

## 20. Apr 2010 - Honda Pressetag 2010, von CBR125 bis Goldwing

### Die Anreise

Am späten Donnerstag Nachmittag komme ich los, und fahre direkt vom Büro aus auf die Autobahn Richtung Süden. Weibersbrunn im schönen Spessart ist mein Ziel, dort stehen ein paar Hondas die bewegt werden wollen. Bis zum ersten Tankstopp drehe ich den Gasgriff der KLX auf Anschlag und fahre mit 115 bis 120 Km/h über die Sauerlandlinie. Mehr schafft der kleine Motor einfach nicht, was ich aber nicht als hinderlich empfinde, die dünne harte Sitzbank ist da schon eher etwas anstrengend ? und der Rucksack, der an meinen Schultern zerrt. Aber ich habe mich einfach nicht getraut die Kameraausrüstung diesmal auch in die Gepäckrolle zu verfrachten, um diese dann wieder ? wie auf der Twitaly-Tour ? auf der Autobahn zu verteilen.

Während des ersten Tankstopps fällt mir dann auf, dass diese "hohen Geschwindigkeiten" den Hinterreifen stark belasten, der Abrieb ist sichtbar, die erste Etappe hat mich bestimmt 2 bis 3 Millimeter Gummi gekostet. Ich fahre weiter und hänge mich fortan hinter zu schnell fahrende LKWs, lasse mich mit 100 bis 105 Km/h vom Windschatten mitziehen, wodurch die Fahrt etwas entspannter wird. Irgendwann wechsele ich von der Sauerlandlinie auf die A3 Richtung Nürnberg, und die Sonne verschwindet teilweise hinter den Bergketten, so dass ich nochmal anhalten muss, weil meine Hände von der Kälte kribbeln. Auf einem Autobahnrastplatz ziehe ich die Winterhandschuhe an und die Regenjacke über, danach geht es besser.

Dann wird es nochmal spannend, der Tankinhalt neigt sich kurz vor dem Ziel seinem Ende entgegen, aber ich möchte nicht ein weiteres Mal anhalten, da es inzwischen schon kurz vor 20 Uhr ist. Als der Tageskilometerzähler dann 180 anzeigt wird es langsam ernst, doch kurz darauf erreiche ich die ersehnte Ausfahrt. Das Hotel liegt keine 500 Meter von der Ausfahrt entfernt und direkt nebenan ist eine Tankstelle. Perfekt.

Dennis empfängt mich auf dem Parkplatz und begleitet mich zum einchecken, danach ziehe ich mich kurz um und wir gehen in das Hotelrestaurant, wo auch schon die Honda Mitarbeiter/-innen sitzen und auch Jochen. Ich versuche mich zu aklimatisieren, indem ich ein Bier bestelle. Mein Hirn ist von der Autobahnheizung noch unterwegs und bisher nur in Teilen in Weibersbrunn angekommen.

Nach dem Essen wird es mit meinem Hirn langsam besser und wir quatschen in der sehr netten und sympatischen Runde über dies und das, interessanterweise aber

weniger über Motorräder, sondern es geht eher um Internet-Kram, Sozial-Media und Web2.0, was mich ein wenig an die Twitaly-Tour erinnert. Blogger auf Motorrädern. Irgendwann verschwindet Dennis in seinem Zimmer und ein Bier später gehe auch ich ziemlich angeschickert aber glücklich schlafen.

## **Der Testtag**

Am nächsten Morgen wache ich ziemlich früh auf, drehe mich aber nochmal um, nachdem ich meinen Wecker auf 9 Uhr gestellt habe. Mein Plan: Noch eine Runde pennen, danach duschen und dann um zehn mit den Testfahrten beginnen. Kurz nach neun klingelt dann auch tatsächlich der Wecker und einige wenige Minuten später dann mein Telefon. Dennis fragt, wo ich den bliebe, die Testfahrten hätten doch gerade begonnen.

Da ist mir wohl irgendwie eine Stunde abhanden gekommen, also springe ich schnell unter die Dusche, zwänge mich in die Mopped-Kleidung, schnappe mir die Kamera-Ausrüstung und haste auf den Parkplatz, der nun mit Motorrädern der Marke Honda geradezu überfüllt ist. Aaron Lang begrüßt mich und erzählt, dass Dennis gerade die CBR 125 R testet, also nutze ich die Zeit und fotografiere die Motorräder. Kurz darauf kommt Dennis von seiner ersten Testfahrt zurück und wir beschließen die nächste Fahrt gemeinsam zu absolvieren.

