsten Fahrwerksdaten. Die neue Royal Enfield Meteor 350 ist in drei Ausstattungsvarianten erhältlich. www.ksr-swiss.ch

Triumph Tiger 1200 GT

Im Segment der grossen Reiseenduros hatte Triumph gegen die bestens etablierten Mitbewerber bisher einen schweren Stand. Das soll sich nun mit der rundum neuen Tiger 1200, die als Strassenvariante mit 19/18-Zoll-Rädern in den drei Versionen GT, GT Pro und GT Explorer erhältlich ist, endlich ändern. Weniger ist mehr, das gilt insbesondere für den Reihendreier, der neu aus lediglich noch 1160 cm³ (bisher 1215 cm³) nun satte 150 PS und 130 Nm abdrückt (bisher 141 PS, 122 Nm). Hinzu kommt, dass die Tiger beachtliche 25 Kilogramm abgeseckt hat. www.triumphmotorcycles.ch

Yamaha R7

Das jüngste Mitglied der sportlichen Yamaha-R-Familie, die neue R7, basiert technisch auf der MT-07, dem hierzulande meistverkauften Motorrad der letzten Jahre. Die Leistung des drehmomentstarken und drehfreudigen 689-cm³-Reihenzweizylinders bleibt bei 74 PS. Die Federelemente sind voll einstellbar, die Bremsen stärker dimensioniert, und die Geometrie ist für sportlicheres Angasen ausgelegt. In Erinnerung an sechzig Jahre Yamaha-Grand-Prix-Rennsport ist die R7 auch in einer Vintage-Sonderlackierung mit rotem Speedblock-Design erhältlich. www.yamaha-motor.ch

Zontes 125 G1 / 350 GK

Zontes startet mit Vollgas durch. Obwohl erst seit drei Jahren aktiv, gelang der chinesischen Marke in der letzten Saison mit der Tiger 125 auf Anhieb einen Bestseller in der Schweiz. Für die bevorstehende Saison lässt Zontes nun ein Modell in zwei Hubraumklassen anrollen. Die 125 GK sowie die 350 GK kommen im coolen Scrambler-Look mit ABS, LED-Beleuchtung, Upside-down-Gabeln und guten Grundausstattungen. Beide Modelle werden von Einzylindermotoren mit 14 und 40 PS angetrieben. www.mosportgroup.ch

«Das Motorrad ist ein Lebensgefühl»

SVP-Nationalrat Walter Wobmann spricht als Präsident des Motorrad-Verbandes FMS über seinen Töff im Bundeshaus, Umweltschutz und den Schweizer Sinn für Geschwindigkeit.

David Schnapp

Weltwoche: Walter Wobmann, die letzten zwei Jahre haben einen wahren Zweirad-Boom ausgelöst. Wo sehen Sie die Gründe dafür?

Walter Wobmann: Dass es diesen Boom auch bei den Motorrädern gibt, ist eindeutig. Teilweise wurde er durch die Corona-Phase ausgelöst. Wenn man vom Staat eingeschränkt wird, sucht man vielleicht nach anderen Möglichkeiten, seine Freiheit auszuleben, und auf zwei Rädern geht das besonders gut.

Weltwoche: Motorradfahren symbolisiert für viele den ultimativen Begriff von Freiheit. Ist das nicht mittlerweile ein Klischee?

Walter Wobmann: Das sehe ich nicht so. Wenn man auf dem Töff unterwegs ist, ist das einfach etwas völlig anderes, als wenn man im abgeschirmten Raum eines Autos umherfährt. Das Motorrad ist auch eine Lebenseinstellung, eine Mischung aus Freiheitsgefühl, Technik, Geschwindigkeit und Kameradschaft, die es besonders machen. Und schliesslich spricht auch der Freiheitsgruss auf dem Töff für diese Wahrnehmung.

Weltwoche: Fahren Sie selbst auch mal mit dem Motorrad ins Bundeshaus zur Session?

Walter Wobmann: Das kam auch schon vor, aber meistens geht das wegen der vielen Akten nicht. Es gibt aber dieses Bild von mir mit dem Töff im Bundeshaus, das 2009 anlässlich des Besuchs der Motorsportgruppe aus dem deutschen Bundestag auf deren traditionellen Fronleichnam-Ausflug entstanden ist. Der Parlamentsdienst hat mich gebeten, die Führung durch das Bundeshaus zu übernehmen. Das habe ich gern gemacht. Ein Weibel, ebenfalls Töfffahrer, half mir dabei, die Maschine ins Bundeshaus zu schieben. Das war eine Premiere und gab hinterher ziemlich zu reden.

Weltwoche: Warum, was ist passiert?

Walter Wobmann: Die Parlamentsdienste haben dann die Verwendung des Bildes zum Artikel über diesen Besuch aus Deutschland untersagt, weil die Aktion nicht überall auf Gegenliebe gestossen war. Aber die Bilder zirkulieren trotzdem auf verschiedenen Kanälen.

Weltwoche: Wenn Sie nicht gerade ins Bundeshaus rollen, welche Art Töfffahrer sind Sie?



«Möglichkeiten, seine Freiheit auszuleben»: Politiker und Töfffahrer Wobmann.

Walter Wobmann: Ich bin ein Freizeitfahrer, der mittlerweile viel zu selten Zeit für Ausflüge findet. Sehr gerne toure ich beispielsweise durch den französischen Jura, da hat es wenig Verkehr, und die Strecken sind ausgesprochen schön.

Weltwoche: A propos Töff und Politik: Der Auspuff-Sound ist ein wiederkehrendes Thema, die Forderung nach so genannten Lärmfallen kommt immer wieder. Hand aufs Herz: Sind manche Motorräder nicht zu laut?

Walter Wobmann: Die meisten Töffs sind nicht zu laut, die Fahrweise entscheidet. In einem höheren Gang niedertourig zu fahren, ist sicher weniger laut, wie wenn man in einem tiefen Gang hochtourig unterwegs wird. Aber alles, was illegal montiert ist, kann heute schon durch die Polizei konfisziert werden. Die grosse Diskussion ist, dass alles was einmal legal erworben wurde, zu einem späteren Zeitpunkt, wenn neue Vorschriften gelten, nicht bestraft werden darf. Es käme auch niemandem in den Sinn, Häuser abzuändern, nur weil nachträglich neue Bauvorschriften erlassen wurden.

Weltwoche: Was steht hier politisch an?

Walter Wobmann: Zurzeit ist eine Motion aus der Verkehrskommission hängig, die das Lärmthema bei Motorfahrzeugen allgemein angehen will. Dazu muss der Bundesrat noch Stellung nehmen. Und es gibt eine parlamentarische Initiative, die eine Lärmgrenze bei 95 Dezibel festlegen will, die meisten Motorräder liegen aber darunter. Aus der EU kommt jetzt aber eine neue Messmethode, welche die Lautstärke im tatsächlichen Fahrbetrieb erfasst – ähnlich wie beim Benzinverbrauch – und vermutlich auch tiefere Grenzwerte mit sich bringen will. Dagegen kämpfen wir gar nicht, uns geht es um die Besitzstandswahrung: Damit alles, was bisher legal war, legal bleibt.

Weltwoche: Die IG Motorrad spricht von einem «unerfreulichen Jahr für Motorradfahrer». In manchen Städten drohen neue Parkplatzgebühren, der Bundesrat hat ein Modell für Mobility-Pricing in die Vernehmlassung geschickt und auch über Fahrverbote auf bestimmten Strassen wird diskutiert. Worauf müssen sich Töfffahrer gefasst machen?

Walter Wobmann: Der motorisierte Verkehr wird von der rot-grünen Politik massiv bekämpft und buchstäblich aus den Städten gedrängt. Wir von der Föderation der Motorfahrer der Schweiz (FMS) und von der SVP bekämpfen solche Vorstösse: beispielsweise die Tempobeschränkungen auf Hauptstrassen auf 30 km/h innerorts. Es kommen dauernd solche Angriffe, deshalb müssen wir wachsam bleiben.

Weltwoche: Wo kämpfen Sie zurzeit?

Walter Wobmann: An allen Fronten (*lacht*). Lärm, Tempo 30, Mobility Pricing sind die grossen Themen. Aber auch die Verkehrsfinanzierung steht zur Debatte, weil die Einnahmen durch Abgaben auf Treibstoffe zurückgehen. Hier braucht es neue Lösungen,

bei der alle zur Finanzierung beitragen, auch die Elektrofahrzeuge.

Weltwoche: Für Automobile gibt es strenge CO₂-Vorschriften, Motorräder sind davon bisher nicht betroffen. Rechnen Sie mit neuen Einschränkungen?

Walter Wobmann: Das war mal kurz ein Thema, aber es gibt bei Motorrädern kaum eine Möglichkeit, die Grenzwert für den CO₂-Ausstoss festzulegen, da es sich kaum einheitlich messen lässt. Nicht einmal die EU kennt deshalb diese Einschränkung bisher.

«Der motorisierte Verkehr wird buchstäblich aus den Städten gedrängt.»

Weltwoche: Aber auch auf dem Motorradmarkt gibt es mehr und mehr emissionsfreie, elektrische Antriebe.

Walter Wobmann: Insgesamt sieht man aber immer deutlicher, dass Elektromobilität nicht die einzige Lösung sein kann. Man sollte offen für verschiedene Technologien sein. Ich bin für Fortschritt, aber gegen Verbote. Der Staat sollte keine Vorschriften machen, was man kaufen oder produzieren soll. Und er sollte keine Technologien verbieten, weil man nie wissen kann, wie sich etwas in Zukunft entwickelt.

Weltwoche: Was haben Sie gegen E-Töffs?

Walter Wobmann: Ich habe überhaupt nichts gegen die Elektrotechnologie, ich sehe bloss auch die Probleme, die damit verbunden sind: Der Strom wird knapp, und die Kapazitäten für einen massiven Ausbau der alternativen Elektrizitätserzeugung sind beschränkt. Ab 2024 werden bei der Moto GP 50

Prozent synthetische Treibstoffe eingesetzt, ab 2027 sind es sogar 100 Prozent. Auch hier läuft die Entwicklung Richtung gute Lösungen. Und schliesslich ist Wasserstoff ein interessantes Thema – beim Motorrad könnte H₁ direkt in den Motor eingespritzt werden, anstatt eine Brennstoffzelle zu nutzen.

Weltwoche: Wo sehen Sie in der Verkehrspolitik Handlungsbedarf?

