

Samstag, 7. bis 9. Juli 2018: Erlebnis- und Fahrbericht «Honda GL 1800 DA GoldWing Tour DCT» (nur Text)

Immer wenn eine neue GoldWing herauskommt, möchte ich wissen, was die neue GW besser kann als die alte. Als GoldWing-Fahrer (fast) der ersten Stunde und Vielfahrer mit breiter Erfahrung auch auf anderen Motorrädern ist es immer sehr spannend: Auf diese GoldWing mit Automat habe ich seit 1994* gewartet! Das Ergebnis ist, kurz formuliert, SENSATIONELL!!! Trotzdem werde ich mich gedulden mit dem Neukauf, denn ich warte auf «das erste Up date» dieser komplett neu konstruierten Maschine – mit dem Kauf meiner 85er-Aspencade (die erste GL 1200 erschien 1984) bin ich gut gefahren, insgesamt 260'000 Kilometer bis zum heutigen Tag ohne nennenswerte Reparaturen, von dem 3. Alternator abgesehen: Alles andere ist noch original!

Dieser Text ist aufgeteilt in einen Fahrbericht, für diejenigen, die es eher kurz mögen, sowie einen Erlebnisbericht (Reisebericht)

Fahrbericht: 3 Tage neue GoldWing gefahren, insgesamt 1460 Kilometer und 19 Pässe (6 CH/7 A/6 I)

Um es gleich vorweg zu nehmen: Eigentlich gibt es nichts zu meckern an der neuen GoldWing und es gibt auch keinen Grund, diese Maschine nicht jetzt zu kaufen, ausser meinem Prinzip! Und das ist, dass man die anderen die Erfahrungen machen lässt, die eine Neukonstruktion mit sich bringt und danach Teil derjenigen wird, die von deren Erfahrungen profitieren können... Alle Kritikpunkte sind aus meiner Sicht, und meistens kritisieren auf hohem Niveau, mit der Hoffnung, dass Honda das gute Motorrad noch weiter verbessern kann.

Die neue GoldWing fährt sich problemlos, geht sanft los wenn man Gas gibt: Kein Kuppeln, kein Gar-nichts – einfach sanfter Vorschub und sie rollt davon! Wer noch nie ein DCT-Fahrzeug gefahren ist, muss sich daran gewöhnen. Ich habe schon verschiedene DCT-Modelle gefahren, davon hat mir die neue Africa Twin am besten zugesagt: Auch sie hat die 3. Generation, wie die neue GoldWing Tour. Aber die GoldWing hat ein 7-Gang-Getriebe, das besser zum drehmomentstarken Six-Pack passt. Je nach Mode (Fahrmodus) schaltet die GoldWing bereits bei niedrigen Drehzahlen hoch, ohne Kraftunterbruch und ohne Ruckeln. Die Gangwechselgeräusche sind zwar noch leicht zu hören, aber sie stören wegen dem dumpfen Grollen, das dem Auspuff entweicht, kaum.

Neben dem leichteren Gewicht (minus 40 kg) ist das neue Fahrwerk, davon in erster Linie die komplett neue Vorderadführung für einen unvorstellbaren Fahrkomfort (ich kann nur für das elektronische Fahrwerk sprechen) verantwortlich. Faszinierend dabei ist, dass das Werkeln der Federung unterhalb des Dashboards beobachtet werden kann. Alles, was auf einer normalen Strassenoberfläche an Unebenheiten vorhanden ist, wird «weggeglättet» – was aber nicht heisst, dass bei schlechter Fahrbahn die Stösse nicht zur Mannschaft durchdringen, bzw. auf schlechten Strassen einen besseren Komfort bringen kann als herkömmliche Fahrwerke. Ich selbst hatte nie Mühe, die Fahrlinie zu halten, auch bei schlechtesten Strassen nicht, aber das kommt bestimmt auch von meiner 45jährigen Töfffahr-Erfahrung. (richtig luege!☺) Die neue Vorderrad-Führung nach dem Hossack-Prinzip (wie z.B. der von BMW verwendete Duo-Lever), die von Honda schon 2011 mit verschiedenen Patenten angemeldet wurde und damals zum Erscheinen der neuen GoldWing viele Spekulationen anregte, eliminiert jegliche Übertragung von Stössen auf den Lenker. Ebenfalls minimiert sie das Eintauchen beim Bremsen, was aber im Gegensatz zum Duo-Lever nicht zu einer Verhärtung der Federung und einem Heben des Buges beim harten Bremsen führt. Jeder, der das Fahrverhalten mächtiger Tourenmaschinen kennt, wird neidlos Honda eine bisher unerreichte Dimension an Stabilität und Federungskomfort attestieren müssen. Das Einzige, was mich etwas gestört hat, ist die Lenkerposition: Ich bin mit sehr langen Armen ausgestattet und auch nach drei Tagen der Angewöhnung an die neue Maschine fand ich den relativ schmalen «Lenker» zu weit vorne platziert, ich hätte ihn gerne 3 bis 5 Zentimeter näher zum Fahrer. Vielleicht sieht es etwas anders aus mit der als Extra zu liefernden Rückenlehne, die den Fahrer etwas aufrechter sitzen lässt, aber ich bin mit meinem Oberkörper beim Fahren sehr aktiv und möchte mich nicht durch eine Rückenlehne in der

*) 1990 anlässlich der **International Motorcycle Safety Conference** in **Orlando/Florida** sagten mir Teilnehmer aus der obersten Chefetage von Honda, dass in 4 Jahren, das wäre dann **1994** gewesen, die **GoldWing mit Automat** auf den Markt kommen würde. Das 1988 lancierte neue 6-Zylinder-GoldWing-Modell liess in meinen Augen nur noch einen Wunsch offen, an der Ampel nicht mehr bis in den 5. Gang schalten zu müssen: Dieser Gang bei diesem kräftigen Six-Pack reichte für beinahe alle Fahrsituationen – beim 2001 lancierten 1800er-Modell noch viel mehr!