## **CBR 125**

Die erste Maschine, die ich testen werde ich die CBR 125, denn wenn unsere Mittlere schon mit 16 den A1 Schein machen will, dann muss ich vorher einfach wissen, ob so ein Mopped überhaupt jugendtauglich ist. Gut, Zweifel habe ich dabei eher nicht, schließlich gibt es gesetzlichen Vorgaben, trotzdem sagt ein persönlicher Test einfach mehr.

Also stelle ich mich auf die kleine rote 125er, starte den Motor und folge Dennis, der sich eine TransAlp geschnappt hat. Dranbleiben ist natürlich schwierig, da eine 125er bauartbedingt keine Wurst vom Teller zieht, aber darum geht es bei einer 125er auch nicht. Trotz geringer Leistung schafft es die Maschine problemlos auf 100 Km/h und als ich mich auf einer längeren Geraden auf den Tank packe ? was bei meiner Größe bestimmt ziemlich lustig ausgesehen hat ? wandert die Tachonadel sogar bis zur 120er Marke. Für eine 16 oder 17 Jährige absolut ausreichend.

Das Handling der kleinen CBR ist als unkompliziert zu beschreiben, das Einleiten der Schräglage ist ohne große Kraft möglich und das geringe Gewicht macht die

Maschine handlich wie ein Mountain-Bike. Auch die Motorcharakteristik ist durchaus gefällig und die Leistungsabgabe über weite Teile des Drehzahlbands konstant. Lediglich unten und oben rum, fehlt es ein wenig an Druck, aber wir reden hier ja auch nicht von einem Supersportler. Übrigens ist auch der Klang der Maschine angenehm, da ziemlich dumpf und kernig, was mich persönlich ein wenig überrascht hat. Ich habe den Klang von älteren 125ern immer als ein wenig nervig in Erinnerung, aber die CBR klingt nett.

Die Bremsen sind sehr gut dosierbar und nicht zu giftig, was ich bei einem Einstiegemotorrad für durchaus wichtig halte, denn sind die Bremsen so giftig wie beispielsweise bei meiner KLX, dann ist der Punkt des Überbremsens in einer Schrecksituation doch recht schnell erreicht. Die Bremskraft kann sehr gut dosiert werden und was mir noch positiv aufgefallen ist: Der Sitz ist sehr bequem.

Dennis und ich halten kurz vor Ende der kurzen Strecke an, schießen ein paar Fotos und sinnieren über die Motorräder. Danach geht's zurück zum Hotelparkplatz und wir suchen uns die nächsten Motorräder aus. Dennis wählt die CBR 600 RR ABS und ich schnappe mir die Blade mit gepimpten Endtopf.

### **CBR 1000 RR Fireblade**



Von einem Extrem ins andere. Erst eine sportliche 125er und jetzt das Sportmotorrad am Ende der Programmpalette von Honda, die Fireblade. Schon die Eckdaten erfüllen mich mit Ehrfurcht: 178 PS, 112 Nm bei 8.500 U/min und ein Trockengewicht von 169 Kilogramm. Ich bin gespannt, wie sich dieser Sportler wohl fährt, denn bisher kenne ich im Bereich Sportler ja nur meine gute alte 1000er FZR mit läppischen 136 PS und ihren 220 Kilo. Dennis und ich starten die Maschinen, der Klang beider Kraftprotze ist ein Traum. Die 600er faucht aggressiv wie ein Gepard und die 1000er brüllt wie ein Löwe. Um einen besseren Eindruck von den Sportlern

gewinnen zu können, wählen wir die längere Teststrecke und rollen vom Parkplatz.