Walter Wobmann: Mir scheint es wichtig, dass sich gerade Töfffahrer in einem Verband wie der FMS organisieren, gemeinsam hat man mehr Durchschlagskraft. Das wird immer wichtiger, weil der motorisierte Verkehr als solches enorm unter Druck ist. Es geht letztlich um unterschiedliche Vorstellungen vom Leben. Vordergründig geht es um die Umwelt, aber eigentlich will der Staat immer mehr die Richtung vorgeben. Individuelle Freiheiten stören da nur. Es läuft auf eine staatliche Um-erziehung der Gesellschaft hinaus.

Weltwoche: Themenwechsel: Rennstrecken sind in der Schweiz seit 1955 verboten, Sie wollen das ändern. Warum eigentlich?

Walter Wobmann: Bei dem Verbot nach dem schrecklichen Unfall in Le Mans ging es ursprünglich um Sicherheit. Aber mittlerweile gibt es sicherere Rennstrecken und Fahrzeuge, die Fahrer haben bessere Sicherheitsausrüstungen. Das Verbot steht quer in der Landschaft, da es nur in der Schweiz existiert. Und de facto ist es ein Berufsverbot, das gegen unsere Verfassung verstösst. Dazu kommt, dass seit 2016 Rundstreckenrennen mit Elektrofahrzeugen erlaubt sind, und das macht die Sache noch ungerechter. Was wir möchten, ist bloss, dass die Kantone für die Bewilligung von Rundstreckenrennen zuständig sind – wie das bei Motocross- oder Bergrennen auch der Fall ist.

Weltwoche: Aber was brächte es, wenn Rundstreckenrennen wieder erlaubt würden?

Walter Wobmann: Das gäbe die Möglichkeit, beispielsweise Technologien in der Fahrzeugentwicklung zu erproben. Es sitzen schliesslich viele Firmen in der Schweiz, die in Teilbereichen hervorragende technische Lösungen anbieten. Eine Formel-1-Strecke wird es sicher nicht geben, aber kleinere Mobilitätsanlagen, wo man auch ausbilden oder Sicherheitstrainings und Events anbieten kann, könnte ich mir schon vorstellen.

Weltwoche: Es gibt immer wieder hervorragende Schweizer Rennfahrer – auf zwei oder vier Rädern. Wie erklären Sie sich das?

Walter Wobmann: Die Schweizer Mentalität schliesst Fleiss und Ehrgeiz mit ein: Wenn einer etwas macht, nimmt er viel auf sich, um darin erfolgreich zu sein. Wir hatten immer erfolgreiche Rennfahrer – im Vergleich zur Landesgrösse sogar über dem Durchschnitt. Wir sind offensichtlich ein Land mit Sinn für Geschwindigkeit, auch in der Skiabfahrt sind wir traditionell stark.

FMS Verband der Töfffahrer

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS) besteht seit 1914 und ist der offizielle Landesverband für alle Bereiche des Motorradfahrens. Er vertritt die Interessen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer in den Bereichen Motorsport, Tourenfahren, Verkehrssicherheit und der Verkehrspolitik. Der FMS angeschlossen sind rund 150 Motorradklubs und mehrere tausend Einzelmitglieder. Ausserdem ist die FMS Mitglied der Swiss Olympic Association (Dachorganisation des Schweizer Sports), der FIM Europe (früher: European Motorcycling Union) sowie der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), was ihr auch einen Zugang auf Weltebene ermöglicht.

Die Welt als Reise

Grosse Touren sind die Königsdisziplin für Motorradfahrer: Sie ändern die Perspektive – und werden immer einfacher.

Hans Schneeberger

Es war an einem Freitag im August 2021, am späten Nachmittag in den Pyrenäen. Die Sonne stand schon tief, die letzten zaghaften Strahlen beschienen den 2017 Meter hohen Pic d'Orhy links von mir. Ich hatte schon gut 200 Kilometer hinter mir und stand jetzt auf dem letzten Pass, dem Port de Larrau, an der spanisch-französischen Grenze. Diesen letzten Pass noch und dann hinuntertouren ins fast menschenleere Larrau-Tal. Wenn da nicht dieses Schild wäre. «Route barrée», Strecke ge-



Gesperrt! Na und? am Port de Larrau.

sperrt, stand da, in verblichenen Buchstaben. Keine Ahnung, wann diese Route das letzte Mal offen war. Sechzig Kilometer Umweg? Wofür hat man denn ein geländegängiges Motorrad?

Es sind diese kleinen Überraschungen, die das Reisen mit dem Motorrad spannend machen. Und die mich schon seit dreissig Jahren auf Trab halten. Touren, grosse Fahrten, lange Strecken. Am Sonntagnachmittag mit, grob geschätzt, 500 Bikern über den Klausen hetzen? Wofür eigentlich? Im Grimsel-Restaurant auf lächerlich teure Spaghetti Schlange warten? Also bitte schön! Das Motorrad 346 Tage in der Garage stehen haben, um dann und wann in der genieteten Lederjacke für einen Kaffee in die Stadt zu fahren und die extrabreiten Reifen und die verchromten Zylinder bestaunen zu lassen? Ich würde mich schämen!

Showeffekte, Massenausflüge und Café-Racing waren nie mein Ding. Um Kopf und Seele freizubekommen, gibt es nur ein probates Mittel: zwei Seitenkoffer packen (oft tuts auch nur

ein Rucksack), Handy, Kreditkarte und Pass auf Mensch, ab in den Sattel und weg. Wohin, spielt erst mal gar keine Rolle. Am besten so schnell wie möglich über die Grenze. Dahin, wo die Strassen freier, das Bier billiger, die Pasta besser und die Polizisten entspannter sind. Den Asphalt spüren, die Hitze der Strasse, durch Kurven schwingen, den Geruch von frisch gemähtem Gras in der Nase. Oder von Lavendelfeldern und Pinienwäldern. Und abends in einem kleinen Dorfgasthof das *menù del giorno* bestellen. Bei einem Glas Vermentino, Roero Arneis oder einem kühlen Blondem den gefahrenen Kurven nachfühlen. Und sich bereits auf jene am Tag darauf freuen.

Diese kleinen Fluchten aus dem Alltag sind Gold wert. Sie haben nur einen Makel: Der Radius dieser Zwei-Tages-Ausfahrten ist begrenzt. Irgendwann hat man die Franche-Comté durch, die Weinberge des Piemont gesehen und das Allgäu durchfahren. Und sogar die wunderbare Tour über Glaubenberg und Glaubensbielen oder der Donnerstagstreff im «Isebähnli» in Trimbach verliert ihren Reiz.

Spätestens dann sehnt man sich nach den ganz grossen Touren: Irland umrunden. Die schottischen Highlands erobern. Den Apennin der Länge nach durchstreifen. In Sizilien schwitzen oder am Nordkap frieren. Mit der Fähre in die Türkei oder mindestens nach Griechenland. Und wer weiss: Vielleicht geht ja noch mehr. Russlands riesiger Osten, Irans Steppen oder gar das Plateau der inneren Mongolei in China?

Wenn die Touren über eine Woche dauern, ist etwas Planung angezeigt. Aber bloss nicht übertreiben: Es gibt Biker, die planen eine Zwei-Wochen-Tour auf dem Navi von der ersten Kurve bis zur Einfahrt in die Garage, wenn sie zurück sind. Jede Übernachtung ist vorgesehen, jede Maut berechnet, sogar der Benzinverbrauch wird sauber eingepreist.

Aber ein wenig Planung muss sein. Nur schon die geringen Packmasse, die auf einem Motorrad Platz finden, zwingen einen dazu. Vier T-Shirts für zwei Wochen? Muss das sein? Zwei Paar Jeans? Nur Platzverschwendung! Dusch-



Sehnsucht nach der grossen Tour: Kap



Hoher Norden oder tiefer Süden: Rivello

mittel? Okay, aber nur die kleinen Dinger, die auch für Flugreisen erhalten müssen. Bücher? Dafür gibt es doch E-Reader. Zwei Seitenkoffer sind schneller voll als die Stange Bier an der Zapfsäule. Und meine Erfahrung zeigt: Man hat immer zu viel dabei. Immer.

Ich werde oft gefragt, ob ich denn wirklich einfach so losfahre. Keine Hotels gebucht? Nein, da käme schon wieder das Gefühl von Zwang auf. Das Gefühl, die Freiheit des Reisens durch übertriebene Vorsicht einzuschränken.



Finisterre in Galicien. Früher das «Ende der Welt», heute das Ziel vieler Biker und Pilger.



(Italien).



Fluchten aus dem Alltag: auf der Isle of Skye.



Man hat immer zu viel dabei: 100 Liter Stauraum genügen.

Irgendwas findet sich immer, von einem Tag auf den nächsten. Ein Zimmer, ein Bed und Breakfast oder, wenn's denn sein muss, ein Zeltplatz. Und wenn gar nichts mehr geht: Parkbank, Jacke über den Kopf und am Morgen früh weiterfahren, bevor Fragen auftauchen.

Für die Planung sind die elektronischen Helferlein auf dem Handy Gold wert. Was vor zwanzig Jahren noch Geduld, viele Fragen oder Hin- und Herfahrten erforderte, geht heute dramatisch viel einfacher. Booking.com,

Ebooker, Trivago erleichtern das Unterwegssein ungemein. Natürlich kann es trotzdem eng werden. Gerade in einsameren Gegenden. Auf den Hebriden oder auf den Orkney-Inseln musste ich einige Umwege fahren, um doch noch eine Indoor-Schlafgelegenheit zu finden.

Unentbehrliches Leitinstrument

Sogar Fähren können heute mit dem Handy gebucht werden. Auch auf den Seewegen gilt: Für Motorräder findet sich immer ein Platz.

Doch es gibt Routen, auf denen zwingend eine Kabinenbuchung vorgeschrieben ist. Für solchen Strecken braucht es etwas Voraussicht. Und auf grossen Touren geht ohne GPS gar nichts mehr. Viele Fahrer sagen, sie wüssten gar nicht, wie sie früher grosse Reisen ohne Navi vorbereitet hätten. Es ist für Biker ein unentbehrliches Leitinstrument. Biker fahren ja nicht über die Autobahn von A nach B wie die meisten PKW-Fahrer, sie planen Strecken. Sie ziehen die kleinen Routen über

Berge und Hügel der schnellen Geraden vor. Und diese zu finden, das geht mit GPS leicht. Beim Morgenkaffee mit einer detaillierten Strassenkarte die neue Tagestour aussuchen, die zentralen Punkte auf dem Navi eingeben. Fertig. Das braucht im längsten Fall eine halbe Stunde. Und wer's ganz spontan mag, gibt bei den Grundeinstellungen «Kurvenreiche Strecke» ein und wird vom Handy auf die unmöglichsten Nebenstrassen geführt (und ab und zu auch ins Niemandland). Aber das gehört halt dazu.

