

Honda GL 1000 Gold Wing

Wie de Wuildn

Das Spießbrutenleben eines Motorradfahrers

Von Josef Joffe

Den freundlichen Motorradfahrer erkennt man schon lange nicht mehr an den Fliegen zwischen seinen Zähnen. Das Lächeln trägt er jetzt unter Glas — im Integralhelm. Wehendes Goldhaar ist eine Legende aus der Zigarettenreklame: Hierzulande schirmt sich *Easy Rider* ab; dafür sorgen das Wetter, das Gesetz und die Versicherung, die bei Helmlosigkeit Teilverschulden unterstellen kann.

Die Hülle wird zur Kapsel. Mit Helm, Leder-Overall und leuchtfarbenem Regenanzug sieht man aus wie ein außerirdisches Wesen — und wird auch so angesehen. Die Honda GL 1000 Gold Wing habe ich in Offenbach abgeholt; im Odenwald mache ich die erste Station. Das Hotel „Zum Hecht“ hat keine Rezeption, aber viele Gummibäume in der guten Stube. Unter den pikierten Blicken der abendessenden Kurgäste bahne ich mir knatschenden Schrittes — den Helm artig unterm Arm — den Weg zum Tresen. „Hätten Sie noch ein Zimmer frei?“ Pause. Dann siegt der Geschäftssinn. „Also, Nummer 415 können Sie noch haben.“ Der Jungkoch führt mich ab, weg von der Kupfer- und Schmiedeeisen-Herrlichkeit des „Hechts“ in die abseitige Dependence. Zimmer 415 entpuppt sich als ehemalige Chauffeurs-Kammer im Klappbettformat und im vierten Stock. Meine Honda hat es besser; sie darf im ehemaligen „Königreich-Saal“ der Zeugen Jehovas übernachten. Ein später Trost wird mir vom Jungkoch zuteil. Beeindruckt von den vier Zylindern und der Wasserkühlung, gelobt er, die letzte Portion Schwertzinger Stangen-spargels für mich aufzuheben.

Am nächsten Tag geht es auf die Autobahn.

Die Honda zieht wie auf Schienen geradeaus — auch wenn man in die Kurve will. Die Maschine wiegt knapp sechs Zentner und bringt es auf rund 200 Stundenkilometer; da fordern Newtons Bewegungs- und Trägheitsgesetze unweiger-

lich ihren Tribut. Die Kombination von rasanter Beschleunigung (von 0 auf 100 km/st in 4,5 Sekunden) und schierer Masse prädestiniert die Gold Wing zum Geradeauslauf, aber nicht zur flinkfüßigen Kurvenfahrt. Für ihre Geschwindigkeit ist die Honda GL 1000 fast schon zu schwer. Sie wiegt im Schnitt einen Zentner mehr als ihre Ein-Liter-Konkurrenten von Laverda, BMW und Kawasaki.

Was ihr an Wendigkeit fehlt, macht die Gold Wing an Fahrkomfort mehr als wett. Ihr wassergekühlter Boxermotor (plus Kardanwelle an Stelle des Kettenantriebs wie bei den kleineren Modellen) ist, was man „kultiviert“ nennt: Er ist ungewein leise, elastisch und beispielhaft vibrationsfrei. Die Fünf-Gang-Schaltung ist präzise, die Kupplung ein Kinderspiel auch für Finger, die sonst nur elektrifizierte Schreibmaschinentasten drücken. Hondas dickster Pluspunkt waren schon immer seine ausgereiften Motoren — weniger berühmt ist das Werk für seine Fahrgestelle.

Die verbesserte Version der GL 1000 — die K II, die diesen Sommer auf den Markt kommt — hat einen neuen Steuerkopf, der das alte „Markenzeichen“ der Honda-Familie verblassen läßt: Auch bei Höchstgeschwindigkeit liegt das Gefährt gerade wie ein Rammbock auf der Straße. Ihre Vorderpartie rüttelt und schüttelt nicht — auch ohne die Lenkungsdämpfer, die manche bei der älteren Version und den leichteren Modellen nachträglich einbauen ließen. Nur

die Hinterradprobleme sind noch nicht ausgegült. Das Überqueren von Längsrinnen wird immer wieder durch einen kleinen, aber häßlichen Hüpfen angezeigt — der sich bei hohen Geschwindigkeiten als kleiner Adrenalinstoß im eigenen Körper fortsetzt.