Als der zweite Gang einrastet und ich am Kabel ziehe, geht die Blade einfach nur brachial vorwärts, so dass es mir den Atem nimmt. Die verfügbare Kraft ist gigantisch und schreit danach abgerufen zu werden. Dennis biegt auf den ersten Teil der Teststrecke ein, der uns durch einen Wald führt und dank langgezogener Kurven sehr schnell gefahren werden kann. Die Blade geht gut durch die Kurven, ich bin inzwischen im dritten Gang angelangt, der meiner Schätzung nach wohl so bis 220 Km/h gefahren werden kann. Ich bleibe also im Dritten und genieße, dass egal bei welcher Drehzahl immer die konstant gleiche Leistung zur Verfügung steht. Die Leistungskurve hat Honda so genial hinbekommen, es ist eine Freude den Bock von 2.000 U/min auf auf 8.000 hochzujagen und den permanenten brachialen Vortrieb zu spüren.

Eben gerade weil die Leistung so gleichmäßig abgegeben wird, ist die Kraft der Blade gut zu beherrschen, anders als bei meiner FZR, wo es bei bestimmten Drehzahlen einfach nochmal einen kräftigen Schub nach vorn gibt, wenn in den Vergasern ein zusätzlicher Kanal öffnet. Die Maschinen sind zwar nicht unbedingt vergleichbar, verdeutlichen aber die Entwicklung der Supersportler hin zu mehr PS, um dadurch eine konstantere Leistungsabgabe ohne Leistungseinbußen zu erreichen. Generell ist die aktive Sicherheit der modernen Sportler eine ganz andere, als noch in den späten 80er Jahren: Combined ABS, Anti-Hopping-Kupplung, bessere Bremsen und eine anwenderfreundliche Leistungskurve, sowie ein elektronisch gesteuerter Lenkungsämpfer.



Als Dennis und ich mit unseren Sportlern eine enge 120 Grad Kurve nehmen, wird mir zum ersten Mal wirklich bewusst, wovon beim "Aufstellmoment" immer die Rede ist. Die Blade muss am Gas hängen, denn der großvolumige Motor erzeugt ohne Schub genug Bremswirkung, um bei langsamen Kurven für ein deutlich spürbares

Aufstellmoment zu Sorgen. Danach hängen wir hinter einem Auto fest, das Dennis vor ein Kurve überholen kann. Ich überhole auf einer längeren Geraden und bin nach zwei Sekunden wieder dran. Mir fällt ein, dass ich meinen GPS Logger am Milestone gar nicht eingeschaltet habe, aber vielleicht ist das auch ganz gut so. Die Blade beschleunigt doch sehr schnell. Danach halten wir auf einem kleinen Parkplatz am Waldrand an und ich bin ziemlich euphorisiert, sowas habe ich einfach noch nicht erlebt. Scheinbar bleiben bei diesem brachialen Vortrieb Teile des Hirns auf der Strecke. Erstaunliches Erlebnis.

Nach der obligatorischen Foto-Session fahren wir wieder zurück zum Hotel, um der Pressekonferenz zu lauschen und danach einen Happen zu essen. Während der Rückfahrt denke ich mir, dass dieses Motorrad nur mit eiserner Disziplin auf der Straße bewegt werden kann. Ich weiß nicht, ob ich die hätte. Auf der Rennstrecke würde sich die Blade in meiner Hand jedenfalls wohler fühlen.

### **Die neue Honda VFR 1200 F**



Als wir zurück auf dem Gelände sind, hat die Pressekonferenz bereits begonnen. Es werden die Veränderungen an der Honda Produktpalette im Detail vorgestellt. Meist nur Kleinigkeiten. Der Motorradmarkt hat in den letzten Jahren nicht unbedingt besondere Weiterentwicklungen hervorgebracht, das ist auch bei Honda so. Ich habe immer ein wenig das Gefühl, dass die Zeit für echte Innovationen einfach noch nicht reif ist. Doch als es um die neue VFR 1200 F geht, werde ich neugierig, denn dieses Motorrad steckt voller kleiner Revolutionen. Vom Combined ABS System, über den Kardan, bis zum Gasgriff, in vielen Systemen stecken elektronische Helferlein, um den Spagat zwischen Sport- und Tourenmotorrad hinzubekommen. Erstmals zieht der Fahrer bei der VFR auch nicht mehr "Kabel", sondern die Signale laufen auf elektronischem Weg zur Einspritzanlage und zu den Drosselklappen.