Die schönsten Strecken kann man wiederum mit anderen Motorradfahrern tauschen. Es gibt Dutzende von Online-Sites, auf denen man seine gefahrenen Touren zum Download für andere hinterlegen kann. Allein die grossen Biker-Sites und -Zeitschriften wie *Tourenfahrer*, 100ops.ch, Moto.ch oder *Alpentourer* führen Hunderte von Reisen auf, die man einfach auf das eigene Navi laden kann.

Wer diese tiefe Sehnsucht, davonzufahren, allem zu entfliehen, schon mal gespürt hat, den lässt sie nicht mehr los. Ferien, bei denen die Spannung dadurch erzeugt wird, dass man im All-inclusive-Resort den Tempranillo oder den Garnacha zum *all you can eat*-Buffet bestellt, verlieren schnell ihren Reiz. Etwas (kalkuliertes) Risiko muss sein. Biker sind wie *Hündeler* oder Camper-Fahrer. Sie finden sich immer. Schliesslich fallen Lederkluft oder Enduro-Jacke in jedem Restaurant auf. Und das gibt immer Gesprächsstoff: Wo gibt's die schönsten Strecken, wer kennt die besten kleinen Hotels, wo kann man für faires Geld fein speisen? Was taugt die neue Triumph?

Manchmal laut, immer unterhaltsam

Vor allem Fahren bieten sich für spontanes Kennenlernen an. Man hat Zeit, sitzt für einige Stunden fest und sucht Abwechslung. Auf meiner letzten grossen Tour vor dem Lock-down, die mich von Sizilien bis in die schottischen Highlands geführt hat, habe ich eine ganze Reihe sympathischer Biker getroffen. Manchmal etwas laut, manchmal mit etwas zu viel Durst, manchmal sind die erlebten Abenteuer etwas gar bunt ausgemalt, aber es waren immer unterhaltende und spannende Gesprächspartner.

Sogar auf der Fähre auf die Orkney-Islands, ganz im Norden Schottlands, kam ich, als einziger Motorradfahrer auf dem Schiff, der nicht aus Grossbritannien stammte, mit einer Gruppe leicht überdrehter, älterer Biker ins Gespräch. Sie luden mich nach ein paar Bier zu einem keltischen Musikfestival ein. Das dann fast den nordschottischen Wetterkapriolen zum Opfer fiel.

Das Wetter ist überhaupt das zentrale Thema, wenn man auf zwei Rädern unterwegs ist. Denn das Wetter ist eigentlich immer unpassend. Es ist zu heiss oder zu kalt. Auf der Tour von Sizilien nach Schottland wurde ich in Sizilien und in Süditalien bei knapp vierzig Grad im Kombi auf dem Motorrad sanft gegart, und im schottischen Hochland bei 15 Grad praktisch jeden Tag mindestens einmal durchnässt. Die Regengfronten vom Atlantik brechen so zuverlässig über die Hebriden herein, dass man fast die Uhr danach stellen kann. Trotzdem: Die Hitze ist – für mich jedenfalls – schlimmer als Regen und Kälte. Gegen die Nässe helfen regentaugliche Kombis und gegen die Kälte die Griffheizung oder Spezialunterwäsche. Gegen die Hitze hilft gar nichts. Bei über 37 Grad nützt es nicht einmal mehr etwas, das Visier zu öffnen. Die eindringende Luft heizt einen nur noch mehr auf.

Trotz allem: Biker sind demütige Menschen.



Jede Kurve ein Hochgefühl: der Autor auf den Orkney Islands.

Sie überstehen stoisch Hitzestau und klamme Klamotten. Sie trotzen Wind und Wetter. Und leben von den kurzen, klaren Phasen zwischendurch. Von diesen unsagbar schönen Touren in grandiosen Landschaften. Weit weg von Autobahnen und Stadtverkehr. Mit siebzig über die

Sie trotzen Wind und Wetter. Und leben von den kurzen, klaren Phasen zwischendurch.

menschenleeren Pyrenäenpässe, die Strasse trocken, die Sicht messerscharf. Ein Hochgenuss. Oder der nordspanischen Küste entlang durch die Kurven schwingen. Jede Kurve ein Hochgefühl, jede neue Bucht ein optisches Ereignis.

Eine Tour durch die französische Dordogne bedeutet nicht sinnloses Abspulen von Kilometern, sondern den Genuss einzigartiger Kulturlandschaften, die Entdeckung alter Weinregionen und wunderbarer regionaler Gerichte. Eine Tour über den 1500 Kilometer lan-

gen Apennin ist ein grandioser Streifzug durch italienische Regionen unterschiedlichster Ausprägung. Und der Trip von Wien über die Slowakei, das polnische Krakau, via Auschwitz zurück nach Dresden und Berlin ist ein emotionaler Ritt durch die grossdeutsche und preussische Vergangenheit. Eine Art Bildungsreise in Lederkluft und mit Packrolle.

Grosses Erlebnis, intensives Gefühl

Diese Intensität der Bewegung in der Natur ist mit dem Auto schlicht nicht zu haben. Dieser Faradayscher Käfig hält nämlich nicht nur Blitze ab, sondern reduziert auch die eigene Wahrnehmung auf ein Minimum. Der Lärm der Landstrasse wird abgedämpft, die Gerüche ausgefiltert, das grelle Licht abgedunkelt.

Das grosse Erlebnis, das intensive Gefühl sind die einen Aspekte der grossen (Motorrad-)Tour. Dann gibt es auch den Drang, das Erlebte weiterzugeben. In Zeiten sozialer Medien ist ja nichts existent, von dem es keine Bilder gibt. Deshalb ist die multimediale Ausrüstung fast so wichtig, wie die richtige Kleidung zu tragen. Eine Go-Pro-Kamera, die man auf dem Helm oder am Bike festklemmen kann, gehört quasi zum Standard. Biker mit Ambitionen haben sogar eine Drohne dabei, die sie während der Fahrt filmen kann. Und dann gibt es noch jene mit eigenem Youtube-Kanal. Der gut vierzigjährige Deutsche «Valle on Tour» publiziert stupende Videos und zeigt wunderschöne Aufnahmen unzähliger Touren rund um die Welt. Und auf der Website des Ausrüsters Touratech gibt es immer wieder spannende Videos zu Technik und Touren.

Die Motorradindustrie hat sich längst auf die anspruchsvolle Klientel der Tourenfahrer eingestellt. Die letzten Generationen der sogenannten Reisetourer, der Bike-Gattung, die die letzten fünfzehn Jahre dominiert hat, ist technisch unglaublich ausgereift. Von Tempomat über Antischlupf, Kurven-ABS, Berganfahrhilfe, ja sogar bis zur Abstandskontrolle ist fast alles vorhanden. Das Fahrwerk kann bei einigen Maschinen während des Fahrens umgestellt werden. Und wenn man wirklich mal aus der Kurve fliegen sollte, hilft auch hier die Technik. Beim intelligenten Notruf von BMW stellt der Bordcomputer fest, wenn man mit dem Motorrad gestürzt ist und schlägt in der Zentrale Alarm. Um die grosse Motorradreise zum Abenteuer werden zu lassen, muss man schliesslich nicht sein Leben aufs Spiel setzen. Es reicht das Risiko, das man eingeht, wenn man die eigene Komfortzone verlässt, um für ein paar Tage oder Wochen in Richtung eines noch unbekanntes Ziels unterwegs zu sein.

BÄCHLI MOTORCYCLES



**BMW
MOTORRAD**

TRIUMPH



3 BRANDS 1 COMPANY

WE RIDE WITH YOU

Bächli Motorcycles | Überlandstrasse 74 | 8953 Dietikon
+ 41 44 744 30 44 | www.baechli-motorcycles.ch

Der amerikanische Weg

Indian Motorcycle bringt mit der Pursuit eine neue, beeindruckende und leistungsfähige Touren-Maschine auf die Strasse.

David Schnapp

Der Anspruch ist hoch: Die kürzlich vorgestellte Indian Pursuit soll nichts Geringeres als der überzeugendste amerikanische Tourentöff sein. Mit der mächtigen Maschine will «America's First Motorcycle Company», wie sich die Marke Indian bezeichnet, die Langstrecke noch etwas komfortabler und wohl auch unvergleichlicher gestalten.

Die V-Twin-Touring-Performance mit dem flüssigkeitsgekühlten PowerPlus-Motor – mit 122 PS und 178 Nm aus 1769 Kubikzenti-

meter Hubraum das stärkste Indian-Aggregat – stellt die nächste Generation einer uramerikanischen Idee dar: das Land – oder zumindest Teile davon – auf individuelle Weise und in grösstmöglicher persönlicher Freiheit zu erkunden. Die Idee mag uralt und uramerikanisch sein, die nahtlos integrierte Touring-Technologie der Indian Pursuit ist selbstverständlich hochmodern.

Eine Reihe von technischen Details garantiert, dass dieses Vorhaben mühelos beginnt. Die rahmenmontierte Verkleidung sorgt für eine leichtere Lenkung und wird weniger vom Wind beeinflusst. Die verstellbare Windschutzscheibe und die belüftete untere Verkleidung bieten hervorragenden Schutz vor den Elementen und mehr Flexibilität zur Anpassung an Wetter- und Temperaturverhältnisse. Integrierte Fahrleuchten in den unteren Verkleidungen verbessern die Sichtbarkeit, beheizte Griffe wärmen die Hände, und der neue beheizbare Touring-Sitz der Pursuit bietet bei-



Weite und Unabhängigkeit: die Indian Pursuit unterwegs in den USA.

spiellosen Komfort für ausgedehnte Reisen auf zwei Rädern. Die wenigen wichtigen Dinge, die Langstreckenfahrer dabei haben wollen, finden Platz in einem hochwertigen Kofferraum und in geräumigen Satteltaschen mit zusammen über 133 Liter Stauraum.