Sitzposition «fixieren» lassen. Das elektronische Fahrwerk wird automatisch mit den Fahrmodi verstellt: Zwischen SPORT- und TOUR-Modus konnte ich bei schneller Pässefahrt kaum einen Unterschied ausmachen, aber im SPORT-Modus ist das Fahrwerk allgemein etwas straffer, was die scharfen Reaktionen auf die Gashand auch verlangen. Die Gangwechsel im SPORT-Modus sind sehr spät, je nach Geschwindigkeit finden zwischen den Haarnadelkurven gar keine statt, das heisst vom hart Beschleunigen wechselt man zur stark wirkenden Motorbremse, was wohl eher zu einer sportlichen Maschine denn zu einem echten Tourer passt. Schon wegen des Komforts für meine Sozia benutzte ich für das Kurvenbrennen bergwärts deshalb ausschliesslich den TOUR-Modus, der bei voll aufgezoogenem Gas auch sehr späte Gangwechsel initiierte, aber komfortabler war beim Gaswegnehmen.

Und nun komme ich zum eigentlichen Herzstück der GoldWing Tour, dem völlig neu konstruierten Sechs-Zylinder-Boxer-Motor in Kombination mit dem sequentiell geschalteten 7-Gang-DCT-Getriebe. (Honda nennt dieses System Dual-Clutch, andere nennen es Double-Clutch oder Doppelkupplungsgetriebe) Der Motor hat 1 Kubikzentimeter mehr Hubraum, nominal bringt er 6 kW (knapp 10 PS) an Mehrleistung. Honda ist es gelungen, praktisch über das ganze Drehzahlband ein höheres Drehmoment bei gleicher Drehzahl zu erreichen, was insbesondere im ECON-Modus (economical) zum Fahren in hohen Gängen bei niedriger Drehzahl führt, und entsprechend geringerem Benzinverbrauch! Ich bin starke Steigungen an Pässen im 7.Gang bei 2'000 U/min mit 100 Stundenkilometern hochgefahren. So gesehen verwundert es nicht, dass Honda konsequenterweise das Volumen des Benzintanks auf 21,1 Liter reduziert hat. Bei meiner Fahrt über mehrere Pässe inklusive dem Stilsfer Joch, musste ich auf 360 km Fahrstrecke gerade mal 18,7 Liter tanken mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,2 Litern – die Anzeige im Cockpit für eine weitere mögliche Fahrstrecke von 70 Kilometern allerdings ist zu optimistisch, denn beim gleichen Durchschnittsverbrauch wäre ich rein rechnerisch gesehen noch 46 Kilometer gekommen, bis mir der Sprit ausgegangen wäre. Für mich passt der ECON-Modus in Kombination mit dem hervorragend einfach zu bedienenden Tempomaten perfekt zum Charakter dieses Kraftwerks: Frühes Hochschalten, cruisen bei einer Drehzahl zwischen 1000 und 2000 Touren in der 6. oder 7.Gangstufe, vor zackigen Überhol-Manövern vorzugsweise manuell 1-2 Gangstufen runterschalten vor dem Gasaufziehen und dann ist man ruck-zuck vor dem zu überholenden Fahrzeug bereits wieder eingebogen. Über die gesamte Fahrstrecke von 1460 km habe ich 78,15 Liter Benzin getankt und daraus einen Schnitt von 5,35 l/100 km errechnet, ein gutes Resultat in Anbetracht unseres etwa um die 550 kg rollenden Fahrgewichtes. (Maschine/Fahrer/Beifahrer plus Reisegepäck)

Ich bin überzeugt, dass die Aussage der Honda-Leute 1990 gestimmt hat, dass sie eine GoldWing Automat in Planung hatten. Wahrscheinlich war es aber nicht möglich, mit der damaligen Technik ein einwandfreies Funktionieren in allen Fahrsituationen zu garantieren. Und da Honda nur auf den Markt kommt, wenn etwas perfekt funktioniert (z.B. mit dem Race-ABS, als Weiterentwicklung des normalen ABS für Ultra-Sportmaschinen) haben sie wohl das Projekt aufgegeben und auf später vertagt. Wer weiss, vielleicht ist gar die GoldWing daran schuld, dass Honda im Jahr 2009 als Weltneuheit im Motorradbau die DCT-Technik vorgestellt hat und mit mehreren Modellen, von 500 bis 1200 Kubik, damit Erfahrungen gesammelt hat. Nun, mit der Ride-by-wire-Technik und den schnell arbeitenden Elektronikrechnern, ist es Honda gelungen, selbst für dieses Schwergewicht ein makellos funktionierendes Gesamtpaket zusammen zu stellen, das keine Wünsche offen lässt. Ich habe Haarnadelkurven extra falsch gefahren, bin in den Scheitel gerollt und habe erst dann Gas gegeben; ich habe die Kurven mit Gas gefahren und konnte selbst in tiefster Schräglage und mit Aufsetzen von Fussrastern und Sturzbügelabdeckungen eine exakt saubere Kurve fahren, ohne verzögerter Gasannahme oder sonstiger Widerwertigkeiten. Das Paket funktioniert einfach in jeder Lage perfekt! Und, was ich schon in meinem Bericht mit der VFR1200 im Jahr 2010 schrieb, es ist unglaublich, wie schnell das System erkennt, dass es in der Bergabfahrt mit dem Motor bremsen muss und dabei automatisch durch die Gänge zurückschaltet, dass man im Kurveneingang die optimalen Verhältnisse für die Gasannahme hat. Sobald man das Gas wegnimmt und mit der Bremse etwas verzögert, schaltet der Modus auf Motorverzögerung, im SPORT-Modus sogar recht aggressiv. Da ich beim Kurvenfahren des Öfftern wegen meiner offenen Fussstellung (V) Bodenberührung hatte – ein paar Mal hat es mir gar den Fuss von den Rastern gerissen – setzte ich die Füsse zurück und verzichtete auf das Bremsen mit der Fussbremse. Da die GoldWing aber immer noch über ein CBS-System verfügt, bremst die hintere Bremse automatisch mit. Dank der guten Motorbremse kann man oft ganz auf den Bremseneinsatz verzichten, wenn man vorausschauend fährt. Nach der Passabfahrt vom Stelvio nach Bormio, als ich von einem McLaren gepusht

wurde, kontrollierte ich danach die Wärme an Reifen und Bremscheiben: Die müssen beim scharfen Fahren bergab bei diesem Gesamtgewicht schon etwas aushalten, auf alle Fälle waren sie nie so heiss wie bei meiner alten GoldWing Aspencade. (Jg. 1985)