Damit sich das aber nicht komisch anfühlt, gibt es trotzdem noch einen Bowdenzug, an dessen Ende sich allerdings nur eine Feder befindet ? also irgendwie ein wenig durch die Brust ins Auge, trotzdem hat das System den Vorteil, dass der Gaszug nicht mehr reißen kann. Das mit der VFR sportlich gefahren werden kann, zeigen auch die weiteren verbauten Komponenten: Anti-Hopping-Kupplung wie in der CBR 1000 RR Fireblade und der Motor leistet 172 PS. Zudem ist der Kardan so konstruiert, dass es möglichst wenig Lastwechselreaktionen gibt. Für die Tourentauglichkeit spricht das hohe Wartungsintervall von 12.000 Kilometern. Auch interessant: Der Endschalldämpfer kann durchaus als "Soundmaschine" bezeichnet werden, denn bei 5.000 Touren öffnet sich eine Klappe, die dann für ein sportliches Motorengeräusch sorgt. So ist die VFR bei Ortsdurchfahrten sehr leise, beim schnellen Fahren auf der Landstraße dennoch akustisch genießbar.

Als der Vortrag über die VFR endet, bin ich neugierig auf diese Maschine, der ihre Technik von außen kaum anzusehen ist. Auch Dennis scheint neugierig und beschließt die VFR nach dem Essen Probe zu fahren. Ich beschließe die TransAlp zu fahren, ein Mopped, das mich schon immer gereizt hat und dem ein guter Ruf vorausseilt.

### **CBF 600 oldschool naked**



Da nach dem kurzen Imbiss die TransAlp für eine Probefahrt gerade nicht zur Verfügung steht, entscheide ich mich für die CBF 600 in der nackten Variante mit rundem Scheinwerfer, da mir das Mopped von der CBF Serie mehr als die anderen zusagt. Dennis schnappt sich wie geplant eine rote VFR und wir fahren eine lange Runde. Die CBF 600 macht Spaß. Sehr gutes Handling, gesunde Leistungsentfaltung, ein Mopped, das richtig schön mit dem Arsch zu fahren ist, mit dem ich ohne Probleme durch die Kurven wirbeln kann, gedrungen, wendig und als unverkleidete Maschine mit einer natürlichen Grenze ausgerüstet: Dem Fahrtwind.

Der Motorsound ist herrlich brummelig und zieht die 600er butterweich stetig vorwärts. Das Mopped macht mir bisher am meisten Spaß, sowas ist genau mein Ding. Irgendwie eine Enfield in hypermodern, jedenfalls vom Handling her und mit einem bequemeren Sitz.



Außerdem hat die CBF 600 als eine der wenigen Motorräder neben einem Seitenständer auch noch einen Hauptständer, was zum Beispiel nützlich ist, wenn die Kette gespannt, oder das Hinterrad ausgebaut werden will. Nach einer sehr spaßigen Fahrt halten wir wieder, um Fotos zu schießen. Dennis steigt von der VFR und ist begeistert, kein Gummikuh-Effekt, geniales Handling und jede Menge Leistung. Wenn ein sportlicher Fahrer so von der VFR spricht, dann scheint die Kombination von Sport und Touren wohl gelungen. Auch über den Sound konnte ich beim Versuch dran zu bleiben nicht meckern.

Nach ein wenig Philosphiererei über diese technische Meisterleistung von Honda, fahren wir wieder zurück zum Hotel. Die Zeit wird leider eng, denn Dennis hat erfahren, dass er schon früher zurück nach Frankfurt gefahren wird ? die Flughäfen sind dicht und er muss den Zug nach Hamburg nehmen. Asche auf mein Haupt, aber das bischen Vulkan!



Als wir zurück am Hotel sind, ist endlich die Transe frei. Dennis schnappt sich die 600er Hornet und wir düsen wieder eine große Runde.

### **Honda TransAlp**



Draufgesetzt, losgefahren, dem Mopped vertraut. Die TransAlp fährt sich wie ein

Kinderfahrrad, ist dabei ein wenig brummelig, wie ein Teddybär und die Vibrationen erinnern an Spielzeug für Erwachsene. Also also nicht nur ein Männermotorrad. Dennis gibt mit der Hornet ordentlich Stoff, ich fahre mit der TransAlp entspannt und doch zügig hinterher und drücke die Maschine mit Leichtigkeit in die Kurven. Meine Güte, wie einfach das sein kann. Zwischendurch aktiviere ich beim Navigationsgerät noch die Karte und lache darüber, dass es sich bei der Software wohl um die eines Garmin Nüvi handelt ? so ziemlich das günstigste Gerät von Garmin. Aber nett verpackt das zentral positionierte Gerät und wasserdicht wie es bei einem Motorrad von Vorteil ist.