Elektronische Federung

Zu den Besonderheiten des neuen Indian-Tourers gehört ein völlig neues adaptives Fahrwerk mit elektronisch einstellbarer Federvorspannung des spezialisierten Herstellers Fox. Damit lässt sich die Pursuit auf optimalen Komfort und optimales Handling unter verschiedenen Bedingungen einstellen. Je nachdem, ob man als *lonely rider* unterwegs ist, zu zweit fährt, viel oder wenig Gepäck hat, die über das Infotainment steuerbare elektronische Vorspannung passt die Federwege immer den jeweiligen Bedürfnissen an. Für effiziente Verzögerung sorgen dabei Brembo-Bremsen sowie ein ABS mit Kurvensteuerung.

Das Infotainment-System mit einem sieben Zoll grossen Touchscreen, der auch mit Motorradhandschuhen bedient werden kann, ist die Schaltzentrale für den Fahrer. Das System bietet Apple Car Play oder GPS mit Turn-by-Turn-Navigation. Ausserdem lassen sich darüber eine Vielzahl von motorradbezogenen Daten anzeigen und individuell darstellen.

Die Art und Weise, wie in der Indian Pursuit das Ideal der grossen Fahrt und State-of-the-Art-Motorradtechnologie zusammengeführt

werden, machen viel vom Reiz der grossen Maschine aus. Sie reiht sich damit ein in eine beeindruckende Geschichte, die schon im Jahr 1897 mit der von George M. Hendee gegründeten Hendee Manufacturing Company beginnt. Die Firma stellt Fahrräder im grossen Stil her und 1901 eröffnen Hendee sowie Unternehmensmitgründer und Chefingenieur Oscar Hedstrom in der Innenstadt von Springfield, Illinois, das erste Werk des Unternehmens.

Es folgt eine Phase des Wachstums in der Motorradproduktion, gleichzeitig aber legen Hendee, Hedstrom und Co. den Grundstein zu dem, was heute in Motorradfahrerkreisen weltweit als amerikanische Fahrkultur geschätzt wird – das Streben (*pursuit*) nach Weite und Unabhängigkeit auf Maschinen, die ihren Fahrer zuverlässig und mühelos von A nach einem in weiter Ferne liegenden B bringen.

Die Indian Pursuit steht ab Ende April 2022 beim Händler, Preis ab Fr. 38 490.–. www.IndianMotorcycle.ch

NEW SUZUKI GSX-S 1000 GT

ab Fr. 16495.-/Fr. 183.-/Monat



GSX-S950
als 35 kW
Version
erhältlich.



GSX-S 1000
ab Fr. 15190.-/Fr. 168.-/Monat



GSX-S 950
ab Fr. 12495.-/Fr. 138.-/Monat

Jetzt bei Ihrem Suzuki Fachhändler

SUZUKI
29%
HIT-LEASING

Leasing-Konditionen: 24 Monate Laufzeit, 4000 km pro Jahr, effektiver Jahreszins 2.9%. Vollkaskoversicherung obligatorisch, Sonderzahlung: 25% vom Nettoverkaufspreis. Der Leasing-Zinssatz ist an die Laufzeit gebunden (Datum des Kaufvertrags bis 30.6.2022 massgebend). Ihr offizieller Suzuki Fachhändler unterbreitet Ihnen gerne ein individuell auf Sie zugeschnittenes Leasing-Angebot für die Suzuki Ihrer Wahl. Leasing-Partner ist die MultiLease AG. **Sämtliche Preisangaben verstehen sich als unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt.** Eine Leasingvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung der Konsumentin oder des Konsumenten führt.



SUZUKI

Auf dem Arbeitsweg der Zukunft

Leise und zügig fährt man auf dem neuen Elektro-Scooter CE 04 ins Büro, abends wird der futuristische Roller einfach wieder aufgeladen.

David Schnapp

Elektrisch angetriebene Zweiräder erleben eine rasant steigende Nachfrage – vom E-Trottinett über Spassfahrzeuge bis zum ausgewachsenen Roller prägen sie immer häufiger die Stadtbilder von Amsterdam bis Zürich. Und gerade in den letzten beiden Corona-Jahren haben insbesondere leichte Motorräder als Verkehrsmittel der Wahl für den Arbeitsweg stark zugelegt. Motosuisse verzeichnet in seiner minutiösen Statistik für das Jahr 2021 insgesamt 56 375 neu zugelassene Motorräder. Das sind 13 Prozent mehr als noch im Jahr zuvor, wobei Marken mit starkem Rollerangebot vorne liegen.

Wie die Zukunft des Rollers heute schon aussieht, zeigt BMW Motorrad ziemlich eindrücklich am Beispiel des neuen CE 04, der mit seinem kantigen Mittelbau und dem freiliegenden Hinterrad schon auf den ersten Blick erscheint, als wäre er in der geheimen Garage von Batman Bruce Wayne unter dessen Manor-Villa gezeichnet und gebaut worden. Abgesehen davon natürlich, dass der CE 04 mit seinen Grautönen und den orange-

farbenen Akzenten ziemlich lebensbejahend wirkt, während das typische Batman-Gefährt bekanntlich in düsterem Schwarz auftaucht.

Der CE 04 ist einerseits ein Roller, aber manche bewusst unkonventionell gehaltene Design-Merkmale wie die fehlende Mulde vor der Sitzbank, der lange Radstand und andere Details zeigen den BMW vielmehr als unkonventionelle Erscheinung in einem neuentstehenden Segment für emissionsfreie, urbane, individuelle Mobilität. «Die stille Revolution» nennt man bei BMW den stattlichen futuristischen Scooter. «Der neue elektrische Champion für die Stadt», sagt Oliver Zipse, Vorstandsvorsitzender der BMW AG, über den CE 04.

Pole-Position an der Ampel

Anhand der wichtigsten Daten kann man guten Gewissens zu diesem Schluss kommen: Der von einer E-Maschine am Hinterrad angetriebene Töff hat eine Maximalleistung von 31 kW und 42 PS. Erhältlich ist zudem eine leistungsreduzierte Variante mit 23 kW. In 2,6 Sekunden erreicht man mit dem «grossen» CE 04 aus

dem Stand Tempo 50 km/h. Wer schon einmal mit einem Scooter in der Stadt unterwegs war, weiss, dass der Start an der Ampel, bei der man sich zuvor an allen wartenden Autos vorbei in die Pole-Position geschoben hat, zu den entscheidenden Momenten auf dem Zweirad-Arbeitsweg gehört.

«Alle zukünftigen neuen Modelle von BMW Motorrad für die urbane Mobilität werden genau wie der CE 04 rein elektrisch sein», kündigt Oliver Zipse an. Insofern ist das neue Modell als eine Art Zukunftsblaupause zu sehen, und man darf gespannt sein, was dereinst möglich sein wird. Heute schon baut BMW seine Batterien – etwa für das Flaggschiff-Elektrofahrzeug iX – selbst, auch der Lithium-Ionen-Akku des CE 04 entsteht auf der Basis dieses Know-hows und in derselben technischen Umsetzung.

Die Zellkapazität der kräftigen, flach eingebauten Batterie im Unterboden des Fahrzeugs beträgt 8,9 kWh, was eine Reichweite von 130 Kilometern ermöglicht. Das reicht in diesem knapp 230 Kilogramm schweren Fahrzeug vollauf für den täglichen Arbeitsweg – ob der nun von einem Ende der Stadt bis zum andern oder noch über Landstrassen und Autobahnabschnitte führt. Ist die Batterie leer, kann sie an einer gewöhnlichen Haushaltssteckdose innerhalb von 4 Stunden und 20 Minuten wieder geladen werden. Mit dem als Sonderausstattung verfügbaren Schnellladergerät mit bis zu 6,9 kW Leistung reduziert sich die Ladezeit bei völlig entleertem Akku auf 1 Stunde und 40 Minuten. Natürlich kann das Elektro-Motorrad auch an einer öffentlichen Ladesäule über ein Mode-3-Kabel geladen werden.

Aber kein BMW, auch nicht mit bloss zwei Rädern, kommt ohne das sprichwörtliche Versprechen für besonderen Fahrspass aus; da ist auch der CE 04 keine Ausnahme. Die Stahlrohrkonstruktion mit dem tiefen Schwerpunkt, der vorderen Teleskopgabel, einem hinten linksseitig platzierten, direkt angelenkten und vollgecoverten Federbein sowie den grosszügig dimensionierten Reifen (120/70 R15 67H vorne, 160/60 R15 56H hinten) lassen den E-Scooter



«Elektrischer Champion für die Stadt»: der BMW CE 04 in seiner natürlichen Umgebung.



Wie aus der Garage von Bruce Wayne: Die urbane Mobilität bei BMW ist elektrisch.

so dynamischen Roller werden, dass auch der Arbeitsweg zum (Fahr-)Vergnügen wird.

Zur technischen Ausrüstung für mehr Fahrfreude gehört eine ganze Liste von Erfindungen, die das Töff- oder Rollerfahren deutlich sicherer und auf Wunsch sportlicher machen. ABS gibt es selbstverständlich ab Werk, aber optional ist auch ABS Pro erhältlich, das mittels Schräglagensensorik bei Bremsvorgängen in Kurven hilft, einen sicher in der Spur zu halten. Eine Doppelscheibenbremse vorne sowie eine Scheibe hinten sorgen für effiziente Verzögerung, gebremst wird allerdings gerade im Stadtverkehr oft über die Rekuperation, bei der die zurückgewonnene Energie wieder in die Batterie fließt.

Vorwärtsgerichtete Formen

Beim erwähnten schnellen Ampelstart kommen hingegen zwei andere hilfreiche Systeme zum Einsatz: Die Antriebs-Schlupfregelung ASC begrenzt das Motormoment abhängig vom Hinterradschlupf, wie man das auch bei BMW-Motorrädern mit Benzinantrieb kennt.

Für noch mehr Fahrsicherheit sorgt die als Sonderausstattung erhältliche dynamische Traktionskontrolle DTC (Dynamic Traction Control), die insbesondere in Schräglage ein noch sichereres Beschleunigen ermöglicht.

Die drei Fahrmodi «Eco», «Rain», «Road» sind serienmässig im CE 04 integriert, mit dem optionalen Dynamikpaket (Fr. 440.–) erhält man zudem den Modus «Dynamic», der die «Gas»-Annahme und Motorbremse für

Hier werden Konventionen gebrochen und feste Gewissheiten ins Wanken gebracht.

sportliches Fahren abstimmt. Zudem gibt es mit dieser Option die Lichtfunktionen «Headlight Pro», LED-Tagfahrlicht sowie adaptives Kurvenlicht, was die Sichtbarkeit des Scooters und die Ausleuchtung der Fahrbahn noch verbessert und das Erscheinungsbild prägt.