Nun zur allgemeinen Bedienung der tausend Knöpfe und Hebel mit hunderten Einstellmöglichkeiten (ich habe ein bisschen übertrieben) noch ein paar Bemerkungen: Man muss sich damit auseinander setzen! Ich habe nur einen kleinen Teil der angebotenen Möglichkeiten in den 3 Tagen genutzt, so z.B. die Grundeinstellung der Federung auf die Last (ohne/mit Passagier, ohne/mit Gepäck) – fast alles andere habe ich links liegen lassen. Wie man die Angaben zur Fahrstrecke und Benzinverbrauch abrufen, fand ich einfach, habe aber auch bereits Erfahrung damit mit der 85er-Limited Edition, die ja auch entsprechende Möglichkeiten zulässt. Der gezeigte Durchschnittsverbrauch zu Trip A oder B konnte ich rechnerisch nachvollziehen und hat immer gestimmt! Der Tempomat liegt rechts gut zur Hand und ist sehr einfach zu bedienen: Taste nach unten drücken ergibt die übernommene Fahrgeschwindigkeit, Taste nach oben setzt den Tempomaten mit der eingestellten Geschwindigkeit wieder in Betrieb. Je nach Modus wird zum schnellen Erreichen dieser Geschwindigkeit automatisch zurückgeschaltet. Womit ich mehr Mühe hatte, war die Angewöhnung an Blinker und Hupe: Es ist alles etwas nahe beieinander, ohne aber, dass es zu Verwechslungen kommt. Als Rechtshänder bin ich vielleicht mit dem linken Daumen auch nicht so geschickt ... Der Volumeknopf und der Einstellknopf für die Höhenverstellung der Scheibe sind gut zu bedienen, was mir gefehlt hat, ist der Mute-Knopf zur Reduktion der Lautstärke des Radios an der Ampel oder bei Orts Durchfahrten: So musste ich immer umständlich die Lautstärke lange herunterfahren und danach lange wieder hochfahren. Die Qualität der Musikanlage ist hervorragend, bei diesem Spitzenmodell gibt es auch hinten integrierte Zusatz-Lautsprecher. Alles andere habe ich, abgesehen vom Radio, nicht gebraucht. Man kann das iPhone auf das Display nehmen, davon Musik oder Telefongespräche übernehmen, usw. usf. Das Ablenkungspotential ist entsprechend gross und ich hoffe sehr auf die Vernunft der GoldWing-Fahrer, dass sie sich nur im Stand damit beschäftigen. Ich jedenfalls war genervt, in den Alpen allein wieder eine funktionierende Radiostation zu finden, da wäre wahrscheinlich Musikkonserven entspannender gewesen. Die Bedienungseinheiten rechts sind simpel und weniger überladen. Nicht ganz dubel-sicher offenbar, weil vielleicht bei der Instruktion untergegangen, ist das Einstellen des Walking-Mode: Den Knopf kannte ich, auch wie man vorwärts und rückwärts schaltet, doch in der Hektik der Situation (passiert nur 1 Mal, dafür umso peinlicher!) konnte ich die Angabe im Cockpit, Knopf+Hebel drücken, nicht deuten! Man muss im Neutral sein und auf der Fussbremse stehen, damit man den Mode per Knopfdruck am linken Lenkerende aktivieren kann. Warum es die Fussbremse sein muss, und es nicht auch die gezogene Vorderbremse sein kann, müsste sich Honda nochmals überlegen: Je nach Gelände ist es nicht ganz einfach, den rechten Fuss auf das Pedal zu stellen. Und noch etwas: Die Handbremse, (Feststellbremse) die im Stillstand gezogen werden muss, damit das Motorrad nicht wegrollen kann, wird in den Instrumenten ganz rechts aussen mit einem roten P angezeigt. Es ist mir zwei Mal passiert, dass ich sie vergessen hatte zu lösen, und so musste ich auf dem Rest der Reise auf die funktionierende Parkbremse verzichten und Ivan anschliessend die Bremsbeläge tauschen. (Kostenpunkt: Fr. 89.-) Wenn man sich mehr als 2 Meter vom Motorrad entfernt, ohne die Zündung auszuschalten oder den Lenker abzuschliessen, beginnt die Maschine zu piepsen, ebenso wenn man das Topcase schliessen will und der Schlüsselträger nicht in der Nähe ist. Warum piepst die Maschine nicht gewaltig, wenn bei gezogener Parkbremse die Geschwindigkeit der sich drehenden Räder beispielsweise mehr als 5 km/h beträgt? Oder dann müsste am oberen Rand in der Mitte des Armaturenbrettes das rote P stehen und bei fahrender Maschine zu blinken beginnen, wie eine ABS-Kontrollleuchte, die blinkt, solange sich das System nicht aktiviert hat. Ansonsten gibt es kaum etwas zu meckern und ich muss ehrlich zugeben, das Keyless-System ist fantastisch: Einmal in der Töff-Jackentasche platziert, muss man nie mehr den Schlüssel suchen ☺ !!! (Stand: 16.7.2018)

Reisebericht (in Arbeit) von meinem dreitägigen Trip im Länderdreieck Österreich-Italien-Schweiz

Als ich mit Ivan Eberle, dem Nachfolger von Hans Keller in Bauma, der vor ein paar Jahren das Geschäft an seinen langjährigen Mechaniker übergeben hat, in Most auf der Rennstrecke war, fragte ich ihn, ob er eine neue GoldWing zu mieten hätte. Ich plante über die Tage, die wegen der abgesagten Stella-Tour frei geworden waren, mit meiner Freundin Karin eine Österreich-Italien-Tour zu unternehmen und wollte das mit einer Mietmaschine tun, um weitere Erfahrungen zu sammeln. Es hätte auch eine Honda Africa Twin oder eine KTM Adventure sein können, aber jetzt, wo nach 17 Jahren Honda endlich die neue GoldWing auf den Markt gebracht hat, stand natürlich diese Maschine im

Vordergrund. So war ich übergelukkig, als mir Ivan gleich nach der Rückkehr von Tschechien Bescheid gab, dass die GoldWing bereits angeliefert war und meinem Vorhaben nichts mehr im Wege stehen würde. Und so kam es, dass ich nach meinem (extra) frühen Feierabend am Freitag, dem 6. Juli schon vor 18 Uhr bei Honda-Keller eintraf und mir die Maschine, bzw. deren Bedienung, zeigen liess. Ivan dachte an fast alles, ausser wie man den Walking-Mode betätigt, doch davon später...

