

Die Reise vom Waldsterben zum Klimagipfel: Lüge oder Wirklichkeit?

Ganz zu Beginn meiner Fahrlehrerkarriere fand in der Schweiz das «Waldsterben» statt: Mit Bildern aus der Tschechoslowakei wurde uns suggeriert, wir wären auf dem besten Weg dazu, unsere Umwelt nachhaltig zu zerstören. Nach extrem trockenen Sommern 1983 und 1984 folgten extrem kalte Winter mit Temperaturen in Zürich über Wochen von minus 20 Grad! Warum ich das so genau weiss? Damals war ich jeden Morgen als Zeitungsverträger am Zürichberg unterwegs und erlebte das Wetter buchstäblich hautnah: Während ich im Sommer zu Fuss meine Tour in etwa 45–50 Minuten absolvierte, war es bei minus 20 Grad eine zweistündige Tour: Bei dieser Kälte konnte man keinen Schritt rennen, wegen des gefrorenen Bodens wie auch wegen des Atmens. Da es zwei Winter hintereinander so kalt war, schrieben die Zeitungen damals, dass dies «der Anfang der nächsten Eiszeit» sein könnte...

Unser Wald, für den sich sonst nicht so viele Leute interessieren – dessen Pflege auch teilweise in vergangenen Jahrzehnten, seit die Leute kein Holz mehr zum Heizen brauchten, vernachlässigt worden war – zeigte nach diesen kalten Wintern Anzeichen von Schäden, die von vielen («Grün» war politisch inzwischen auf den Plan getreten) als besorgniserregend taxiert wurden: Den Bäumen wurden in der Stadt Zürich je nach Zustand gelbe, rote oder grüne Bänder umgelegt. Es war ein tristes Bild, einer Allee nachzufahren, wo vorwiegend «sterbende» Bäume den Strassenrand säumten. In der Presse und im Fernsehen tauchten Bilder aus der Tschechei auf, die durch die Schwerindustrie entlaubte Wälder und tote Bäume zeigten. Das Schreckensgespenst wurde so eindrücklich geschürt, dass aus dem Verbot von Katalysatoren bis November 1985 ein Obligatorium für Neuwagen ab dem 1. Januar 1987 wurde: Das Resultat einer *Sondersession des Bundesparlamentes* wegen des Waldsterbens, europaweit ein Unikum. (Fast) Alles wurde dem Individualverkehr in die Schuhe geschoben. Dass aber genauso die Heizungen der vielen neugebauten Wohnblocks, die Kehrichtverbrennungsanlagen, in grosser Zahl seit den 60er-Jahren gebaut, oder die ständig wachsende Industrie zur Luftverschmutzung beitragen, wurde beinahe ausgeklammert. Das Gute der ganzen Übung ist, dass seither alle Emittenten so nach und nach ihren

(Fortsetzung auf Seite 6)



Mit der BMW S 1000 RR greifen nun die Bajuwaren nach den Sternen. Sie wollen den Japanern bei den Supersport-Maschinen das Fürchten lernen, was mit nominell 193 PS aus 1000 Kubik offenbar gelungen ist. MOTORRAD hat sogar 202 PS gefunden!



Endlich ist sie da, der neue Sporttourer VFR 1200 F von Honda! Das V-4-Konzept neu definiert, zielt mit dem Kardanantrieb eindeutig in die BMW-Klientel. Die deutschen Motorradchriften lassen an ihr (fast) kein gutes Haar...

Motorrad-Jahr 2010: Stärker, schneller, besser?

202 PS – darauf hat die Welt gewartet: Während sich in den Achtzigerjahren die deutschen Hersteller und Importeure eine «Selbstbeschränkung» von 100 PS auferlegten (stärkere Maschinen mussten grau, also ohne Segen des offiziellen Importeurs eingeführt werden), setzt nun prompt BMW die Latte, woran sich die (japanische) Konkurrenz orientieren muss, wieder eine Stufe höher! Während die TÖFF-Presse ehrfurchtsvoll aufschaut, hat die Sensationspresse garantiert bald wieder genügend Futter, um gegen alle Motorradfahrer zu hetzen! Im Gegensatz zum Auto, wo man für 200 PS mehr als 50'000 Franken in die Hand nehmen muss, bekommt man sie auf 2 Rädern um die Hälfte. Fragt sich nur, wo man ein solches Gerät auf unseren Strassen dementsprechend sicher bewegen kann?

202 PS



Die Zeit der schnellen Würfe ist vorbei: Heute lässt sich jeder Hersteller auch aus Kostengründen Zeit, bis er ein neues Modell lanciert. Pannen, wie es jüngst bei Aprilia passiert ist, dass sie die Journalisten nach Hause schicken mussten, weil bei der Neuvorstellung alle Motoren geplatzt waren, gehören zur Seltenheit. Dass aber die Kunden wegen der schnellen Modellwechsel zu Testfahrern werden, scheint für zumindest europäische Hersteller eine

Alternative: Hauptsache die Verkaufszahlen stimmen.

Solche Spielchen können sich die Japaner nicht leisten: Schon wegen der weiten Distanzen zum Markt gehen sie keine Risiken ein. So muss sich der Kunde um Jahre gedulden, bekommt dann aber ein ausgefeiltes Produkt – guter Wein braucht auch seine Zeit zu reifen: Na dann, prost!



Die Japaner legen die Einsteigermodelle neu auf! Links die erneuerte ER6-n von Kawasaki, mit noch frecherem Design, rechts die XJ6 Diversion von Yamaha, die es nun in 3 Versionen gibt: Ohne, mit Halb- und mit Vollverschalung.



Gegen oben keine Grenzen: Die Boss Hoss mit ihrem V-8 mit 5,7 Liter Hubraum, 355 PS und 535 kg Lebendgewicht kann auch in einer Ausführung mit 8,2 Liter-Motor, 502 PS und 625 kg geordert werden. Wer sich lieber mit 3 Rädern eindecken will, muss sich das Triumph 2,3 Liter-Trike von Rewaco anschauen, mit Autoprüfung zu fahren: Preis unbekannt.

