



Wieviel Töff braucht der Mensch?

Ob auffälliger Chopper, gemütlicher Cruiser, Supersportler oder hochbeinige Offroad-Maschine – das Angebot der Hersteller aus Asien, den USA und Europa ist so gross wie nie zuvor. Wieviel Töff das einzelne Individuum wirklich braucht, werden vom geplanten Einsatzzweck und vom jeweiligen Budget bestimmt.

Chopper...

sind für die Show vor dem Strassencafé und fürs genüssliche Dahingleiten auf möglichst ebenen und nicht allzu kurvenreichen Strassen konzipiert. Angetrieben werden sie von grossvolumigen, niedertourigen V2-Viertaktmotoren und sie verfügen über eine längere, gereckte Vordergabel mit schmalen Vorderrad sowie ein fettes Hinterrad. Für die oft stufenförmig ausgeführte Sitzgelegenheit gilt: Je näher am Asphalt umso trendiger. Durch die geringe Schräglagenfreiheit und spezielle Sitzposition, die sie ihrer Besatzung durch die nach vorne verlegten Fussrasten aufzwingen, ersticken echte Chopper jegliche sportliche Ambitionen schon im Keim. Sie richten sich klar an Freunde des „american way of riding“, die lieber gemütlich die Show geniessen, anstatt risikoreich die Limiten der Quer- und Längsbeschleunigung ausloten.

Cruiser...

sind die nahen und komfortablen Verwandten der Chopper. Eine eindeutige Abgrenzung zu diesen ist deshalb nicht immer möglich. Als Antriebsquelle dienen vornehmlich grossvolumige V2-, V4-,

Abmessungen, zwingen Cruiser ihrem Piloten einen runden, sanften und nicht aggressiven Fahrstil auf.

Tourer...

verwöhnen Fahrer und Beifahrer mit ausgeprägtem Langstreckenkomfort, seidiger, drehmomentstarker Leistungsentfaltung und ausgeklügelten, meist integrierten Gepäcksystemen. Als Antriebsquelle dienen V2-, V4-, Reihenvierzylinder- oder Zwei- und Sechszylinderboxer-Viertaktmotoren. Ein echter Tourer ist für Tagesetappen von 600 bis 1200 Kilometern und eine flüssige Fahrweise auf gut ausgebauten Überlandstrassen und Autobahnen gebaut.

Strassen-Sportmotorräder...

sind auf eine maximale Performance der Längs- und Querdynamik und maximale Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Sündhaft schön gefertigte, spurstabile Alurahmen eifern mit hochdrehenden, kraftstrotzenden High-Tech-V2-, V4- oder Reihenvierzylinder-Viertaktmotoren, mächtigen Hochleistungsbremsanlagen, nobelsten Fahrwerksteilen und aerodynamisch ausgefeilten Vollverschalungen um die Wette. Der prickelnde Mix aus spielerischem Handling und gewaltiger Leistung fasziniert in erster

Linie den Fahrer und besticht mit dem Gedanken: „man könnte, wenn man nur wollte, oder dürfte...“. Sporttöffs der kleinen Hubraumklassen werden in der Regel von Einzylinder-Hochleistungs-zweitaktmotoren mit 50, 125 oder 250 cm³ angetrieben, solche der oberen Hubraumklassen von V2-, V4- oder Reihen-Drei- und Vierzylinderviertaktmotoren mit 600 bis 1200 cm³. Wichtigste Voraussetzung um so einen Zweiradriesen sicher und unfallfrei im öffentlichen Strassenverkehr zu bewegen, sind Charakterstärke und ein überdurchschnittliches, gut geschultes Fahrkönnen.

Naked Bikes und Streetfighter...

sind meistens Ursprung von Strassensport-Töffs ohne Vollverschalung. Die Sitzposition auf diesen Maschinen fällt durch bequemere Anordnung von Fussrasten und Lenker meist aufrechter aus. Die Technik ist durch den Wegfall der aerodynamischen Kunststoffteile frei zugänglich und sichtbar. Technisch sind die meisten Naked Bikes und Streetfighter mit Strassensport-Modellen der gleichen Marke und Hubraumklasse sehr eng verwandt. Sie eignen sich für die Landstrassen gleichermassen wie für den urbanen Nahverkehr.

Auf Langstrecken wirkt der fehlende Windschutz und die aufrechte Sitzposition schnell ermüdend.

Hard-Enduros...

fristen nur noch ein Nischendasein im öffentlichen Verkehr. Technisch und optisch mit den reinrassigen Motocross-Maschinen verwandt, sind es eigentlich notdürftig mit Licht, Blinkern, Kotflügeln und Schalldämpfern zivilisierte Gelände-Sportmaschinen für den Spass abseits befestigter Wege.

Soft-Enduros...

sind vor allem in den kleinen Hubraumklassen von 50 bis 125 cm³ die Einstiegsmotorräder schlechthin: Diese anspruchslosen Alleskönner eignen sich gleichermassen für den Weg zur Arbeit, wie auch für den Wochenendausflug über ein paar Pässe. Soft-Enduros sehen Hard-Enduros auf den ersten Blick sehr ähnlich, unterscheiden sich aber grundsätzlich von diesen: Die Federwege sind kürzer, die Fahrwerkskomponenten einfacher und billiger, die Motorcharakteristika sanfter und mit weniger Spitzenleistung. Soft-Enduros sind mit Ein- oder Zweizylindermotoren ausgestattet.

Supermoto...

ist die neudeutsche Bezeichnung für die strassentauglich gemachte Mischung aus Motocross-Maschine und Strassensport-Töff. Optik, Gewicht und Antriebskonzept entsprechen dem der Cross-Maschine, Fahrwerkskomponenten dem des

Strassensport-Töffs. Supermoto-Maschinen sind leicht, superagil und leistungsstark. Eine Maschinenkategorie für Kurven-Junkies und Rennstreckenfreaks. Supermoto-Maschinen gibt es mit Ein- oder Zweizylindermotoren sowie Hubräumen von 50 cm³ bis 1000 cm³.

Das Angebot ist riesig, die Qualität durchwegs auf hohem Niveau. Letztendlich wird die Entscheidungsfindung jedes Einzelnen stark vom Bauch und den finanziellen Möglichkeiten beeinflusst.

Umfassendere Informationen zu diesem Thema findet man im Internet unter: www.motosuisse.ch oder bei jedem kompetenten Töff-Fachhändler.