Ganz neu war mir die Maschine ja nicht, war ich doch im April bereits beim GoldWing-Center in Oftringen dieselbe Maschine zur Probe gefahren, allerdings nur eine halbe Stunde. So waren die ersten Kilometer im Tösstal in Richtung Gibswil, wo ich noch den Fahrzeugausweis des Anhängers für der Rennveranstaltung von Most zurückbringen musste. Ich machte mich wieder mit den Schaltern vertraut, insbesondere Mode (rechter Zeigefinger wo links jeweils die Lichthupe sass) und Tempomat. Auch konnte ich gleich den Tacho testen beim Radarkasten in Fischingen: Mit 56 Stundenkilometer hat noch nichts geblitzt ... Von Gibswil fuhr ich über die Höhenstrasse bei Wernetshausen zum Hasenstrick, dann über Wald, Rüti nach Rapperswil. Ich genoss es unheimlich, wie der Automat vor allem in der Bergabphase die Motorbremse nutzte und automatisch (mit Ausgleichsgas!) zurückschaltete – einfach genial. Bald landete ich im ECON-Mode und gleitete gesetzeskonform mit 1600-1700 U/min in der 80er-Zone dahin. Die Sitzposition mit dem Lenker so weit weg vom Sitz störte mich wieder, ich hätte ihn gerne näher – aber es gibt glaube ich keine Einstellmöglichkeiten. Die Federung arbeitete wieder unheimlich sanft, Ivan hatte sie für den Ein-Personen-Betrieb eingestellt. In Rapperswil hielt ich an um eine Mitteilung nach Hause zu senden: Der Abend war noch lang und ich konnte keinesfalls den Töff bereits um 8 Uhr parkieren. Als ich in Thalwil um die Ecke bog, stand Karin bereits in voller Montur bereit, aufzusteigen. Auch sie konnte es kaum erwarten, hatte ich doch so geschwärmt von dieser neuen Maschine, als ich sie am 18. April beim GoldWing-Center Oftringen das erste Mal zur Probe fuhr. (Bilder und Bericht auf meiner Homepage)

Sie konnte es kaum erwarten, aufzusteigen und loszufahren! Wir fuhren nach Horgen auf die Fähre, um über den See zu setzen. Das hat immer einen Hauch von Ferien... Das gab Karin Zeit, die Maschine etwas näher anzuschauen, sie war begeistert und auch andere Leute sahen sich den Töff genauer an. Wir verliessen die Fähre in Meilen und fuhren die schöne Kurvenstrecke zum Pfannenstiel hoch. Da die Strasse in Richtung Oetwil gesperrt war, landeten wir in den schönen Kehren beim Widenbad oberhalb von Männedorf, fuhren nach Stäfa, um dann wieder über die Wanne hoch nach Oetwil zu fahren, wo wir über den Seeweidsee nach Hombrechtikon und schliesslich nach Feldbach fuhren. Über Rapperswil gelangten wir nach Pfäffikon SZ, vorbei an der Luegeten hoch zum Etzelpass, dann über Einsiedeln, Biberbrugg, Schindellegi und Samstagen, wo wir über kleinere Strassen schliesslich wieder zurück in Thalwil landeten. Es hatte bereits eingedunkelt und es standen nun 170 Kilometer mehr auf dem Tacho, als ich ihn in Bauma übernommen hatte.

Nach dieser späten Heimkehr war es klar, dass wir am Samstag nicht in aller Frühe losfahren würden. Es war gegen 11 Uhr, als wir Thalwil verliessen, und ich musste noch im Geschäft Halt machen um die Homepage neu zu aktualisieren. Gegen 12 Uhr starteten wir und ich fuhr über kleinste Strässchen, übers Tösstal, übers Toggenburg, übers Appenzeller Land und in Oberriet im Rheintal, kurz vor dem Grenzübertritt machten wir einen ersten Halt, um Karin nicht ganz verhungern zu lassen...

Unser nächstes Ziel war das Furkajoch: Wieder hatte ich ein Problem mit dem Einstieg, das Laternsertal war ausgeschildert, aber nicht das Furkajoch durchgehend. Schliesslich landeten wir aber auf der richtigen Passtrasse, die auch gleich mit happigen Serpentinien begann. Es ist eine tolle Gegend und nicht allzu weit von der Schweiz entfernt, entsprechend sahen wir dann auf der Passhöhe, wo es einen Imbisskiosk gibt, auch viele Schweizer Kennzeichen an den herumstehenden Töffs. Wir hielten hier ebenfalls, machten eine kleine Getränkepause. Die Passtrasse selbst ist zu meist in gutem Zustand, teilweise etwas eng, aber mit dem Töff kann man immer problemlos kreuzen. Offenbar ist es ein eher neuer Passübergang, und, da nicht an der Grenze gelegen, ohne militärisch-strategische Bedeutung.

Auf der anderen Seite landeten wir dann wieder auf einer eher touristischen, gut ausgebauten Route, der 200, die zum Hochtannbergpass (1679) führt. In Warth bogen wir ab in Richtung Lechtal, wo dann der recht ursprüngliche Flexenpass mit seinen Galerie-artigen Tunnels in die Arlbergstrasse mündet. Alles ist sehr touristisch, die Strassen

gut ausgebaut, von der Galerie abgesehen, führt oft durch Ortschaften mit längeren Geschwindigkeitsbeschränkungen, doch die Berg-Kulisse ist grossartig. Der Arlberg selbst ist kaum als Pass zu erkennen und schon bald bogen wir ab in die Strecke zur Bielerhöhe, die man besser unter dem Namen Silvretta-Hochalpenstrasse kennt.