Wir halten wieder an der uns bereits vertrauten Stelle, schießen Fotos und tauschen unsere Meinungen über die Motorräder aus. Die Transe begeistert mich wirklich, sie ist so schön zu fahren, so ehrlich und dabei noch ein richtiges Charakter-Motorrad.



Die Alp brummelt und schüttelt sich beim Gasgeben, ich fühle, dass die Maschine da ist und das schafft Vertrauen. Ein wenig so, wie bei meiner Enfield. Da weiß man, was man hat und auch was man will: Keine hohen Drehzahlen, Gutmütigkeit, Beherrschbarkeit in allen Situationen. Mit dem Motorrad würde ich gerne wieder nach Hause fahren, aber sorry ? nicht ganz meine Preislige. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Das Ding kommt auf meine Liste! Danach fahren wir zurück und ich ahne schon, was nun folgen wird: Dennis auf der Goldwing. Warum hat er auf seinem Blog auch ein Voting gemacht, was er fahren soll? Es war doch klar, dass seine Leser für das abstimmen, was genau entgegengesetzt seiner üblichen Vorlieben liegt. Und ja: Natürlich hat die Goldwing mit Abstand das Voting gewonnen.

### **Honda Goldwing und VT 750 Shadow**

Die Goldwing ist frei und auch eine Shadow. Wenn Dennis schon diesen 400

Kilo-Klopper fahren muss, dann zeige ich mich wenigstens ein bisschen solidarisch und nehme auch etwas, was entgegen meiner Motorrad-Natur ist: Einen Chopper. Ich weiß nicht, ich kann den Dingen einfach nichts abgewinnen, aber trotzdem bin ich gespannt, wie ich damit zurecht komme.



Aber erstmal muss Dennis vom Fachpersonal die Goldwing erklärt werden, denn es gibt ja doch ziemlich viele Knöpfe an diesem Motorrad und wie ich mit verwundert hochgezogenen Augenbrauen erfahren muss sogar eine Sitzheizung. Hallo, eine Sitzheizung?! Und natürlich ein Radio und Intercom, falls der meist männliche Fahrer mal mit der Sozia quatschen will. Dabei finde ich genau das beim Motorradfahren so toll: Einfach mal nicht reden, sondern nur noch fahren. Achja, und einen Airbag hat die Goldwing auch. Und jede Menge Stauraum. Und bestimmt auch einen Schminkspiegel. Wichtigstes Merkmal ist aber wohl der Rückwärtsgang, der bei einem 400 Kilo Dampfer wirklich Sinn macht. Die Fuhre am Hang zu rangieren wäre ohne wohl nur beschwerlich möglich. Allerdings hat Honda dieses technische Detail sehr elegant gelöst: Anstatt das Rückwärtsfahren über das Getriebe und den Motor zu realisieren, wird einfach der Anlasser verwendet, um zurück zu fahren. Über einen Schalter an der Gasgriffarmatur lässt sich im Leerlauf der Anlasser in den Rückwärtsbetrieb schalten und beim Betätigen des Startknopfes rollt die Goldwing tatsächlich langsam entgegen der Fahrtrichtung. Irgendwie cool. Nach gefühlten 15 Minuten Einweisung in die verfügbaren Bedienfelder geht es dann endlich los. Dennis nimmt in der Sänfte platz, fährt los und ich mit der Shadow hinterher.



Es dauert einige Zeit, bis ich kapiere, wie ich mich und insbesondere meine Füße auf der Maschine zu platzieren habe. Nach zwei bis drei Kilometern habe ich mich halbwegs an die ungewohnte Haltung gewöhnt und kann nun die Fahreindrücke auf mich wirken lassen. Sound? Nett! Der V2 läuft mit niedrigen Touren und spuckt angenehm tiefe Töne in meine Ohren. Leistung? Gerade soviel, wie benötigt wird, es ist eben kein Sportgerät, es reicht aber zum zügigen Fahraufnehmen. Kurven? Wie auf Schienen, sehr angenehm, sehr gemütlich, bedingt durch den langen Radstand. So langsam gefällt mir das sogar. Zumindest ein bisschen. Trotzdem ist das rumchoppeln nichts für mich. Aber: Jeder wie er mag.

