

# „Mamma mia, die Deutschen kommen“

SPIEGEL-Reporter Hans Halter über die PS-Aufrüstung bei Motorrädern

Vorsicht, Kamerad, es geht um Millimeter! Wer am Gasgriff dreht, setzt auf drei Zentimetern hundert PS frei. Also heißt es feinfühlig sein, sonst radiert die „K1“ einen schwarzen Gummistreifen auf die Straße, und ihr Vorderrad strebt machtvoll himmelwärts. Schön langsam das Gas aufmachen, gut festhalten, BMW vertrauen. BMW „präsentiert die K1, das erste deutsche Supersport-Motorrad“. 259 Kilogramm schwer, 100 PS stark, 230 km/h schnell, von Null auf Hundert in 3,8 Sekunden. Der Herr erbarme sich unser.

viel auf dem Spiel. „Niemals zuvor ist in Deutschland etwas Vergleichbares gebaut worden“, rühmt Sarfert. Die Japaner vom Stamme Honzukurawamaha sollen das Fürchten lernen. Helm auf zum Gebet.

Der Götze ist aus Metall und vielen edlen Werkstoffen. Seine Farben nennt man „marrakeschrot“ und „lagunablau-metallic“. Motor und Getriebe sind gelb gespritzt, verschwinden jedoch weitgehend hinter der voluminösen Karosserie. Mann und Maschine sollen eins werden. Die Fußrasten sind deshalb hoch und

gewünscht haben, der Vater heißt Marqueting. So was liebt König Kunde.

Nur noch mit den „Superbikes“ geht es weltweit aufwärts. „Größte Zuwachsraten“ haben diese Zweiräder, „raketen-gleich“ steige die Nachfrage. Schon sind gut 80 000 Maschinen mit 100 oder mehr PS an den deutschen Mann gebracht, alles Importe. Freiwillig haben die Anbieter ihre „Flaggschiffe“ auf diese 100 PS gedrosselt, jedenfalls in Deutschland. Das reicht, um allen Autos, Porsche inklusive, den Auspuff zu zeigen. Man muß das Gas nur stehen lassen. Dazu gehört



BMW K1

Neues BMW-Supermotorrad, japanische Konkurrenten: Philosophie zwischen Tod und Teufel



Yamaha FZR

Getestet wird auf geweihtem Boden, im ehemaligen Kirchenstaat. Rauf und runter die Albaner Berge, mit full speed die Via Appia entlang. Ave Caesar, hier sind seine Legionen marschiert. Um die Ecke liegt Castelgandolfo, der Sommersitz des Papstes. Nicht unsere Sorge. Licht an, Gas auf, den Vorderradmann im Blick behalten. Aus kurzen Auspufftönen kommt ein Crescendo. Am Wegesrand bekreuzigt sich verschreckt ein altes Mütterlein: „Mamma mia, die Deutschen kommen.“

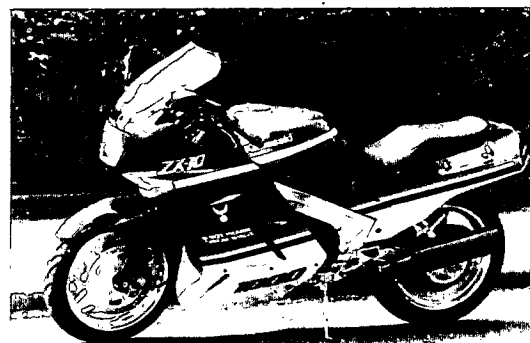
Heute die Teutonen, da hat sie recht. Aber morgen schon die Gallier, am dritten Tag die Kelten. Sogar Japanesen werden eingeflogen. Nur die Ostgoten sind nicht zur weltweiten BMW-Präsentation geladen, denn sie könnten eine K1 nicht bezahlen – das gute Stück kostet 20 200 Mark. Blind gebucht, freut sich BMWs Generalbevollmächtigter Eberhardt Sarfert, haben das lackfunkelnde Kraftpaket bisher schon 1400 Germanen und weitere 2400 Interessenten aus aller Welt.