Wir hatten uns in einem Motorrad-Hotel, genauer B&B-Haus, dem Apart Vivaldi in der Gemeinde See gelegen, ein Doppelzimmer bestellt für den Samstagabend. Kurz vor dem Ortsende machten wir das Haus auf der linken Seite aus und ich drehte ein. Vor dem Haus stehend, wollte ich nicht den ganzen Parkplatz belegen und wollte rückwärts setzen, schliesslich gibt es ja einen «Rückwärtsgang» an der Sechszylinder-GoldWing. Den Knopf kannte ich, doch es gelang mir nicht, den Walking-Mode auf die Schnelle zu aktivieren. Schon standen zwei Töfffahrer da, um mir Schiebehilfe zu geben, und ich musste mich erklären, weshalb ich den Rückwärtsgang nicht fand – ui, war das peinlich!!! Schliesslich, mit etwas mehr Geduld, erkannte ich die Anleitung im Bildschirm und es gelang mir, tatsächlich, mit den dafür vorgesehenen Knöpfen vorwärts- und rückwärts zu setzen: Neben dem Knopf, im N-Modus, musste gleichzeitig die Fussbremse getreten werden. Dann konnte mit der Gang hoch (plus) – Taste vorwärts, mit der Gang runter (minus) – Taste rückwärts gefahren werden. Selbsterklärend, würde meine Freundin Karin sagen, sie, die seit Jahren sich mit Mac und iPhone herumschlägt... Nachdem wir unser Gepäck ausgeladen hatten, stellte ich die Maschine ins grosse Zelt, welches als Garage Schutz vor Sonne und Wetterunbilden bot. Jan, der Gastwirt kam mit seinem Auto angefahren und begrüsst mich, an der Rezeption erhielt ich den Schlüssel für das Zimmer im ersten Stock. An der Bar gab es ein kühles Bier, das hatten wir echt nötig, aber nicht wegen der Kilometer, die wir zurückgelegt hatten, sondern wegen der Hitze, die wir mit Ausnahme der Bergstrecken erdulden mussten während des ganzen Tages. Man kann zwar das Windschild in die tiefste Stellung fahren, aber es ist dann immer noch vorhanden und verhindert, dass die Zugluft direkt zur Besatzung vordringt. Für das Abendessen mussten wir auswärts gehen, wir fanden ein nettes Lokal in der Nähe, ein Restaurant im Erdgeschoss eines kleineren Hotels. Dort wurden wir, wie in Österreich üblich, sehr zuvorkommend bedient. Und das Essen war gut – und günstig für das Gebotene. Zur Feier des Tages leisteten wir uns einen lokalen weissen Apéro-Wein und zum Essen ein Glas Roten, auch aus der Gegend. Sogar für einen Dessert hatte ich noch Appetit, was sehr selten passiert. Zurück im Hotel nahmen wir dann noch das Feierabendbier an der Hausbar, wo wir noch Benzingespräche mit dem Wirt führen konnten, wie das halt so ist in einem Motorrad-Hotel. Er selbst fährt – KTM, klar! Aber er ist eigentlich Holländer, nur seine Frau ist aus der Gegend. Und bevor sie das Motorrad-Hotel hatten, verkauften sie Blumen, holländische, versteht sich.

Am nächsten Morgen hatte ich mir viel vorgenommen, ich wollte um 7 Uhr früh starten, um eine leere Silvretta-Hochalpenstrasse vorzufinden. Ganz schafften wir es nicht, aber es war kurz nach halb 8 Uhr (das ist für tobler-sche Verhältnisse schon SEHR gut) als wir losfuhren. In der Übernachtung war auch die «Silvretta Card» inklusive, d.h. wir durften nicht nur die Silvretta-Strecke gebührenfrei benützen, sondern wir hätten auch die öffentlichen Verkehrsmittel sowie die verschiedenen Bergbahnen zur freien Benützung gehabt. Wir waren aber mit dem Töff da – und was für einem! Heute war der Tag angesagt, neben ECON auch Sport und Tour-Modus zu fahren! Ich wollte den Benzinverbrauch testen. Die Ostrampe zur Silvretta ist relativ langweilig, erst das lange Tal, immer etwas ansteigend bis zur Bielerhöhe, erst danach kommt der Kurventanz: Wie alle übrigen Töff-FahrerInnen, wenigstens die meisten unter ihnen, liebe ich Linkskurven mehr als Rechtskurven sowie die Bergauffahrt mehr als die Talfahrt! Doch die GoldWing bremste genial vor den Kurven, schaltete (automatisch) zurück und ich konnte toll Gas anlegen in den Kehren! Verkehr hatte es praktisch keinen, nur wenige Motorräder und vereinzelte Autos waren um diese Zeit unterwegs. Bei der Zahlstelle an der Westrampe drehten wir auf einem Parkplatz um. Nun ging es wieder bergauf! Die 550 kg Fahrgewicht flogen den Berg hoch, ich drehte im SPORT-MODUS bis nahezu an den roten Bereich (Ivan, sorry, ich hatte Dir doch versprochen, die Maschine sorgfältig einzufahren!) und entsprechend heftig war jeweils das Gaswegnehmen, um die nächste Kehre zu fahren. In den Kehren kam mir die Idee, noch ein paar Fotos zu schiessen, daraus aber wurden Handy-Filme, die nun auf meiner Homepage stehen. Ohne zu forcieren, landete ich am Kurvenende auf der Fussraste – **meine** GoldWing müsste dann fahrwerksmässig etwas nachgebessert werden. ☺

Es war Viertel vor 10 Uhr, als wir zurück im Hotel eintrafen. Regina und Jan hatten bereits das Buffet abgeräumt, wurde es doch in dem Foyer, welches ursprünglich mal ein Blumengeschäft war, durch die Sonne immer wärmer. Doch wir durften noch etwas frühstücken, Butter und Joghurt wurden extra aus der Kühle geholt, Käse und Schinken war noch da, genauso auch Brot. So kamen wir doch noch zum Frühstück, das war echt lieb euch, ihr zwei tollen

Gastgeber. Danach hatte ich mir eine weitere Route ausgesucht, über kleinere Strassen zum Timmelsjoch zu gelangen: So, wie jeder die Silvretta fährt, so natürlich auch das Timmelsjoch, man ist also in guter Gesellschaft mit anderen Töfffahrern und Sportwagenpiloten! Doch der Weg dahin, über die Pillerhöhe, war genau so toll. Am Timmelsjoch war dann natürlich wieder Maut zu zahlen, wofür wohl? Wir Schweizer sind irgendwie blöd offenbar, lassen all die Touristen unsere schönen Passstrassen gratis befahren und sie bringen gleich noch ihren Picknick im Kofferraum mit aus ihren Herkunftsländern. Das Touristikmodell, diejenigen zu belohnen, die in unseren Hotels übernachten, mit Gratis-Angebot für den öV zu belohnen, ist sicher ein guter Ansatz – man kann ihn auch bei uns in gewissen Regionen finden.