Dennis fährt voraus und legt sich mit der Goldwing ganz schön in die Kurve, ich hätte nicht gedacht, dass dieses doch recht schwere und breite Motorrad so agil ist. Ich komme mit der Shadow kaum hinterher und setze in einer Kurve, die ich noch nicht einmal schnell gefahren bin, mit der rechten Fußraste auf. Ich hoffe an den Rasten sind Angstrispen, sonst habe ich gerade etwas kaputt gemacht.



Diesmal halten wir auf der kurzen Runde nicht an unserem üblichen (weil abschüssigen) Platz, sondern auf einer ebenen Fläche. Zeit für Fotos, Zeit für

Dennis erste Worte zur Goldwing: Fährt sich total einfach. In mir wächst der Wunsch es auch zu probieren, vielleicht bei der nächsten Runde. Viel Zeit bleibt uns nicht, Dennis muss langsam los, sonst schafft er seinen Zug nicht mehr, also fahren wir nach einem erschrockenen Blick auf die Uhr zurück zum Hotel. Dennis zieht sich flott um und eine kurze aber herzliche Verabschiedung später bleibe ich allein zurück. Zum Glück spricht mich David Plättner, der eigentlich eher mit den Autos von Honda zu tun hat an und nach ein wenig Benzinsprech beschließen wir zusammen noch eine Runde zu drehen. Diesmal ist es umgekehrt: Ich nehme die Goldwing, er die VT 750 Shadow.

## **Honda Goldwing**



Dennis hat die Goldwing in der Eile so geparkt, dass ich rückwärts fahren muss. Da ich bei der Einweisung gut aufgepasst habe, gelingt mir das erstaunlich gut und nach ein wenig rangieren bollern wir los. Die Sitzposition ist sehr gemütlich, der Fahrersitz erinnert mich an ein Sofa und wenn die Fuhre erstmal rollt, dann fährt sich die Goldwing erstaunlicherweise so leicht wie eine kleine 600er. Die Lenkbewegungen, das Einleiten der Schräglage in die Kurven hinein passieren einfach, ohne das ich nachdenken müsste. Das hätte ich so nicht erwartet, das Motorrad ist einfach und entspannt zu bewegen. Einzig meine Größe ist nachteilig: Da mein Kopf über das Windschild hinausragt, knall mir die Bugwelle bei höherem Tempo voll gegen den Helm und mein Kopf fängt an zu zappeln. Allerdings bin ich davon überzeugt, dass Honda auch für solche Fälle Lösungen im Programm hat. Alles was hinter dem Windschild verborgen ist, bekommt allerdings auch nicht den geringsten Windhauch ab. Etwas ungewohnt, wenn man hauptsächlich eine unverkleidete kleine Enduro fährt. Nachdem ich mich auf der Goldwing sehr sicher fühle, fahre ich auch etwas zügiger durch die Kurven, was mit dem Motorrad problemlos möglich ist. Die Schräglagenfreiheit ist größer, als ich gedacht hatte. Sehr schön auch, dass Dennis die Sitzheizung angelassen hat, am Ende der Runde

ist mein Po schön warm. Ich überlege kurz, ob ich an den vielen Knöpfen herumspielen will, fühle mich dann aber doch irgendwie überfordert und konzentriere mich das letzte Stück zurück zum Hotel lieber auf die Straße. Dann erreichen wir wieder den Parkplatz des Hotels und schon ist die Fahrt vorbei.

Es ist wirklich erstaunlich, wie sich ein so schweres Motorrad so einfach fahren lässt. In der Fahrschule hatte ich eine popelige 220 Kilo BMW, mit der ich schon nicht gut zurecht gekommen bin und trotzdem habe ich die 400 Kilo ohne Probleme bewegen können. Fast so leicht, als wäre es meine KLX. Natürlich nur, wenn der Dampf wirklich Fahrt aufgenommen hat, das Rangieren ist anstrengend, aber vermutlich ist genau das auch nur eine Übungssache, denn hier sind auch einige Vertreter vom Honda Goldwing Club, die mit dem Motorrad umgehen, so wie ich mit meiner Enduro.