Der CE 04 ist nicht der erste elektrische Scooter von BMW, bereits mit dem C Evolution

hatte die Marke aus München ein Zweirad mit alternativem Antrieb im Programm. Der neue Elektroroller allerdings ist die technisch stark weiterentwickelte und auch optisch attraktiver gestaltete zukunftsfähige Variante, um in einem neuen Segment Fuss zu fassen.

BMW Motorrad geht dabei einen vergleichbaren Design-Weg wie die Autokollegen, die den BMW i3 oder den iX gestaltet haben: Mit einer unkonventionellen, vorwärtsgerichteten Formensprache wird dem Betrachter schon von weitem signalisiert, dass hier Konventionen gebrochen und feste Gewissheiten ins Wanken gebracht werden. Ob das zum einen gestalterisch sinnvoll und zum anderen tatsächlich gelungen ist, hängt natürlich stark vom persönlichen Geschmacksempfinden ab. Aber wenn man schon etwas völlig Neues wagt, ist es eine gute Methode, das auch deutlich sichtbar zu machen.

Der BMW CE 04 steht ab sofort beim BMW-Händler. Preis: ab Fr. 12 700.–; Spezial-Leasing inkl. 5 Jahre Garantie für Fr. 139.– pro Monat.

Auf ins Harley-Morgen

Das Traditionshaus aus Milwaukee bringt viel Neues auf die Schweizer Strassen: Sieben neue Modelle versprechen Innovationen und traumhafte Fahrleistung.

Florian Schwab

Jeden Töf von Harley-Davidson umweht die markeneigene Aura der kultivierten Wildnis. Und so ist auch die Beziehung zwischen dem Gefährt und seinem Besitzer eine spezielle, vergleichbar zum Beispiel mit der zu einem Ferrari bei den vierrädrigen Verwandten. Wer eine Harley erwirbt, wird gleichzeitig Mitglied im weltumspannenden Netzwerk der Harley Owners Group (H.O.G.). Und die meisten Harley-Besitzer verändern ihr Motorrad und setzen es als Erweiterung der Persönlichkeit individuell in Szene.

Der grosse Harley-Boom fand in den 1980er und 1990er Jahren statt – nach wie vor ein wichtiger Referenzpunkt in der Harley-Davidson-Kultur und -Modellgeschichte. Seit einigen Jahren knüpft der Hersteller aus Milwaukee, Wisconsin, wieder an den alten Glanz an, aber mit distinguiert modernem und technologischem Führungsanspruch. Seit der Deutsche Jochen Zeitz (vormals CEO des Sportartikelherstellers Puma) vor zwei Jahren das Steuer übernommen hat, nimmt die neue Handschrift immer klarere Konturen an.

Dieses Jahr wartet Harley-Davidson auf dem Schweizer Markt gleich mit sieben neuen Modellen auf: Alle sieben Neuheiten sind abgestützt auf den Milwaukee-Eight-117-Motor – ein Höhepunkt amerikanischer Ingenieurskunst. Je nach Modell bis zu 1923 Kubikzentimeter Hubraum und ein Maximum von 169 Newtonmetern bei 3500 Umdrehungen versprechen einen Zug der saftigen Sorte. Ein spezieller Lufteinlass mit nach vorn gerichtetem Filter wirft die Motorräder regelrecht nach vorne: Der reichlich zuströmende Sauerstoff bäumt sich im Brennraum der Zylinder in Verbindung mit dem Treibstoff auf zu wild entschlossener Kraft. Es handelt sich um die kraftvollste serienmässig erhältliche Motorenkreation des Hauses.

Diese Kraftmaschine Milwaukee-Eight 117 gibt den Takt an in der neuen Road Glide ST und in der Street Glide ST – Harley-Davidsons entschlossener Zugriff auf das beliebte Touring-Segment. Die beiden *Performance-bagger* stammen in direkter Linie von der Renn-

maschine ab, mit der Harley-Davidson im vergangenen Jahr die begehrte Königskrone des «King of the Baggers» errungen hat. Der Wettkampf um den Titel fand erstmals in Form einer Serie von drei Läufen statt, orchestriert vom Motorsport-Veranstalter Moto America. Hier überzeugte das Harley-Davidson-Werksteam auf einer umgebauten Road Glide Special, angetrieben von einem in der Schweiz nicht erhältlichen Milwaukee-Eight-Motor mit 2247 Kubikzentimetern und gut 180 Newtonmetern.

Optisch zeigt sich die Baureihe in einem selbstbewussten Zusammenspiel zwischen tiefschwarzen Elementen und einem Finish in matt dunkler Bronze. Das technische Innenleben der beiden neuen Touring-Bikes ist bauverwandt mit jener der erwähnten Rennkönigin von 2021.

Der Milwaukee-Eight-117-Motor feiert seine Premiere dieses Jahr auch im Cruiser-Segment. Die neue Low Rider ST und die Low Rider S vertrauen auf ihn. Dabei fährt die ST auf der Grenzlinie zwischen sportlichem Tourer und Performance-Cruiser, während das S-Modell sich für Harley-Fahrer anbietet, die kompromisslose Leistung und Fahrspass suchen. Die beiden Modelle teilen sich das Softail-Fahrwerk, das Handlichkeit und Präzision verspricht. Eine rahmenfeste Verkleidung und grosszügige Seitenkoffer ermöglichen vielfältige Möglichkeiten für den genussvollen Strasseneinsatz.

Zauber der Sonderanfertigung

Den Reigen der Neuheiten mit derselben brachialen Motorisierung schliessen drei Jahrgangsmodelle aus der Harley-Davidson Custom Vehicles Operations (CVO) ab. Das Kürzel steht für die Premium-Linie in streng begrenzter Stückzahl: exklusive Designs mit von Hand aufgetragenen Lackierungen. Das farbliche Design gibt dem 2022er Jahrgang seine individuelle Prägung. Die CVO Street Glide tritt in drei Farbvarianten als *super premium bagger* mit ihrer klassischen Silhouette mit Batwing-Verkleidung in Erscheinung. Die CVO Road Glide gibt dem Milwaukee-Eight-117er-Motor seine edelste Hülle. Er arbeitet

zuverlässig und kraftvoll hinter der rahmenfest montierten Sharknose-Verkleidung mit dem charakteristischen Doppelscheinwerfer. Farblich sind Optionen in klassischem Wicked Orange Pearl, in leicht militärisch anmutendem Envious Green Fade oder schliesslich in dezentem Blue Steel erhältlich. Der CVO Tri Glide schliesslich – im Jahr 2022 in selbstbewusstem Dante's Red Fade erhältlich – gibt das dritte Rad den Namen. Sie ist das Nonplus-ultra aus dem Hause Harley für Fahrkomfort und Sicherheit.

Die genannten sieben neuen Kreationen runden die Modellpalette ab, die bereits letz-



Premiumlinie in streng begrenzter Stückzahl:



Harley-Davidson CVO Street Glide.

tes Jahr mit der Pan America 1250 und 1250 Special gewichtigen Zuwachs erhielt. Auch hier kommen Touring-Freunde auf ihre Kosten. CEO Zeitz stellte das «erste amerikanische Adventure-Touring-Bike» als Verkörperung der «Go-anywhere-Idee» für Leute vor, die «die Welt auf dem Motorrad erleben möchten». Als Markenbotschafter figuriert der Schauspieler Jason Momoa.

Den nötigen Zug (112 kW, 152 PS) stellt ein flüssigkeitsgekühlter V-Twin-Motor mit 1250 Kubikzentimetern und einem maximalen Drehmoment von 128 Newtonmetern bei 8750 Umdrehungen bereit, der Revolution Max

1250; organisch verschmelzend mit dem Chassis wird er zum mittragenden Pfeiler des Töffs, was für ein moderates Leergewicht von 245 Kilogramm respektive 258 Kilogramm in der Special-Variante sorgt – gleichzeitige Gewichts- und Leistungsoptimierung war das Ziel.

Masstäbe in Vielseitigkeit

Dabei herausgekommen sind zwei Reise-Enduros, die punkto Vielseitigkeit und Komfort Masstäbe setzen. Beim Fahrwerk lassen sich Federvorspannung sowie Zug- und Druckstufe der Dämpfung einstellen. Ein Touchscreen-Display mit 6,8 Zoll ermöglicht den Zugriff



Premiumvariante: Pan America 1250 Special.



Kraftmaschine: CVO Road Glide.

auf Assistenz- und Unterhaltungssysteme. Der Fahrer kann zwischen fünf vorkonfigurierten Fahrmodi auswählen: Road, Sport, Rain, Off-Road und Off-Road Plus. Im Basismodell lässt sich einer der Modi individuell konfigurieren, in der Plus-Version stehen zwei weitere Modi zur freien Improvisation zur Verfügung.

In der Schweiz ist ab 2022 von den beiden Modellen die Pan America 1250 Special erhältlich: Zur Premiumvariante gehören diverse exklusive Ausstattungsmerkmale wie etwa der serienmässige Quickshifter. Das semiaktive Fahrwerk passt sich sowohl an der Front als auch am Heck an die Bodenverhältnisse und an die Fahrpräferenzen an. Das Bremspedal greift auf speziell für die beiden Pan America 1250 konstruierten Brembo-Bremsscheiben zu; bei der Variante Special ist es für unwegsame und schwierige Passagen optimiert, indem es sich bequem auch im Stehen erreichen lässt. Griffschalen und beheizbare Griffe sorgen für angenehmes Klima. Optional erhältlich ist bei der Special-Konfiguration ferner eine automatische Fahrwerksabsenkung namens «Adaptive Ride Height». Das System senkt die Sitzhöhe beim Anhalten und hebt sie während des Fahrens auf die optimale Position.

Mit dieser Modellpalette spielt Harley-Davidson virtuos auf der Klaviatur von Vergangenheit und Zukunft. Die Marken-DNA exklusiver und individueller Premium-Motorräder pflegend, fährt Harley-Davidson selbstbewusst der Zukunft entgegen.

Vollgas und Bodenhaftung

Wie aus dem Berner Bauernsohn Tom Lüthi der erfolgreichste Schweizer Motorradfahrer der Neuzeit wurde – und wie er künftig die Jugend auf die Überholspur lenken will.