Vor unserer Wegfahrt in See sendete ich an unseren Teneriffa-Freund Helmut, einem Südtiroler, ein SMS, um ihm mitzuteilen, dass wir in seiner Gegend wären. Als wir nach dem Timmelsjoch nach Meran fuhren, welches im Gegensatz zum Bergpass uns Backofenhitze entgegenschmettete, hielt ich im Schatten bei einer Tankstelle an und konsultierte mein Handy: Tatsächlich hatte er sich gemeldet, dass er in Bozen selbst wohne. Von Meran nach Bozen ging es über zwei weitere Pässe, den Gampen- und den Mendelpass, beides Pässe mit wenig Höhenmeter, aber schön angelegten Strassen in einer tollen Gegend. Als wir dann in Bozen einfuhren, meldete ich mich telefonisch bei Helmut und er lotste uns ein, eine einfache Steckle, weil er gleich in der Nähe des gutausgeschilderten Hauptbahnhofes wohnte, beim ehrwürdigen 5-Sterne-Hotel Laurin. Ich staune immer wieder, wie im Ausland solch starkbefahrene innerstädtische Strassen in Tunnels verlaufen, in Zürich hätte man auf derselben Strecke wahrscheinlich mindestens ein Dutzend Kreuzungen mit Ampeln gehabt, um ans Ziel zu kommen. Das gibt der Stadtbevölkerung mehr Lebensqualität, weil dieser unvermeidliche Individualverkehr nur noch kurze Fahrstrecken auf der Wohnebene ergibt. In Zürich richtet man einfach neben den fast flächendeckenden Tempo 30-Zonen nun weitere 30er-Strecken auf Hauptverkehrsverbindungen ein, um die Anwohner vor Verkehrslärm zu schützen! Die Politik geht wahrscheinlich eher dahin, den Durchgangsverkehr auf die bereits verstopften Umfahrungsstrassen zu lenken ... Das Zusammentreffen mit dem 60jährigen deutsch-sprechenden Italiener, der schon seit 10 Jahren in Rente ist, war ein tolles Erlebnis am Rande unserer 3-Tages-Tour. Er selbst fährt eine 1000er-Virago, die er aber vorwiegend an Abenden auf kleinen Touren in die nähere Umgebung benützt, um der sommerlichen Hitze zu entfliehen. Für kleine Enduro-Trips hat er eine XT 550, die er auch in Teneriffa mit dabei hatte. Ihn lernten Siggie und ich im Winter 2015 kennen, als wir mit unserem HiAce-Bus auf dem Landweg nach Teneriffa fuhren.

Da der Tag inzwischen schon recht fortgeschritten war, bogen wir auf die autobahn-ähnliche Schnellstrasse in Richtung Reschenpass, die uns vorbei an Meran führte. Der Tank war inzwischen ziemlich leer und ich hatte ausgerechnet, dass es aber noch bis Österreich reichen sollte, da das Benzin einiges günstiger ist als in Italien. Der Tempomat führte uns (hoffentlich) wieder bussenfrei durch die Tempozonen von Italien, deren Radargeräte im Gegensatz zu uns immer ausgeschildert sind. Je näher wir dem Reschen-Pass kamen, desto spannender wurde die Strassenführung und die Gegend des oberen Vinzgaus nahe der Schweizergrenze bei Santa Maria. Der Stau-See auf dem Reschenpass hat die ursprüngliche Linienführung wie auf der Bielerhöhe verschwinden lassen, so merkt man auf der neuangelegten Uferstrasse eigentlich kaum etwas vom Pass und vom Grenzübertritt nach Österreich. Ich betankte die GoldWing mit 19,7 Litern bei einem Tankinhalt von 21,1 Litern, was ich aber zu diesem Zeitpunkt nicht wusste. Die Restanzeige auf den Instrumenten zeigte immer noch eine Fahrstrecke von 70 Kilometern an, rein rechnerisch gesehen hätte es beim errechneten Verbrauch nur noch für 46 km gereicht – vielleicht war ich zuvor auf der wenig kurvenreichen Strasse bei gleichbleibender Geschwindigkeit mit dem Tempomaten viel sparsamer gefahren als in den ersten 250 der insgesamt 360 Kilometer bis zum Tankstopp. Der Norden des Reschenpasses ist bestens ausgebaut, war am Sonntagabend nur spärlich befahren und so flogen wir förmlich unsrem Ausgangspunkt, dem österreichischen Landeck entgegen. Diesmal, in Anbetracht der späten Stunde, entschlossen wir uns für die Umgehungsstrasse, welche in km-langen Tunneln verlief, die paar letzten Kilometer dann wieder auf der Arlberg-Route. In Pians bogen wir ab in Richtung Bielerhöhe und schon bald landeten wir kurz nach 20 Uhr zurück in See, unserem Ausgangspunkt, wo wir um 11 Uhr die 412 km lange Rund-Reise gestartet hatten. Karin war froh, absteigen zu dürfen: Offenbar war der Beinwinkel nicht optimal (die Trittbretter für den Soziusfahrer lassen keinen Spielraum zu für Positionswechsel) für sie und sie beklagte sich über den Tag mit zunehmenden Knieschmerzen.

Da das Restaurant vom Vorabend das Salatbuffet bereits abgeräumt hatte, zogen wir weiter und landeten in einem nicht weniger gastlichen Lokal, wo wir den Abend bei einem kühlen Bier und mit einem feinen Znacht ausklingen liessen. Schliesslich fielen wir, nach dem letzten Bier an der Hausbar, wo wir dem Wirt den wohlverdienten Feierabend gönnten, schnell in einen Tiefschlaf: Draussen gurgelte der Bergbach, es hatte richtig schön abgekühlt und die Träume dürften sich um das Dahingleiten in der tollen Berglandschaft gedreht haben ...