**Ende der #honda2010tt, auf zum #ODWbollern**



Nun ist es bereits 16 Uhr, die Zeit ist vergangen wie im Flug. Zeit Patrick von der Handwaschpaste zu kontaktieren, doch leider erreiche ich ihn unter seiner Mobilfunknummer nicht. Eine kurze Rückfrage per Twitter und ich habe seine neue Rufnummer. Er nennt mir Ort und Zeit, 18 Uhr soll ich bei ihm sein, dann geht es in den Proberaum, wo ich die Ehre haben werde dem wundervollen Krach von Stromgitarren zu lauschen. Guter Plan. Außerdem gibt's Bier. Noch besserer Plan. Ich packe fix meine Sachen zusammen, sattele mein grünes Ross und verabschiede mich von Aaron Lang, dem ich die Teilnahme an diesem interessanten Tag zu verdanken habe. Er gibt mir noch einen USB Stick mit Pressematerial und bedankt sich für den angenehmen Verlauf der Veranstaltung. Das kann ich nur zurückgeben, es war wirklich ein schöner, interessanter Tag, es ist eben nicht häufig der Fall, dass ich die Chance erhalte an einem Tag so viele unterschiedliche Motorräder zu fahren. Das war auf jeden Fall eine sinnvolle

Erfahrung.

Was mir bei allen gefahrenen Motorrädern aufgefallen ist: Die Leute von Honda wissen schon, was sie da machen. Die Motoren sind allesamt stimmig, laufen cremig, der Rest ist persönlicher Geschmack.

Und natürlich ? es war ja nicht anders zu erwarten ? wurde mir auch von einem Leser meines Twitterfeeds vorgeworfen, dass meine Tweets während der Veranstaltung zu 100% Werbung für Honda gewesen wären, aber ich sehe das anders. Ich bin die Moppeds gefahren und wenn da was scheiße gewesen wäre, dann hätte ich das auch genau so geschrieben. Aber ich kann einfach nichts schlecht schreiben, was nicht schlecht ist.

Es ist eben so, dass die Motorradtechnik in diesen Zeiten so fortschrittlich ist, dass es einfach keine Pleulbrüche, Lagerschäden und Kolbenfresser mehr gibt. Die Technik ist ausgereift, sowohl bei Honda, als auch bei Yamaha, Kawasaki und Suzuki. Selbst Hersteller wie Hyosung kriegen das qualitativ hin. Der Unterschied im Moment ist lediglich, dass Honda bei der Einbindung von Social-Media in die eigene PR die Nase vorn hat.

Es ist einfach schwierig heute an Motorrädern noch Schwächen zu finden, meistens sind es lediglich ? bis auf wenige Ausnahmen ? persönliche Geschmäcker und Kleinigkeiten.

## **Fazit**

*Womit wäre ich nach Hause gefahren?*

Ganz klar: TransAlp.

*Womit wäre ich auf die Landstraße?*

Auf jeden Fall mit dem CBF 600 naked oldschool Dings.

*Womit wäre ich auf die Rennstrecke?*

CBR 1000 RR Fireblade. Und nur auf die Rennstrecke.

*Welches Motorrad hat mich überrascht?*

Auf jeden Fall die Goldwing! Fährt sich total easy.

*Welche Motorräder waren am einfachsten zu fahren?*

TransAlp, CBF 600 und die Goldwing.

*Welche Motorräder waren anstrengend zu bewegen?*

Die CBR 1000 RR Fireblade empfand ich anstrengend wegen dem Aufstellmoment der Reifen und der brachialen Leistung.

*Welche Motorräder würde ich kaufen, Liquidität vorausgesetzt?*

CBF 600, TransAlp und die CBR 1000 RR Fireblade.

*Welche Motorräder würde ich definitiv nicht kaufen?*

VT 750 Shadow ? tolle Maschine, aber rumchoppeln ist absolut nicht mein Fall.

## **Die Teststrecken**

Ich habe die Strecken per GPS aufgezeichnet. Damit die Testfahrten nachvollziehbarer sind, hier die Karten und Höhenprofile.

Teststrecke 1 (kurz)

Teststrecke 2 (lang)