Thomas Renggli

Am 6. November 2005 steht in Linden BE die Welt still: Weil im fernen Valencia ein rotbackiger Jüngling in akrobatischer Schräglage und mit Höllenkaracho für den grössten Erfolg eines Schweizer Motorradfahrers seit Jahrzehnten sorgt. Tom Lüthi, eben neunzehn Jahre jung geworden, holt sich die entscheidenden Punkte auf dem Weg zum WM-Titel in der 125-cm³-Klasse – und fährt direkt in die Herzen der Schweizer Bevölkerung. Zu Hause jubeln in grossen Festzelten über 4000 Zuschauer dem neuen Dorfkönig zu. In diesem Tausend-Einwohner-Ort zwischen Aare- und Emmental gibt es keinen Fussballklub, aber seit 1984 einen Motorradverein, das Motorrad-Racing-Team Linden. In kaum einer anderen Schweizer Gemeinde sind – gemessen an der Bevölkerung – mehr Motorräder eingelöst.

Tom Lüthi's Beliebtheit strahlt aber weit über die Talränder hinaus. Bei der Wahl zum Sportler des Jahres, einige Wochen später, wird Lüthi vom Publikum auf den Thron gehoben. Roger Federer, der im selben Jahr Wimbledon und New York gewinnt und souverän an der Welttranglistenspitze steht, geht leer aus. Den Sportfans scheint der bodenständige Töffpilot näher zu sein als der globale Superstar.

Tom Lüthi's Geschichte ist der wahr gewordene Tellerwäschertraum. Schon sein Vater Hansueli war ein begeisterter Motorradfahrer und war in den Juniorenkategorien der 1980er Jahren auf der Überholspur. Doch für die grosse Karriere fehlte das Geld. So blieb er in Linden, bewirtschaftete seinen Bauernhof und arbeitete als Sanitärinstallateur. Aber behält die Leidenschaft für den Motorradsport.

Dieser Sport, der in der Schweiz trotz beschränkten Ressourcen und dem Verbot für Rundstreckenrennen erstaunlich viele Champions hervorgebracht hat, sollte für Tom Lüthi zum grossen Glücksfall werden. Schon als Dreizehnjähriger fährt er seinen Gegnern auf dem Pocket-Bike um die Ohren. Sein früherer Lehrer Heinz Zurbrügg sagt über jene Zeit: «Tom war ein aufgestellter Junge, ein richtiger *Lusgiel* eben. Er hat aber nie mit seinem frühen Erfolg blagierte.»

Es ist diese Mischung aus Frechheit und Bodenhaftung, die Lüthi immer schneller werden lässt und ihm grosse Sympathien einträgt. Das entscheidende «Rendez-vous» findet aber zwei Jahre später abseits des Asphalts statt. Überraschend meldet sich Jochen Hahn bei den Lüthi's. Der deutsche Motorsportmanager hatte vom jungen Talent gehört und will ihm im Adac-Junior-Cup einen Platz geben. Umsonst gibt es diese Chance nicht. Die Familie Lüthi muss 20 000 Franken einbringen, damit Tom mitfahren darf. Und auch von der Schulkommission ist Toleranz gefragt. Um an den Rennen in Deutschland teilnehmen zu können, muss der Schüler jeweils schon am Freitag abreisen. Vier Jahre später gewinnt Tom Lüthi den WM-Titel in der 125er-Klasse. In sein Team wer-

Tom Lüthi's Geschichte ist der wahr gewordene Tellerwäschertraum.

den mehr als eine Million Franken investiert. Es ist die schnellste Karriere, die es im Schweizer Motorradsport je gegeben hat.

Dann steht schon der nächste grosse Förderer an der Seite des Berners – der Basler Unternehmer und Teambesitzer Daniel M. Epp. Mit dessen Unterstützung gewinnt Lüthi 2005 den WM-Titel in der Achttelliter-Klasse und wagt 2007 den Sprung in die 250-cm³-Kategorie. Als er nach einem Sturz pausieren muss, sagt Manager Epp: «Tom hat einen so hohen Sympathiebonus und so viel Medienpräsenz, dass es für unsere Werbepartner keine Rolle spielt, ob er ein, zwei oder notfalls noch mehr Rennen fehlt.»

Bald fährt Lüthi wieder konstant vorne mit. 2011 gewinnt er – nun in der Moto2-Klasse – das erste Rennen auf höherer Stufe. Seine stärkste Zeit folgt fünf Jahre später: 2016 gewinnt er in Katar, Grossbritannien, Japan und Australien. Bis zum zweitletzten Rennen kämpft er um den WM-Titel. 2017 tragen ihm zwei Siege und zehn Podestplätze erneut den zweiten WM-Platz ein. Die *Aargauer Zeitung* schreibt

vom «besten Tom Lüthi aller Zeiten». Manager Epp sagt: «Bei unserer Saisonanalyse ist uns im Winter klar geworden, dass Tom nur dann eine Chance auf den Titel hat, wenn er mehr riskiert und seine Grenzen hinausschiebt.»

Wie man Weltmeister wird

Die nächste Rechnung geht dagegen nicht auf. In der Moto-GP-Klasse bleibt Tom Lüthi erfolg-, glück- und punktlos. Umso stärker zeigt er sich nach seiner Rückkehr zu den leichteren Motoren. Mit dem dritten Gesamtrang in der Moto2-Klasse feiert er 2019 seinen letzten ganz grossen Karriereerfolg. Im Herbst 2021 – fast zwei Jahrzehnte nach seinem Debüt – steigt Lüthi in Valencia das letzte Mal nach einem WM-Rennen von einem Motorrad. Siebzehn Grand-Prix hat er gewonnen, 65 Podestplätze erreicht und 318 Grand Prix bestritten.

Diese Referenz öffnet ihm die Tür zu seiner zweiten Karriere. Seit dem 1. Januar dieses Jahres ist er beim deutschen Moto3-Team Prüstel als Sportchef angestellt und vermittelt sein Wissen der nächsten Generation.

Über seine neue Rolle sagt er: «Ich arbeite im sportlichen Bereich auch mit den Fahrern zusammen. So gibt es vor und während den Rennwochenenden taktische Aspekte, die diskutiert werden müssen.» Dazu betreut Lüthi den jungen Schweizer Noah Dettwiler, den Bruder seiner Freundin Noëlle. Über dessen Perspektive sagt Lüthi: «Allein die Finanzierung der Saison ist eine grosse Aufgabe. Die Nachwuchsklassen sind teuer, und die mediale Sichtbarkeit ist kaum vorhanden.» Lüthi mahnt zur Geduld. Das Talent von Noah sei grösser, als es die Rennresultate zeigen.

Bleibt die Frage, was der erfahrene Lüthi dem neunzehnjährigen Tom von damals mit auf den Weg geben würde? «Dasselbe, was ich den Nachwuchsfahrern jetzt sage: Immer weiterkämpfen, immer wieder aufstehen, immer weitermachen. Früher oder später zahlt sich dies aus.» Es sind Tipps, die sich alle jungen Sportler gut merken sollten. Tom Lüthi weiss schliesslich aus eigener Erfahrung, wie man Weltmeister wird.



Wunder aus Linden: Bauernsohn und Rennfahrer Lüthi.

Auf grosser Fahrt

Die neue Suzuki GSX-S1000GT ist der ideale Grand Tourer im Portfolio des japanischen Herstellers. Raffinement, Komfort und Leistung werden in der Maschine vollendet vereint.

David Schnapp



Alles noch ein Stück besser: GSX-S1000GT

Das Konzept, das der neuen Suzuki GSX-S1000GT zugrunde liegt, ist glücklicherweise unmissverständlich formuliert: «Die richtige Mischung aus Leistung, Agilität, Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten, Komfort, Kontrollierbarkeit, Konnektivität und auffälligem Design» sei das Ziel beim Grand Tourer mit seinem völlig neuen Designkonzept. Kurz: Die Maschine aus Hamamatsu kann fast alles und alles noch ein Stück besser als zuvor.

Der Auftritt der GSX-S1000GT ist nicht mehr von klassischen, eher rundlichen Formen geprägt, sondern wirkt kantig, dynamisch, forsch – ist gleichzeitig aber auch aerodynamisch optimiert. Von einem «fortschrittlichen Styling» spricht man bei Suzuki. Das Motorrad strahlt mit seiner prominenten Front, den neu designten Rückspiegeln und den horizontalen LED-Leuchten anregende Sportlichkeit aus, wirkt in seiner gesamten Erscheinung aber gleichzeitig elegant und ist mit einem Sinn für fein dosierten Luxus gezeichnet. Gleichzeitig wiederum spricht das technische Gesamtkonzept für höchsten Komfort auf längeren und langen Fahrten, was sich etwa an der neu gestalteten Sitzbank erkennen lässt.

Sensoren für bessere Abstimmung

Zur Ausstattung gehören jetzt auch drei Fahrmodi (Drive Mode Selector) als Teil von Suzukis «Intelligent Ride System» (S.I.R.S.), das das Verhalten der Maschine beeinflusst. Ein grösserer Tank (jetzt 19 Liter) und eine Reihe von technischen Support-Einrichtungen sind ausserdem inbegriffen. Dazu gehört natürlich ein ABS-Bremssystem oder eine fortschrittliche Traktionskontrolle (Suzuki Traction Control System), die sich in fünf Stufen einstellen oder ganz ausschalten lässt. Durch die schnelle Verarbeitung von verschiedenen Sensordaten aus den Rädern sowie dem Antriebsstrang kann die Maschine sehr genau an unterschiedliche Bedingungen, Fahrbahnen oder Beladungen angepasst werden.

Für entspanntes Fahren sorgt ausserdem das bidirektionale Quick-Shift-System, das schnelleres, sanfteres und sichereres Hoch- und Herunterschalten ohne Betätigung des Kupplungshebels ermöglicht. Das leichtere Schalten sorgt für geringere Ermüdung, und die automatische Blipping-Funktion, die beim Herunterschalten das Zwischengas regelt, sorgt für einen hohen Langstreckenkomfort und macht Stadtdurchquerungen angenehmer. In diese Kategorie der technischen Annehmlichkeiten gehört natürlich auch der serienmässig eingebaute Tempomat, der etwa auf Autobahnabschnitten für weniger Ermüdung und Schonung des Handgelenks sorgt.

Das Herz der neuen Suzuki-Tourenmaschine ist aber selbstverständlich der feine Vier-Zylinder-Reihenmotor. «Leistung auf Super-

NEUE MODELLE

Sportlicher Fahrspass: Suzuki GSX-S1000 und GSX-S950



Zwei Leistungsstufen: GSX-S950.