Ansonsten haben sich die Honda-Konstrukteure viel Mühe mit ihrem Flaggsschiff gemacht: große übersichtliche Instrumente, handgerechte Bedienungselemente und viel nützlicher Komfort wie etwa ein geräumiges Handschuhfach, ein Helmschloß und ein Seitenständer für die Vergeßlichen, der beim Anfahren automatisch wegklappt. Ein besonders nützliches Novum ist die Blinkerakustik, die den Fahrer mit ihrem durchdringend-schillen Piepsen ermahnt, den Fahrtrichtungsanzeiger zurückzustellen. Das Hör-Signal hat außerdem noch zwei weitere Vorteile. An einer Ampel zieht sie mehr Aufmerksamkeit und mißtrauischen Respekt auf sich als laut blubbernde Auspuffrohre. Auf der Autobahn verhilft das Merksignal dem Realitätsprinzip zur Geltung: Wenn man es nicht mehr hören kann, dann fährt man zu schnell. Ab 170 Stundenkilometer übertönen die Fahr- und Windgeräusche alles andere.

Überhaupt ist auf der Autobahn Realitätsinn wichtiger als alle PS. Die Wirklichkeit wird von der Mehrheit bestimmt — und das sind die Autofahrer. Der Gegner sitzt auf vier Rädern, der einen nicht sieht, nicht sehen will und nicht fassen kann, daß ein Motorrad genausoviel Anspruch auf eine ganze Fahrbahn hat wie er selbst. Der Fußgänger in der Stadt hat wenigstens noch den rettenden Bürgersteig, der Radfahrer den separaten Fahrradweg. Doch für den Motorrad-

654414

Technische Daten: Honda GL 1000 Gold Wing (K II)

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor mit obenliegenden Nockenwellen und Druckumlaufschmierung. 999 ccm, 82 PS bei 7500 U/min. Normalbenzin.

Kraftübertragung: Fünftanggetriebe, fußgeschaltet. Kardanwelle.

Bremssystem: Vorn Doppelscheibenbremse, hinten einfache Scheibenbremse, hydraulisch betätigt.

Höchstgeschwindigkeit: Sitzend: 186 km/st. Liegend: 196 km/st.

Beschleunigung: Von 0 auf 100 km/st: 4,5 Sekunden. Von 0 auf 140 km/st: 8,9 Sekunden.

Benzinverbrauch: Autobahn (ca. 130 km/st): 10,7 l/100 km. Landstraße (ca. 90 km/st): 8,7 l/100 km. Tankinhalt 19 Liter.

Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen. Vorn Teleskopgabel, hydraulisch gedämpft. Hinten Schwinge mit fünffachverstellbaren Federbeinen, hydraulisch gedämpft.

Gewichte: Leergewicht: 285 kg. Zulässiges Gesamtgewicht: 471 kg.

Steuer und Versicherung: Steuer: 144 Mark. Haftpflichtversicherung (1 Million Schadenssumme): 1725 Mark.

Empfohlener Preis: 8448 Mark

fahrer geht die Minute der Wahrheit nie zu Ende: Er wird von hinten gejagt, von rechts überholt, von links geschnitten. Der Autofahrer, der beim Überholen einen normalen Bogen zieht, der vorschriftsmäßig die Spur wechselt, bleibt ein rarer Sendbote der Koexistenz.

