

**S**o wie früher sollte es sein. Sie erinnern sich noch? Zum Spaghetti-Essen

über die Alpen nach Lugano oder auf einen guten Labskaus an die Nordseeküste. Und das alles am Wochenende, ohne großen Streß, mit zunftgerechtem Erlebniswert. Die »Superbikes« hießen »CB 500 Four« oder »R 90 S«, hatten 50 und am Stammtisch gar 70 Pferdchen, liefen aufregende 180 Sachen und brauchten beim Pendeln zwei Autobahnspuren. Man gewöhnte sich dran, denn Platz gab es satt, und wenn der Geldbeutel es erlaubte, sorgten bald »Koni« für den zielstrebigsten Weg geradeaus.

Und erst die Bremsen: Wer noch trommelte, so wie bei den dicken Boxern und den schnittigen Laverdas, war gezwungen, sich in weiser Voraussicht zu üben und mögliche Bremsanlässe sorgsam mit dem Schutzengel abzusprechen. Gott sei Dank gab es nur selten Anlaß für solche Konferenzen, denn die Straßen waren noch frei, und man erreichte auf zumeist zweispurigen Autobahnen zügig das Tourengebiet. Und wer konnte es sich schon leisten, dort links zu fahren? Das Volk saß im Käfer oder Kadett, glaubte noch an die StVO und fuhr rechts.

Man freute sich, wenn beim Überholen der sporadisch auftauchenden Lkws die Tachonadel einmal knapp über der 130er-Marke wippte und schaute ansonsten mit verklärtem Blick den wenigen metallgewordenen Sternen auf der Überholspur hinterher.

Zwanzig Jahre später ist alles anders. Das Teil unter mir rennt Tacho 230 und bleibt stur in der Spur. Beim Beschleunigen zieht es einem die Lederjacke aus, und tippe ich mit dem Zeigefinger an den Bremshebel, so heißt es festhalten, sonst sitzt man auf den Instrumenten. Von Null auf

## Mobilität im Kopf

Als eine CB 500 Four oder eine R 90 S noch »Superbikes« waren –  
Erinnerungen von Udo Staleker

Hundert in dreikommanix und genauso schnell wieder runter. Sicherheitsreserven ohne Ende. Ist doch paradiesisch, oder? Stirnrunzeln, denn es hat sich noch einiges mehr geändert. Das Drumherum sozusagen, die Konditionen des Fahrens, der »olle Verkehr«, wie »min Vaddern« oft stöhnt, weshalb er das Reizwort starrsinnig klein und hinten mit »t« schreibt. Inzwischen fahren nämlich alle links – auch die rechts Denkenden. Wenn's ums Prestige geht, kippt man eben alle Grundsätze über Bord, und Vaddern hat schon wieder recht(s) mit seiner Or-

### Wer seine Gewohnheiten nicht ändert, riskiert nicht nur den Herzinfarkt

thographie. Und was wirklich link(s) ist: Jeder cw-optimierte City-Flitzer überschreitet heute mühelos die magischen 160 und erhält damit Zutritt zu der früher so vergötterten Welt der Sterne – der vierrädigen, selbstredend, denn alles andere ist reiner Schutzengelzynismus. Wir haben Fortschritte gemacht...

Also nicht mehr nur verträumt den Sternen hinterherblinzeln, sondern -rasen, dank ABS im Zweizentimeterabstand und mit Gott auf der Kühlerhaube. Und was das Schärfste ist: Jeder kann und will das inzwischen selbst ausprobieren, möglichst mit ei-

nem richtigen Stern. Jeder, der eine Bank kennt. In so einem Fall steigt der liebe Gott dann von der Kühlerhaube und nimmt sogar auf dem Beifahrersitz Platz. Volksdaimler – wir lieben dich! Ganz links, da sind wir uns einig.

Im Moment stehen wir allerdings gerade. Im Stau. Ganz links natürlich! Kilometerlang parken Auto- und Motorradfahrer friedlich aneinandergereiht. Ohne Sicherheitsabstand, doch völlig streßfrei. »Liebling, wir stehen im Stau« dürfte heutzutage die am weitesten verbreitete Erklärung für ein versäumtes Tête-à-tête mit der Angeboteten sein. Ganz fortschrittlich übermittelt – per Funktelefon. Eine »stehende Wendung« sozusagen – eine ganz, ganz linke... Dabei wäre rechts Platz, zumindest an Wochenendtagen, wenn die europäische Lastkraftwagenvereinigung ihre holländische Milch nicht zur Weiterverarbeitung nach Süditalien karren muß. Nach sechzehn Stunden Schütteln ist's Yoghurt – Sie verstehen!? Gut, moderne Technologie hat eben ihren Preis, und den zahlen wir gerne. Werktags! Aber heute ist Sonntag, und trotzdem fährt niemand rechts.

Es ist etwas verkehrt mit unserem Verkehr. Das Streben nach Mobilität, die ein jeder wünscht, hat zum zeitweiligen Stillstand geführt. Wer seine Reise- und Fahrgewohnheiten nicht ändert, steckt immer häufiger im Stau und riskiert den Infarkt – sowohl den des Verkehrs als auch den des eigenen Körpers. Was alle zur gleichen Zeit tun wollen, wird zur Belastung. Ob es nun der nervtötende Schrittempover-

kehr in den Urlaubsorten am Mittelmeer ist, die langen Autobahnstaus auf der Rückreise vom Alpenpaßwochenende oder die täglichen Quälereien des Berufsverkehrs rund um die größeren Städte unseres Landes. Auf der Strecke bleiben die Vernunft, die Freiheit und die Freude am Fahren. Nie gab es perfektere Fahrmaschinen als heute. Und nie gab es beengtere Gelegenheiten, den Fortschritt in der Technologie auch tatsächlich zu genießen. Unser Verkehrsalltag in Europa ist zu einer Suche nach Nischen geworden. Das gilt auch für Motorradfahrer. Wer nicht lernt, gegen den Strom zu schwimmen, muß dafür seinen Preis zahlen: den Verlust der Freude an einem der schönsten Hobbys. Wer seine Touren weiterhin nur am Wochenende plant, wird kaum ungestörten Naturgenuß ernten; wer weiterhin »schnellen« Bundesstraßen gegenüber »langsamen« gelben Sträßchen der Generalkarte den Vorzug gibt, muß sich nicht wundern, wenn seinem Motor kaum einmal mehr als Standgas aberlangt wird; und wer grundsätzlich nur im Juli oder August in den Urlaub fährt, wird mit überfüllten Quartieren und vollgepfropften Küstenstraßen bestraft.

Mobilität ist weiterhin angesagt – doch beginnt sie nicht mehr beim Fahrzeug, sondern im Kopf. In der Ecke meines Arbeitszimmers hängt noch ein Bild meiner ersten BMW: einer 75/5. Richtig, das war die mit der ausgeprägten Pendelneigung. Kein Vergleich zu einer Africa Twin oder gar zu den schnellen Superbikes heutiger Tage. Und doch – wenn ich an die Touren auf staufreien Straßen denke, die wir damals am Wochenende im Schwarzwald oder rund um den Bodensee unternahmen, dann weiß ich nicht recht, ob ich nun lachen oder weinen soll...