Sportliche Leistung bei bester Fahrbarkeit verspricht die Suzuki GSX-S950, die in zwei Varianten erhältlich ist. Die 35-kW-Version für Führerschein-A-beschränkt-Inhaber liefert 76 Nm. Inhaber eines Klasse-A-Ausweises können die GSX-S950 auf 70 kW (90 PS) umrüsten lassen. Grundlage der Leistung ist der vom Supersportler GSX-R1000 abgeleitete Reihenvierzylinder-Motor mit Flüssigkeitskühlung, der auf ein breites nutzbares Drehband und mehr Leistung bei weniger Umdrehungen optimiert wurde. Ab Fr. 12 495.–.



Durchtrainiert: GSX-S1000.

Nackt, aggressiv und schön wirkt die Suzuki GSX-S1000: Einen hochwertigen und durchtrainierten Streetfighter habe man schaffen wollen, heisst es. Das Resultat ist ein dynamisches, lediglich 214 kg schweres und muskulöses Naked Bike. Letztes Jahr wurde das Modell gründlich überarbeitet. Der 999-cm³-Motor mit 4 Zylindern und Flüssigkeitskühlung baut auf Supersport-Performance auf und leistet enorme 150 PS (110 kW) bei 10 000 Umdrehungen. In 6,7 Sek. stürmt die Suzuki von 0 auf 200 km/h. Ab Fr. 15 190.–.

bike-Niveau», verspricht Suzuki in Bezug auf das überarbeitete, flüssiggekühlte 999-Kubikzentimeter-Aggregat, aus dem bis zu 152 PS geschöpft werden können. Das dank einem neuen Drive-by-Wire-System fein dosierbare Drehmoment von maximal 106 Newtonmetern bei 9250 Umdrehungen steht über ein breites Spektrum der Kraft zur Verfügung. Durch die breite Drehmomentkurve sind kürzere, dynamischere Fahrten ebenso vergnüglich wie Langstreckenfahrten, die üblicherweise in einem mittleren bis tiefen Leistungsspektrum stattfinden. Im fünften oder sechsten Gang entspannt durch Dörfer zu rollen, ist ebenso möglich wie die ausgeprägt sportliche Gangart eine kurvenreiche Bergstrasse hinauf.

Umfassendes Fahrvergnügen

In seiner auf maximalen Komfort ausgelegten aufrechten Sitzposition blickt der Fahrer dabei auf ein aufgeräumtes, digitales Cockpit mit einem 6,5 Zoll grossen, vollfarbigen TFT-Display. Es ist kratzfest, mit einer Anti-Reflexionsschicht versehen und ermöglicht den Zugriff auf das Smartphone über die Suzuki «mySpin»-App. Auch die Anwendungen von Drittanbietern zu wichtigen Themen wie Navigation oder Wetter könnten genutzt wer-

den, und das Handy wird über die installierte USB-Buchse mit Strom versorgt.

Die Suzuki GSX-S1000GT steht für das Vergnügen einer komfortablen und aufregenden Langstreckenfahrt bei Autobahngeschwindigkeit. Teil des umfassenden Fahrvergnügens sind die fortschrittlichen Systeme, aber auch das gesamte Layout der Maschine in Bezug auf Design, Antrieb und Fahrwerk. All das ist darauf ausgelegt, die grosse Fahrt möglichst entspannt und ermüdungsfrei zu gestalten. Viel mehr kann man von einem zeitgemässen Touren-Motorrad eigentlich nicht erwarten.



Triton Blue, Metallic Reflective Blue und Glass Sparkle Black bei den Händlern. Preis: ab Fr. 16 495.–. Leasing: ab Fr. 183.– pro Monat. Weitere Informationen zu allen Modellen auf www.suzuki.ch



Drei Premiummarken unter einem Dach: Neueröffnung des Geschäfts im Jahr 2014.



Angeborenes Faible: Rainer Bächli ca. 1983.



Grundstein: der erste Laden 1986 in Bellikon.

Menschen und Maschinen

Der Aargauer Rainer Bächli hat sich europaweit einen Namen als virtuoser Customizing-Experte gemacht. Heute beherbergt er in seinem Geschäft drei Premiummarken unter einem Dach.

David Schnapp

Die Welt von Rainer Bächli findet sich in einem modernen Gewerbegebäude an einer Ausfallstrasse von Dietikon, aber der 48-jährige Töffhändler ist in ganz Europa bekannt. Die Geschichte der heutigen Firma Bächli Motorcycles fängt 1967 in Bellikon an, wo Rainer Bächlis Vater Felix beginnt, Harley-Davidson-Maschinen aus dem USA zu importieren.

Sohn Rainer macht zunächst eine Ausbildung zum Unterhaltungselektroniker, der Einstieg ins väterliche Business ist nicht sein erster Plan, aber die Lehre wird sich später auszahlen, weil die Elektronik bei vielen Mechanikern beliebt ist wie ein verrusster Zylinderkopf. Bächli macht dann später doch noch eine Zweitausbildung als Motorradmechaniker, geht in die USA, besucht eine Harley-Schule und arbeitet schliesslich bei einem Töffhändler in Los Angeles.

Der junge Schweizer mit einem angeborenen Faible für motorisierte Zweiräder ist am Wochenende auf Rennstrecken und lernt alles, was es über Motorräder zu lernen gibt. Irgendwann bittet ihn der Vater, die frei werdende Stelle als Werkstattchef des Familienbetriebs zu übernehmen. «Am 1. Juli 1997 habe ich mit

«Die Kunden wollen sich, ihre Maschine und ihr Hobby bei uns rundum aufgehoben fühlen.»

einem grossen Paket Selbstbewusstsein unter dem Arm angefangen», erzählt er heute.

Er habe dann schnell gemerkt, dass all sein detailliertes technisches Wissen über Zylinderfunktionsweisen, Luftkühlung und vieles mehr die Kunden nicht besonders interessiert. «Wichtige Fragen waren vielmehr, ob das Trittbrett von Modell A auch an Modell B montierbar ist. Die Kunden haben mich demütig gemacht», sagt Rainer Bächli.

Technik und Gespür

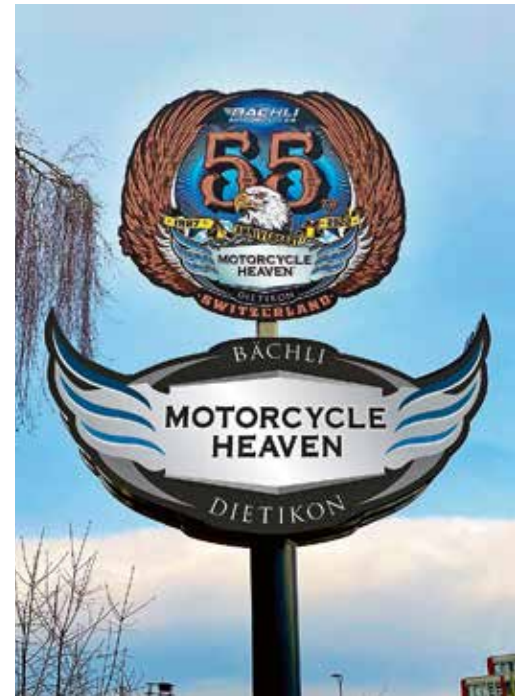
Technik und Gespür

Aber letztlich ist es wohl die Kombination aus technischem Verständnis, Gespür für den Kunden und unternehmerischem Instinkt, die Bächli zeitweise unter die drei grössten Harley-Händler Europas gebracht hat. Seinen Betrieb hat er immer weiterentwickelt, heute ist Bächli Motorcycles ein Premiumanbieter mit drei Marken unter einem Dach. Der Zürcher verkauft als freier Händler Harley-Davidson, hat seit einiger Zeit BMW-Motorräder im Angebot und eröffnet demnächst einen Shop für Triumph-Bikes.

Rainer Bächli hat seine Welt immer wieder neu gestaltet; 35 Mitarbeiter und 55 Jahre Erfahrung sind jedoch ein sicherer Wert. Aber



Virtuos individualisiert: Rennfahrer Kimi Räikkönen auf seiner Walz Hardcore Iceman 1.



«Motorcycle Heaven»: neuer Auftritt 2022.

auch die Kunden haben sich weiterentwickelt, «sie wollen sich, ihre Maschine und letztlich ihr Hobby bei uns rundum aufgehoben fühlen», beschreibt Bächli die Ansprüche des heutigen Töfffahrers. Und zudem ist die Arbeit in der Werkstatt eine andere geworden: «Es geht heute nicht mehr nur um Ölwechsel, man muss neue Software installieren oder Rückrufe bearbeiten, das ist eine ganz andere Tätigkeit.»

Rainer Bächli beobachtet auch, dass der Töfffahrer von heute zwar immer noch die Freiheit auf zwei Rädern sucht, um so dem Alltag zu entkommen, «aber heute fährt auch ein Harley-Fahrer selbstverständlich mit Integralhelm und Protektoren, das wäre vor zwanzig Jahren noch undenkbar gewesen.» Allgemein sei ein Trend zur «Fahrbarkeit» zu sehen; Motorräder, die cool aussehen, aber unbequem sind oder sich nur schwer in die Kurven legen lassen, sinken auf der Beliebtheitsskala.

Ein Töff für Kimi Räikkönen

Zum Töfffahrerruhm hat es Rainer Bächli auch gebracht, weil er ein Virtuose der Individualisierung ist. Schon früh hat er auf den Customizing-Trend gesetzt. «Das wurde zu meinem Steckenpferd, und damit konnten wir uns auch weitherum einen Namen machen», sagt er. Bächli stellte Spezialanfertigungen etwa für den früheren Formel-1-Rennfahrer Kimi Räikkönen her, und auch exklusive Maschinen zu ebenso exklusiven Preisen um 150 000 Franken verliessen schon die Werkstatt in Dietikon.

Auch wenn die Töffromantik mit ölverschmierten Garagen und dem strengen Geruch

von Benzin aus dem modernen Bau mit Bar, grosser Terrasse und gepflegter Motorradausstellung verschwunden ist, spürt man in den Räumen in Dietikon, dass hier Liebhaber des Zweiradthemas am Werk sind. Optimierte Prozesse seien entscheidend, sagt Rainer Bächli. Dazu gehört beispielsweise, dass jeder Arbeitsschritt in einem digitalen Protokoll erfasst wird. Ist eine Maschine fertig gewartet, erhält der Kunde automatisch eine Kurznachricht.



Liebhaber am Werk: Felix und Rainer Bächli.