Jetzt soll ihre Vorhut erkunden, ob sich das gelohnt hat. Die Motorrad-Fachblätterschicken ihre Chefredakteure. Es steht

weit nach hinten gelegt. Wenn der Jockey seine K1 in die Kurve zwingt, soll keine Fußspitze die Schräglage mindern.

Der Mensch ist eine träge Masse. Deshalb stützt seinen Steiß eine gepolsterte Barriere. Sie gibt Halt beim Beschleunigen. Erreicht werden Werte fast wie im freien Fall, denn das Triebwerk „vereint Leistung und Drehmoment in bisher nicht bekannter Weise“, wie die K1-Männer wahrheitsgemäß künden. Zu den grundsoliden Boxer-Kardan-BMWs sagten die alten Kameraden früher liebevoll „Gummikuh“, weil sie beim Gasgeben hinten sanft hochkam. Die K1 duckt sich, sie ist ein Stier.

Von weitem sieht das Gerät aus wie von einem fremden Stern, „futuristisch“ nennen es seine Väter. Mit den guten alten Boxermotorrädern hat die K1 nur noch das weißblaue Emblem gemein. Sie blubbert nicht, aus ihrem Auspuff kommt ein dunkler Sound. Wenn der K1 Flügel wüchsen, würde sie glattweg abheben. Ihre Mutter muß sich ein Rennmotorrad



Kawasaki ZX-10

nicht viel. Ein Superbike macht süchtig. Gewöhnlich wundert sich der Pilot, wenn alles wieder zum Stehen kommt, was ihn wohl so übermächtig schnell gemacht hat: Der Weg ist das Ziel.

Zweiradproduzenten lieben und fürchten diesen Effekt: Einerseits schickt, andererseits nimmt er die Kundschaft. Die Gefahr wächst mit der Geschwindigkeit und zwar im Quadrat. Der Tod fährt mit. In den Transplantationsabteilungen der Kliniken heißt es „Morbus kawasaki“. Das ist ungerecht, denn die anderen großen Vier der Branche – Honda, Yama-

ha, Suzuki und BMW – geben ja auch ihr Bestes.

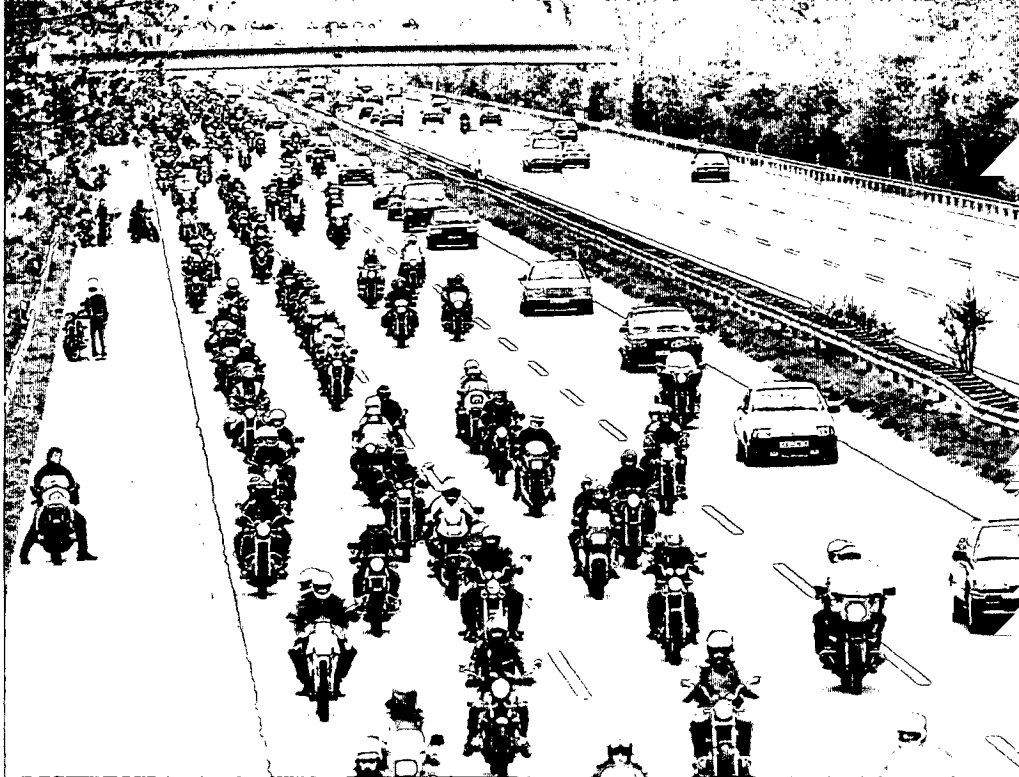
Die immerwährende Aufrüstung der Motorräder mit Pferdestärken wird deshalb von zahlreichen risikobegrenzenden Maßnahmen begleitet. Jeder tut, was er kann. Weil schlechtes Wetter den Kameraden eher aus dem Sattel wirft, doch nicht einmal BMWs Aufsichtsrat Wolken und Winden den Weg weisen kann, präsentiert man die KI im sonnigen Italien. Rom macht auch mehr her als Dingolfing oder Berlin-Spandau, wo die Träume zusammengeschraubt werden. Motorräder sind schon lange keine Gebrauchsgegenstände mehr, sondern Vehikel schöner Illusionen. Verkauft werden Jugend und Omnipotenz. Käufer sind meist Herren im vierten oder fünften Lebensjahrzehnt.

