

Motorroller

Bockt, rockt, springt an

Flaute bei Autos – Boom bei Motorrollern: Die schnittigen Stadtgefährte kommen als Zweitfahrzeuge in Mode.

Wenn Hubert Koch, 42, in die Zukunft blickt, dann sieht er Roller. „Immer mehr Autofahrer werden umsteigen“, weissagt der studierte Verkehrspädagoge und hauptberufliche Zweiradfahrer; Koch ist Geschäftsführer des Industrie-Verbands Motorrad Deutschland (IVM).

Sein Optimismus gründet sich auf Marktanalysen. Während der Autoabsatz dramatisch einbricht (mehr als 20 Prozent Rückgang gegenüber dem Vorjahr), geht es mit den Rollern aufwärts. Mit knapp 70 000 Neuzulassungen wuchs der deutsche Markt schon im vergangenen Jahr gegenüber 1991 um mehr als 15 Prozent. 1993 steigt die Nachfrage nach ersten Statistiken in der gleichen Größenordnung weiter.

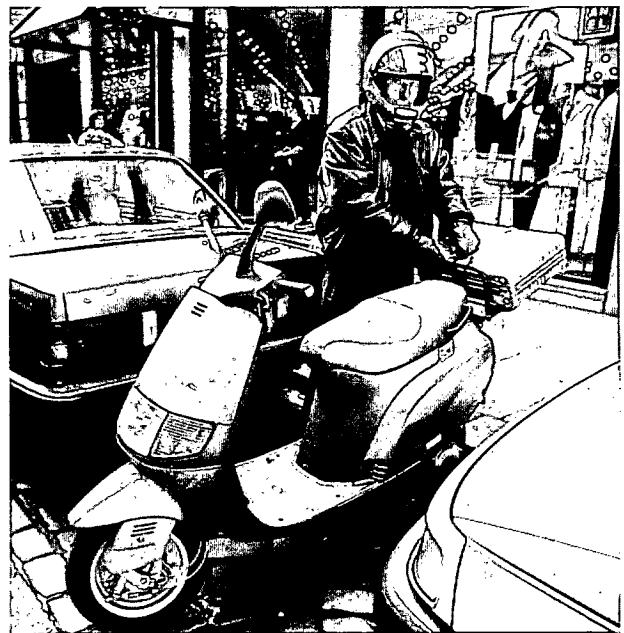
Die spartanischen Vehikel mit Schubkarrenreifen, einst überwiegend als Billiglösung fürs Baß-Budget in Gebrauch, finden einen neuen Kundenkreis: Notorische Automobilisten, die mit dem Wagen in verstopften Innenstädten kaum noch vorwärts kommen und von PS-feindlichen Stadtplanern durch Parkplatzrückbau ausgegrenzt werden, halten sich das preiswerte Schmalspurfahrzeug gleichsam als Rettungsboot. „Der Trend geht zum Zweiroller neben dem Auto“, sagt Honda-Sprecher Klaus Wilkniss.

Auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund schlägt sich auf die Seite der Roller-Fahrer und empfiehlt die „Aufteilung vorhandener Pkw-Parkplätze zugunsten mehrerer Zweiradstellplätze“. Roller, obgleich noch häufig von stinkenden Zweitaktern angetrieben, sind vielen Stadtvätern lieber als großspurige Autos.

Für Motorroller als „humanste Art der Motorisierung“ plädiert gar der Schriftsteller und Vespa-Poet Peter Roos, der über den italienischen Ur-Roller zwei Bücher schrieb und einen Fernsehfilm drehte. Roos fuhr mit der Vespa bis nach Rom und beschrieb die Freuden wie den Frust. „Mühe mich beim Antreten“, keucht es aus einem seiner Roller-Epen, „schürfe mir das Schienbein auf. Dann will die nicht.

Bockt. Rockt. Springt sie doch an. Trotz stirbt sie ab. Immer wieder. Du mußt sie zureiten! schreit Lorenzo. Scheiß Blechpony.“

In der Technikgeschichte markiert die Erschaffung der Vespa eher eine Notlandung als die Geburt eines Kultobjekts. Der italienische Flugzeug- und Hubschrauberhersteller Piaggio mußte nach Kriegsende umsatteln, weil die Alliierten die Produktion von militärisch nutzbarem Gerät verboten hatten. Corradino d'Ascanio, der bei Piaggio für Helikopter zuständig und nie zuvor



City-Roller Sfera: „Humanste Art der Motorisierung“



Vespa-Reklame 1954
„Du mußt sie zureiten“

Motorrad gefahren war, entwickelte die Vespa in nur drei Monaten. Wichtigstes Konstruktionsziel 1945: „Das Ding darf mir nicht Hände und Hosen schmutzig machen.“

Piaggio, in den Sechzigern und Siebzigern beinahe Alleinherrscher über den deutschen Roller-Markt, steht nunmehr einer starken japanischen Konkurrenz gegenüber. Rund 40 Prozent Marktanteile nahmen Honda, Suzuki und Yamaha den Italienern mittlerweile ab.

Vespa machte es den Rivalen auch nicht sonderlich schwer. Mit hausbackenen Imagekampagnen verschlief der Importeur die Zeichen der Zeit. Dem zentralen Verkaufsargument für Motorroller, der Stadtverträglichkeit, ar-

beiten einige Vespa-Anzeigen sogar entgegen (Werbetext: „Hinaus in die Ferne...“).

Auch technisch blieb der Italo-Oldie hinter der Konkurrenz lange zurück. Erst 1991 schob Piaggio die modernere „Sfera“ nach. Wichtigste Neuerung, bei vielen Japanern längst Standard: die abschließbare Helmablage unterm Sitz – zweifellos die größte Errungenschaft seit der Erfindung des Rollers selbst. Motor-Radler, die Wert auf saubere Hosen legen, schleppen nicht gern sperrige Plastikhauben durch die Stadt.

Was allen Rollern zur uneingeschränkten Alltagstauglichkeit noch fehlt, ist ein Dach. Wie sich diese Lücke schließen ließe, zeigte BMW im Herbst 1992 auf der Zweiradmesse IFMA in Köln. „Komfort, Watterschutz und passive Sicherheit“ soll der Zukunftsroller C1 seinen Benutzern bringen.

Über dem angegurteten Fahrer des C1 wölbt sich ein Traggerüst aus zwei Aluminiumrohren. An ihm könnten Glasdach und Seitentüren befestigt werden; auch soll die Konstruktion bei einem eventuellen Überschlag Schutz bieten. Sogar den Einsatz eines Heizgebläses halten die Konstrukteure für denkbar.

Dermaßen ausgerüstet, wäre das einstige Schönwettervehikel der römischen Ragazzi dann auch für den Norden ganzjahrestauglich, von Tagen mit Schnee und Glatteis mal abgesehen.

Nach den verheißungsvollen Werksunterlagen von BMW könnte so ein Gefährt (von dessen Serienstart in München allerdings noch niemand spricht) einem hehren Zweck dienen: „der Erhaltung der Mobilität – und somit letztlich einem wichtigen Teil menschlicher Freiheit“.