«Zeichnet sich ab, dass wir einen Termin auch nur ansatzweise nicht einhalten können, stellen wir selbstverständlich einen Ersatztöff bereit», sagt Bächli. Die Kunden erwarten, bei aller Liebe zum freiheitlichen Easy-Rider-Ideal, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, wenn es um Offerten oder Servicearbeiten geht, aber das Bild hat sich ohnehin stark verändert: «Werte wie Freiheit und Individualität sind für viele Motorradfahrer immer noch wichtig, aber gleichzeitig sind Komfort, Sicherheit, Fahrbarkeit und Reichweite mehr in den Fokus gerückt», sagt Bächli.

Während das Motorrad lange ein technisch etwas schlicht gehaltenes Arme-Leute-Fahrzeug war, ist es heute eine moderne Variante der Fortbewegung, die alle gesellschaftlichen Schichten anzieht. «Die Motorradtechnik ist heute gleichauf mit dem Automobilsektor, Assistenzsysteme und elektronische Fahrhilfen sind selbstverständlich», sagt Rainer Bächli. Das grosse Thema der Zukunft werde aber die Antriebstechnologie sein. Harley-Davidson hat mit der LiveWire bereits ein elektrisch betriebenes Motorrad auf dem Markt, BMW bringt in diesem Frühling den futuristischen Roller CE 04. «Hier wird auf allen Ebenen geforscht, und es geht eindeutig Richtung elektrisch betriebener Motorräder», so Bächli.

Lautstärke hat keine Zukunft

In diesem Zusammenhang räumt der erfahrene Motorradhändler und -gestalter auch mit einem beliebten Klischee auf: Der Töff der Zukunft wird nicht mehr besonders laut sein, ist Rainer Bächli überzeugt. «Wenn ich früher mit jemandem auf der Terrasse sass und eine besonders laute Maschine kam angefahren, gab es anerkennende Kommentare. Für die neue Generation der Kunden aber muss ein Töff nicht mehr zwingend laut sein», sagt Rainer Bächli. Der umtriebige Motorradunternehmer ist, was immer kommen mag, auf den Töff und die Töfffahrer von heute und morgen offensichtlich gut vorbereitet.

Bächli Motorcycles, Ueberlandstrasse 74, 8953 Dietikon.
Telefon 044 744 30 44. www.baechli-motorcycles.ch

Der andere Blickwinkel

Spitzenkoch Fabian Fuchs sucht auf seiner Ducati Supersport Ausgleich und neue Perspektiven auf dem Weg durch die Schweiz.

David Schnapp

Mein Vater fuhr Motorrad, solange ich denken kann, aber mich hat das lange nicht interessiert. Irgendwann habe ich dann aber aus reinen Vernunftüberlegungen doch mit einem Roller angefangen, was in der Stadt und bei langen Arbeitstagen einfach sinnvoll ist, um unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln zu sein. Schon nach zwei Monaten war mir klar, ich gehöre auf einen Töff!

Mein Vater hatte für meinen Bruder und mich eine alte 600er Maschine aufgehoben, falls wir einmal seinem Beispiel folgen wollten. Damit habe ich dann die Prüfung für schwere Motorräder absolviert. Nun ging es darum, sich als Töfffahrer gewissermassen selbst zu finden oder zu definieren. Auch wenn uns alle dieses Gefühl individueller Freiheit auf zwei Rädern verbindet, gibt es zwischen einem Sport- und einem Tourenfahrer doch riesige Unterschiede.

Zuerst nahm ich mir die Coffee-Racer-Idee zum Vorbild: Die Vorstellung, entspannt von Tankstelle zu Tankstelle beziehungsweise von Kaffee zu Restaurant zu fahren, hat mir sehr entsprochen. Und die Motorräder in dieser Szene sind aufs Minimum reduziert. In der Regel werden sie sehr individuell umgebaut, was allerdings oft auch auf Kosten der Sicherheit geht, was dann auch wieder etwas gegen diese Idee sprach.

Ideal einer Ducati

Durch Zufall kam dann aber eine Begegnung mit Ducati zustande, was zu diesem Zeitpunkt für mich beinahe unerreichbar schien. Aber sobald ich mich mit der Geschichte der Marke befasst hatte, kam die Begeisterung schnell. Die Schönheit der Maschinen, diese gepflegte Kultur italienischen Designs und die Liebe zum Detail sind einfach zauberhaft.

Ab dann war ich auf einer Supersport unterwegs – für mich war das vom ersten Moment an das Idealbild einer richtigen Ducati. Auf einem solchen Renntöff zu sitzen, ist schon ein aussergewöhnliches Gefühl. Die Feinabstimmung und die Gewichtsverteilung sind hervorragend, und bei aller Sportlichkeit lässt sich die Super-



Aussergewöhnliches Gefühl: Küchenchef Fuchs mit seiner Ducati Supersport.

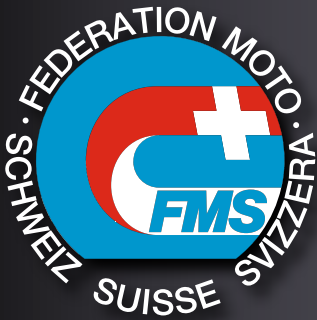
sport bei jeder Gelegenheit leicht fahren, ob ich jetzt vom Restaurant durch die Stadt nach Hause unterwegs bin oder am Wochenende über Pässe kurve.

Auf die neue Saison hin hat Ducati eine ganze Reihe Neuheiten lanciert. Die neue Streetfighter V2 reizt mich zum Beispiel sehr, das ist eine hervorragende Mischung aus Naked Bike und ausreichend Kraftreserven. Aber das Schöne an der Marke aus Bologna ist letztlich, dass eigentlich für jede Gelegenheit ein Motorrad gebaut wird.

Mit einer Multistrada V2 kann man das Abenteuer Wüste angehen, mit einer Scrambler auf Coffee-Race-Tour gehen. So kann jeder der Töfffahrer sein, der er sein möchte. Was mich auch beeindruckt, ist die auf 500 Exemplare limitierte XDiavel Nera, es gibt weltweit kein vergleichbares Motorrad mit dieser Mischung aus unverwechselbarem Auftritt, Handwerkskunst, Komfort und Dynamik.

Auf einem Motorrad finde ich den idealen Ausgleich zum Alltag. Ein Service in der Küche ist fordernd und beruht auf intensivem Teamwork. Danach ganz alleine auf meiner Ducati zu sitzen, ist das perfekte Kontrastprogramm. Ich fahre zwar auch ab und zu mit befreundeten Bikern eine Tour, aber am liebsten bin ich auf mich alleine gestellt. Am Wochenende über Alpenpässe und durch die Natur zu fahren und so die Schweiz nochmals aus einem ganz anderen Blickwinkel zu sehen, ist äusserst reizvoll. Ich muss dabei auch nicht jedes Mal an meine fahrerischen Grenzen gehen. Manchmal wähle ich bewusst ein gemächlicheres Tempo, damit ich wirklich wahrnehmen kann, was um mich herum zu sehen ist.

Fabian Fuchs, 35, ist der neue Küchenchef des Gemüserestaurants «Neue Taverne» von Nenad Mlinarevic in Zürich. Davor hat er von 2012 bis 2021 das «Equitable» im Kreis 4 geführt, das mit 17 Gault-Millau-Punkten und einem Michelin-Stern ausgezeichnet ist.



Föderation der Motorradfahrer
der Schweiz FMS

Fédération Motocycliste
Suisse FMS

Federazione Motociclistica
Svizzera FMS

Werde FMS-Mitglied

und profitiere von vielen
Leistungen, Vorteilen
und Vergünstigungen

www.swissmoto.org



WELCOME TO THE FAMILY!



Die FMS ...

- › bietet Dir die Möglichkeit zur Teilnahme an **Tourenmeisterschaften, Pässe-wettbewerben, Motorradreisen** und **internationalen Motorradtreffen**.
- › setzt sich **politisch** für die **Interessen** der **Motorradfahrer** ein.
- › gibt **Ermässigungen auf die Eintritts-preise** bei **FMS Sportveranstaltungen**.
- › stellt **nationale** und **internationale Renn-lizenzen** aus.
- › kann als Swiss Olympic Mitglied als einziger Verband **Schweizermeisterschaften austragen**.

Leistungen und Vorteile für Mitglieder:

- › **Rabatte:** Preisnachlässe bei verschiedenen Versicherungen wie bei der CAP, Zürich, Helsana Gruppe (10 %) sowie auf Benzin durch die MIGROL Private Card (bis 4 Rappen).
- › **Vergütungen:** Pro Jahr CHF 50.- Kostenbeteiligung für Fahrkurse bei anerkannten Fahrschulen, CHF 300.- (max.) für Pannenhilfen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein, CHF 100.- für die Konsultation eines Rechtsanwalts bei Streitigkeiten nach einem Verkehrsunfall.
- › **Motonews:** Als Mitglied des FMS erhältst Du 6x im Jahr die Verbandszeitschrift MOTOnews GRATIS!
- › **Dienstleistungen:** Kompetente Beratung für nationale und internationale Rennlizenzen, Betreuung aller Sportler und Sportveranstalter. Für eine reibungslose Reise erhältst du das Zoll-Dokument «Carnet de passage» von der FMS ausgestellt.
- › **Sicherheit:** Die FMS setzt sich für die Sicherheit der Motorradfahrer/Innen auf unseren Strassen ein. Sei es durch Kampagnen und Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern oder mit politischen Ämtern sowie dem Dienst für National-, Kantonal- und Gemeindestrassen.

uvm.



FMS Generalsekretariat

Zürcherstrasse 376 | 8500 Frauenfeld | Tel. +41 52 723 05 56 | Fax +41 052 723 05 55

sport@swissmoto.org | fms@swissmoto.org | www.swissmoto.org



**BMW
MOTORRAD**

TIME TO RIDE

Das Warten? Vorbei. Die Strasse? Liegt vor dir.
Der Saisonstart ist endlich da.

Bei deinem BMW Motorrad Partner kannst du jetzt attraktive Leasingangebote entdecken. Oder die neue Ride- & Style-Kollektion. Und das All-You-Need-Angebot für die BMW R18 mit 5 Jahren Werks-garantie und 3 Jahren Service inklusive.

Doch vor allem warten die neuen BMW Motorrad Modelle auf dich. Komm jetzt auf eine Probefahrt vorbei.

Entdecke das ganze Angebot auf bmw-motorrad.ch

MAKE LIFE A RIDE