„Das Durchschnittseinkommen des deutschen K-Eigners“, erläutert zufriedenen BMWs Marketing-Mann, „liegt bei 140 000 Mark, in USA bei 60 000 Dollar.“ Superbikes kennen keine Grenzen. Spätestens 1990 wird man sie mit Katalysatoren kaufen können. Und wenn, zwei Jahre später, in Deutschland die Geschwindigkeit begrenzt sein wird, müssen die Weißblauen nicht verzagen. Ihre Kundschaft ist besonnen, dem Staat und der Firma treu ergeben.

Da haben die Bayerischen Motoren Werke ordentlich Glück. Die Konkurrenten aus Fernost rekrutieren ihre Artisten meist aus jüngeren Jahrgängen, etliche Superbike-Enthusiasten bezahlen „auf Strecke“, also in Raten. Yamahas „FZR 1000“, fünf Ventile pro Zylinder und davon vier, Spitze 240 km/h, kostet 17 340 Mark. Wer mit Hondas „VFR 750 R“ siegen will, muß mehr berappen, kann das Rad mit einem preiswerten Kit aber auch auf vollends unwiderstehliche 136 PS hochkitzeln, „für den Einsatz im Rennsport“.

Kawasakis Waffe, der „Super-Sportler ZXR 750“, erschreckt den Vordermann mit Doppelscheinwerfern und den Farben Rot und Schwarz, soll er doch Blut und Tod assoziieren. Und Suzuki? Ganz locker bringt die „GSX-R 750“ ihre 100 PS auf jede Straße – sie darf nur nicht in Japan liegen. Dort sind die Kamikaze-Waffen von Staats wegen verboten – es sei denn, man (re)importiere sie.

Freie Fahrt für freie Bürger gibt es nur noch in der Bundesrepublik. Nur hier darf der Hahn noch voll aufgedreht werden. Die Superbike-Tachos gehen bis 300 km/h, ihre Drehzahlmesser bis 15 000 Touren. Im letzten Jahr starben in der Bundesrepublik rund 800 Motorradfahrer – aber zwei von drei waren unschuldig: Autofahrer katapultierten sie von der Straße. Streng wissenschaftlich gesehen, erläutern die BMW-Männer, sei es so: „Von den drei relevanten Faktoren Lebensalter, Fahrerfahrung und Leistung des Motorrades haben nur die ersten beiden einen signifikanten Einfluß auf das Unfallgeschehen.“ Weil du jung bist, mußt du früher sterben.