Auch am letzten Tag hatten wir uns noch viele Kilometer vorgenommen, so nahmen wir uns vor, für Frühstück und Abfahrt etwas früher zu starten. Doch mit Zimmerräumen, bezahlen und Töff packen (die Seitenkoffer schauen zwar riesig aus, aber lassen sich nur schwer beladen) wurde es schliesslich doch wieder gegen 11 Uhr, bis wir losfuhren. Wir nahmen die gestern Abend in umgekehrter Richtung gefahrene Strasse oberirdisch in Angriff in Richtung Reschenpass. Bei der ersten Möglichkeit bogen wir kurz vor der italienischen Grenze ab Richtung Schweiz, Unterengadin. Nun hiess es wieder «anständig» fahren und die Gesetze einzuhalten: Einige Baustellen behinderten das Vorwärtskommen, aber die Strassen im Unterengadin führen nun auch alle um die engen Bergdörfer und, wenn da nicht das Tempo 80 ausserorts wäre, man hätte es wieder fliegen lassen können. Ich verstehe noch immer nicht, weshalb die Behörden von der Ausnahmemöglichkeit, auf gut ausgebauten Strassen vom Geschwindigkeitslimit abzuweichen, z.B. mit Tempo 100 auf Autostrassen-ähnlichen Strecken, Gebrauch machen. So ist es einfach sehr einschläfernd und die Autofahrer haben schön Zeit, mit ihren Smart-Phones hinter dem Steuer zu spielen... – was wir beim gemächlichen Überholen gut beobachten können: Fährt ein Autofahrer mit einem etwas grösseren Abstand zum Vordermann, dann ist er zu 100% damit beschäftigt, irgendwelche E-Mails oder SMS zu lesen! In Zernez bogen wir ab in Richtung Ofen-Pass, wo wir an diesem Tag erstmals von einem (finnischen) Töfffahrer auf einer Sportmaschine überholt wurden. Offenbar kennt er die Regeln und die Bussenhöhe in der Schweiz nicht, denn er brauste mit bestimmt 140 Sachen auf und davon. Auf dem Ofenpass gab es dann das obligate Gipfelfoto, danach kam der Abstieg ins Münstertal. Ich erzählte Karin von meinem Erlebnis von 1976, als ich nach Jugoslawien in die Töff-Ferien fuhr: Nachdem uns der Zöllner in Santa Maria durchgewinkt hatte, hielt ich nochmals am Strassenrand an, um ganz sicher zu sein, dass ich meine Identitätskarte dabei hatte. Sie kam nirgends hervor und so bezog mein Töffkollege auf dem Campingplatz Quartier, während ich mich wieder auf den Rückweg machte: In Rekordzeit kehrte ich über Ofen- und Flüela-Pass zurück ins Tösstal, um meine zuhause bereitgelegten, aber liegengebliebenen Papiere an mich zu nehmen und zum zweiten Mal am selben Tag in die Ferien losfuhr – typisch Tobler, würden all jene sagen, die mich schon lange kennen. Dieses unvergessene Erlebnis hat mich fürs Leben gelernt: Abgesehen von einem Flugbillet, in der heutigen Zeit nicht mehr von grosser Bedeutung, habe ich danach nie mehr etwas zuhause liegen lassen. Wir hielten kurz nach dem Zoll an für eine erste Rast, bevor wir uns auf die Stilfser Joch-Strecke begaben. Es war zwar Montag, aber am Stelvio ist immer Rush-Hour!!! Eine Motorradgruppe aus Neuseeland war u.a. unterwegs, das Postauto – daneben unzählige Radfahrer, die von den Autofahrern nur sehr schwierig überholt werden konnten, usw. usw. Irgendwie mischelten wir uns an den entstandenen Staus vorbei und schon bald hatten wir freie Fahrt. Wow, war das eine Gaudi, von Serpentine zu Serpentine (insgesamt sind es am Stelvio deren 48!) zu preschen, das Automatik-Getriebe schalten zu lassen – so nahtfrei, ohne Kraftverlust hochzuschalten und beim Bremsen auf die nächste Haarnadel-Kurve immer den richtigen Gang drin zu haben: Der Tour-Modus ist bei diesen Verhältnissen genau richtig, nicht zu aggressiv, aber man hängt toll am Gas und an der Power, die dieser Sixpack-Riese mit den 1833 Kubik produziert. Die Strasse selbst ist in einem relativ guten Zustand, auch wenn sie, gegenüber meinem letzten Besuch schon wieder gelitten hat. Die obersten Kehren kurz vor der Passhöhe liegen den grössten Teil des Jahres unter Schnee. Und dass nun regelmässige Postkurse bestehen, trägt seinen Teil dazu, denn ausser ein paar verirrtten Wohnmobilen, fahren wohl kaum schwere Fahrzeuge über diesen Pass. Auf der Passhöhe suchten wir uns eine Toilette, es gibt neben wenigen Speiserestaurants vorwiegend Souvenirshops, die alle etwa das Gleiche verkaufen. Die Shirts für Sport-Velofahrer scheinen ein beliebter Artikel zu sein. Nachdem wir uns dem Pulk wieder rausmanövriert hatten, (nun wusste ich, wie man den Walking-Mode aktiviert ☺) begaben wir uns auf die Bergabstrecke nach Bormio. Diese ist in einem schlechteren Zustand, doch insgesamt auch mit gegen 30 Kehren ausgestattet. (Die übrigen Kurven kurz nach der Passhöhe sowie die letzten zwei Kurven eingangs von Bormio kann man nicht mitzählen, sie sind zwar auch so angelegt, haben aber nichts mit Haarnadel-Kurven zu tun.) Bei der Bergabfahrt tauchte hinter mir plötzlich ein niedriger Flitzer auf, ein McLaren, wie es sich später herausstellte, der mich pushte. Da ich mir um meine (Schräglag-) Grenzen im Klaren war, liess ich ihn bald mal überholen. Ich nahm die Verfolgung auf, hatte aber