Vor mir liegt als nächste Etappe München; hinter und neben mir wogt der Ferienverkehr aus drei Bundesländern und der Strom der ganz Schnellebigen, die zum Wochenende mal kurz nach Venedig wollen. Nach zwei Stunden Autobahnfahrt gebe ich auf und suche auf dem Rastplatz in der Karte nach einer gemächlicheren Nebenstrecke. Neben mir steht kauend ein Lastwagenfahrer: „Des mocht heit koan Spaß net!“ konstatiert er mit der doppelten Verneinung seiner bajawarischen Heimatsprache. „Woher wissen Sie?“ — „Na, die fahrn ja heit wie de Wuiln.“

Aber auch im Stadtverkehr hört der Kalte Krieg um den Lebensraum nie auf — er läuft nur langsamer ab. Es soll Leute geben — nette Leute — die nach einer solchen Hatz dem Mitmenschen im Auto bei der nächsten Ampel eins

aufs Dach geben — buchstäblich, mit der flachen Hand. Es gibt zwar keine Beule, aber drinnen dröhnt es dann wie nach einem mittleren Stein Schlag, und wenn sich der Autofahrer von seinem Schrecken erholt hat, sieht er nur noch die dunklen Mündungen der Auspuffrohre über die Kreuzung huschen.

Nicht, daß die PS-Ritter Unschuidslämmer wären. Wenn es ihnen paßt, verhalten sie sich genauso, wie sie von den Autofahrern behandelt werden — als Zweirädler. Sie stürzen sich unvermittelt aus der Fahrspur, keilen sich zwischen zwei dahinrollenden Autoschlangen ein und spritzen von einer Bahn in die andere.

Der Leichtsinns der einen und der Starrsinns der anderen hinterlassen die entsprechenden Blutspuren in der Unfallstatistik. Im vorigen Jahr kamen pro hundert Millionen gefahrene Kilometer 65,3 Motorradfahrer, aber nur 2,8 Autofahrer ums Leben. Wer schuld hat, bleibt dahingestellt; entscheidend ist nun mal der Unterschied zwischen einer Leder- und einer Blehhaut, zwischen zwei und vier Rädern. Der Kopf ist die wichtigste Knautschzone des Motorradfahrers: Bei 67 Prozent aller Motorradunfälle wird der Schädel blessiert.

Das Verdikt der Versicherungen steht ebenfalls fest: Die Haftpflichtversicherung für eine 82-PS-Maschine wie die Honda GL 1000 kostet 1725 Mark, die Vollkaskozulage bei 650 Mark Selbstbeteiligung beträgt 2055 Mark. Warum fahren die Leute dann noch? Freiheitsdrang? Geltungsbedürfnis? Potenzprobleme, die mit martialischer Kluft, Imponiergehabe und viel Krach überspielt werden? Die meisten Motorradfahrer sind Normalbürger. In Süddeutschland pilgern sie jedes Wochenende zu Hunderten auf den Kesselbergpaß zwischen Kochel- und Walchensee.

Auf dem Parkplatz in der Kurve 16 fachsimplen die einen, während die anderen mit Kennerblick die Renommierunden der Neuankömmlinge auf Seitenlage und Geschwindigkeit taxieren. Die Idylle ist kleinbürgerlich. Man zeigt sich und zeigt vor: Die Sonderlackierung, das glitzernde Zubehör, die blankgewienerte Maschine — dazu die Freundin oder Ehefrau im hautengen Dreß mit Stiefelchen, die in der Maschinenfarbe leuchten.

Sie haben etwas gemeinsam, sind aber keine Gemeinschaft — genauso wie Kleintierzüchter oder Heimfilmer, die durch den Gegenstand ein Quentchen Solidarität in einer gesichtslosen Gesellschaft finden. „Es macht halt Spaß“, sagt ein Familienvater, dessen schütteres Haar und Wohlstandsbauch eher Behäbigkeit signalisieren.

Es macht Spaß und hat einen Hauch wohlfeiler Exklusivität: 8500 Mark, die sonst gerade noch einen abgemagerten Kadett kaufen, katapultieren den Normalverbraucher auf einer Honda Gold Wing an die Spitze der Motorradhierarchie. Oder gleich in den Himmel. „Herr, wenn ich meine Geschwindigkeit beschleunige“, heißt es im Psalm der Berliner Motorradfahrer, „so fühle ich den Hauch Deiner Ewigkeit... Amen.“