Massenausflug deutscher Motorradfahrer: Kleine Fehler, große Folgen

Zwischen Tod und Teufel hat die KI das Netz ihrer „Sicherheitsphilosophie“ gespannt. Im „Cockpit“ (so heißt das) fehlen alle aggressiven Stimuli. Vater soll ganz ruhig bleiben. Ihm wird, weil's von unten heiß ist, durch „Lufteinlaßöffnungen“ in der Verkleidung ein kühlendes Windchen zugefächelt. Normalerweise bekommt der Fahrer heute dank Helmvisier und Frontscheibe von den Widrigkeiten des Wetters weniger mit als ein Wanderer. Dafür sorgt die „laminare turbulenzfreie Luftströmung“. Mit ihrer Hilfe kann man unter dem Regen durchfahren, jedenfalls theoretisch. Der c<sub>w</sub>-Wert sinkt, wenn der Fahrer sich liegend angelegt seinem Vergnügen hingibt, auf 0,34. In der linden Maienluft Italiens spürt man ohnehin nur ein sanftes Säuseln.

Damit das Glück niemals abrupt enden möge, hat BMW viel intelligente Elektronik in sein Statussymbol eingebaut. Der Vierzylinder wird von einem Rechner gesteuert und überwacht – das Kästchen hat sogar einen „integrierten Fehlerspeicher“. Die Gewichte sind so verteilt, daß auch in Sekunden der Not das Vorderrad möglichst am Boden bleibt. Bei der KI wanderte das Bordwerkzeug in ein abschließbares Staufach, nach vorn, wo Gewicht fehlt. Das Hinterrad darf eine Sozia beschweren. Zur Regel wird das aber wohl doch nicht werden, denn für eine Zweierkiste muß der Gastgeber erst das Heckteil samt Stützstütze abmontieren.

Das Wetter und die Frauen haben den Motorradproduzenten einen Strich durch manche Kalkulation gemacht. In den Albaner Bergen testeten in der letzten Woche zwar auch drei Damen das Kraftrad, Profi-Testerinnen, so was gibt's. Die vor Jahren gestartete Offensive, deren Ziel es war, möglichst vielen

Mädchen in den Sattel zu helfen, ist jedoch weltweit gescheitert.

Auf der schmalen Haftgrenze zwischen Leben und Tod spüren Frauen offenbar seltener Angstlust. Die aber ist es, welche im Kopf das Endorphin freisetzt, einen körpereigenen Bruder des Morphiums. Endorphine sind das biologische Substrat des Glücks. Ohne diese Droge hätten auch die anderen Risikosportarten – Tauchen, Bergsteigen, Paraglen – keine Konjunktur.

Das Spielzeug Motorrad wäre gänzlich chancenlos, hätte es sich nicht in hundert Jahren unauffällig vom nützlichen Verkehrsmittel zum Superbike gewandelt. Welcher TÜV, so grübeln die Motorradphilosophen abends beim Vino Bianco bei Castelli Romani, würde heutzutage einem Erfinder für die Idee Motorrad noch den Segen geben? Für ein wackliges Gerät, daß der Fahrer ständig im Gleichgewicht halten muß, während zwischen seinen Beinen ein heißer Motor dreht; für dessen Bedienung permanent alle vier Extremitäten gebraucht werden, wobei kleine Fehler große Folgen haben: Das Ding hat zum Beispiel zwei voneinander unabhängige Bremsen, die mit Fuß und Hand betätigt werden. Aber bitte piano, piano – wer das Vorderrad in der Kurve zu stark verzögert, der geht koppelheister.

Über eine Million Motorräder gibt es in der Bundesrepublik. Die meisten werden nur noch selten bewegt. Der winterharte Allwetterfahrer ist fast ausgestorben. Auch die KI wird oft in der Garage stehen oder, nach kurzer Fahrt, am Sammelplatz der Kameraden. Dort erst bekommt das Glück seine wahre Dimension, gesprächsweise. Es gäbe keine Motorradfahrer, wenn sie nicht darüber reden dürften. ◆