wegen der Spitzkehren keine Chance, die dieser mit einem viel höheren Kurventempo fuhr. Doch bei Beschleunigung und beim Bremsen konnte ich mithalten. Da er weiter unten in den schmalen Tunnels von einer Autokolonne aufgehalten wurde, zog ich dann später wieder an ihm vorbei. In Bormio angekommen, ging es gleich weiter zum nächsten Pass, dem Gavia-Pass. Das erste Mal hatte ich ihn 1977 auf dem Weg nach Griechenland befahren, weil ich in Tirano falsch abgebogen war ... Geplant war die Route über den Tonale-Pass. Als ich den Fehler erkannte, waren wir schon über 30 Kilometer in die falsche Richtung gefahren. Als ich die Karte studierte, sah ich eine kleine Strasse eingezeichnet, die von Bormio direkt zum Tonale führte. Die Strasse begann auch damals anfangs breit, dann wurde sie immer enger und enger und schliesslich endete sie in einer einspurigen Kiesstrasse, die wenig nach einem Pass aussah, wie ich es aus der Schweiz kannte: Inzwischen waren wir aber schon über 70 Kilometer gefahren, da gab es kein Umkehren mehr. Schliesslich führte der Weg über blank behauenen Fels und kurz vor der Passhöhe führte er durch eine Riesenpfütze, bei der ich Dieter, meinen Reisegefährten, bat abzusteigen, da ich nicht wusste, wie tief der See war. Ich kam auf der anderen Seite heil an und nach dem Pass führte ein sehr steiler, total unebener Weg hinunter mit Kuhgattern, die geöffnet und wieder geschlossen werden mussten: Ich liess den Töff, vollbepackt für Zeltferien in Griechenland, mit beiden Füßen am Boden und abgestelltem Motor mit der Kupplung als Bremse am Hinterrad und vorsichtiger Vorderradbremse ganz langsam die ersten Meter hinunterrollen, bis Dieter wieder aufsteigen konnte und wir unsere Fahrt fortsetzen konnten. Davon ist am Pass heute kaum etwas zu sehen, aber er ist mit dem Auto immer noch über weite Strecken sehr eng. Auf der Passhöhe gönnten wir uns eine längere Pause, schossen Fotos und verpflegten uns mit Eingeklemmten, die wir uns im Restaurant beschafften. Als wir auf dem Bänklein hockten, die Ruhe und die Bergwelt genossen, fuhr tatsächlich wieder der McLaren von vorher vorbei. Auf dieser schlechten Strasse mit einem so tiefliegenden Auto zu fahren, war bestimmt keine gute Idee, er dürfte an mehreren Stellen aufgesetzt haben. Er war mit SZ-Schildern ausgerüstet, SZ 44... ! Die Abfahrt war wenig dramatisch, im Süden breiter und besser ausgebaut als im Norden und schon bogen wir in die Tonalepass-Strecke ein. Diesmal bog ich aber in die richtige Richtung ab. Während es oben auf dem Berg noch angenehm warm war, erwartete uns im Tal wieder die Hitze und auch Touristenverkehr, er hielt sich aber in Grenzen und es gab immer gute Überholmöglichkeiten. Auf dem Weg nach Tirano, dem Ausgangspunkt für den Berninapass, kam noch der Aprica-Pass, eine schön zu fahrende und flüssige Bergstrecke mit wenig Tempobeschränkungsstrecken. Es war schon fortgeschrittener Tag und wir mussten noch heute nach Hause, so liessen wir es fliegen. Trotz all dieser Passstrassen und Höhenmeter tankte ich nach dem Grenzübertritt in die Schweiz nach 360 Kilometer auf und errechnete nur einen Benzinverbrauch von 5,2 Litern. Nun hiess es wieder Geschwindigkeit ausserorts zu reduzieren, wenn ich meinen Führerausweis nicht loswerden wollte. Die Bündner Polizei ist berühmt für ihre hinterhältigen Radarfallen. Allerdings lud die Bernina-Strasse nicht wirklich zum Schnellfahren ein, denn sie ist grösstenteils in einem fürchterlichen Zustand. Auch am darauf folgenden Albula-Pass kommt man mit den 80 km/h meistens nicht in den Clinch, da man sie aufgrund der vielen Kurven gar nicht ausfahren kann. Erst auf der Strecke in Richtung Tiefencastel gibt es Teile, die mit der erlaubten Geschwindigkeit keinen Spass mehr macht: Es ist die Ausnahme im Gesetz vorgesehen, dass auf gut ausgebauten Strassen auch 100 km/h signalisiert werden kann, nur wird davon nie Gebrauch gemacht. Das ist mir bereits im Unterengadin – auch Bündner Revier – aufgefallen. So trafen wir schliesslich bei Thusis wieder auf die San Bernardino-Strecke, ab da nahmen wir die Autobahn nach Hause bis in den Kreisel Hinwil, mit einem kurzen Halt in der Raststätte Glarnerland. Der Gedanke, die tolle Maschine wieder abgeben zu müssen, tat weh. So genossen wir dann noch die Fahrt über Ringwil-Bäretswil nach Bauma, machten noch ein tolles Sonnenuntergang-Foto, welches nun die Facebook-Seite von Karin zierte. Das Einzige, was ich echt sagen muss, was Honda nicht gut gelöst hat, ist der Gepäckraum: Er ist nicht nur viel kleiner in den Seitenboxen, sondern dazu auch noch zerklüftet. Das müsste man bestimmt anders lösen können. Und das Beste daran, abgesehen vom Automat, dass ich den Zündungsschlüssel nicht mehr suchen muss, wenn ich die Töffjacke dabei habe. Ich darf nur die Töffjacke im Hotelzimmer nicht vergessen, wenn ich was im Töff holen muss.



Die nigel-nigel-neue Maschine, die ich am Freitagabend, dem 6.Juli übernahm und am Montagabend, dem 9.Juli zurückbrachte, hatte gerade mal 63 Kilometer auf dem Tacho! Am ersten Tag konnte ich es mir nicht verkneifen, noch eine kleine Runde zu fahren: Dann waren es 233 km am Start zu der Drei-Tages-Tour über insgesamt 19 Pässe in der Schweiz, in Österreich und Italien.

Auf den insgesamt 1460 Kilometer verbrauchte die Maschine total 78.14 Liter Benzin, was einem Durchschnittsverbrauch von 5.35 l/100 km entspricht, was sehr wenig ist in Anbetracht von Gewicht und meiner Fahrweise. Ich fuhr über weite Strecken ECON und benutzte so viel wie möglich (Radar lässt grüssen!) den Tempomat, vor allem innerorts. Das reduzierte Tankvolumen führt also nicht zu einer geringeren Reichweite.

Auf dem Bild: Links Ivan Eberle (Honda-Keller) und ich.

