



Exklusive Ausstattung: Die BMW 1600 GT mit schwenkendem Xenon-Kurvenlicht. BILDER motopress/Werk

Das Töffumfeld hat sich geändert – die Emotionen sind geblieben

Den stagnierenden Absatzzahlen versuchen die Motorradhersteller Pardi zu bieten: Die Europäer mit technischen Innovationen, die Japaner mit Weiterentwicklungen bestehender Erfolgsmodelle.

Die beiden «Easy Rider»-Helden Peter Fonda und Dennis Hopper waren mit ihren aussergewöhnlich gestylten Choppern Vorbild für Millionen von Töfffahrern. Und dieser insbesondere von der amerikanischen Kultmarke Harley-Davidson sorgfältig gepflegte Trend ist bis heute ungebrochen.

Wegen der geänderten sozialen und politischen Rahmenbedingungen – Verkehrsdichte, schärfere Kontroll- und Bussenpraxis, CO₂- und Klimadebatte – hat sich das Fahrverhalten in den letzten Jahren jedoch stark geändert. So hat etwa wirklich schnelles Fahren auf öffentlichen Strassen endgültig ausgedient. Wer kontrolliert rasen will, muss auf eine geschlossene Rennstrecke im Ausland ausweichen. Und punkto Lärm scheint die von der Branche propagierte «Laut ist out»-Strategie ist zu greifen.

Mit purer Leistung alleine können die Hersteller also nicht mehr brillieren. Nur wer es schafft, eine perfekte Symbiose zwischen hochentwickelter Technik, intensivem individuellem Fahrerlebnis, attraktivem Preis sowie aufmerksamer Kundenbetreuung und -bindung zu er-

zielen, hat auf dem seit einigen Jahren in Europa und auch in der Schweiz leicht rückgängigen Motorradmarkt eine Überlebenschance.

Europäer technologisch führend

Die europäischen Hersteller scheinen diese Kunst in den letzten Jahren besser zu beherrschen als ihre vor kurzem noch übermächtigen, fernöstlichen Konkurrenten. Entsprechend kommen bei den Neuheiten die auffälligsten Innovationen aus Deutschland, Italien und Grossbritannien. BMW führt als neues Touren-Flaggschiff die 1600 GT mit Sechszylinder-Reihenmotor, exklusives Feature ist das mitschwenkende Xenon-Kurvenlicht; die auferstandene Marke Horex versucht mit der VR6 das Comeback; Ducati imponiert beim Powercruiser Diavel mit viel Carbon; Aprilia bringt von der Supermoto Dorsoduro eine 1200er-Ausführung und Triumph lanciert die neuentwickelte Reise-Enduro Tiger 800 (mit Variante XC für Offroad).

Die Japaner konzentrieren sich derweil vorwiegend auf die Pflege und Weiterentwicklung erfolgreicher Modelle. Eine Ausnahme ist die Honda Crossrunner, eine Kreuzung aus Strassenmotorrad und Supermoto, oder die Kawasaki Z1000SX, eine supersportliche Touringmaschine.

PETER HUMMEL



Triumph mit einer Neuentwicklung: Der Reise-Enduro-Tiger 800.



Langstreckenläufer von Kawasaki: Die Z1000SX spricht sportliche Fernfahrer an (optional mit Seitenkoffern).

NEUZULASSUNGEN 2010

Die Schlechtwettermonate Mai und Juni drückten 2010 massiv auf Kauf- und Fahrlust. Die Motorrad- und Roller-Neuzulassungen blieben mit einem Minus von 4,5% hinter den Branchen-Erwartungen zurück. Neuverkäufe Motorrad: 19 882; Roller: 20 520; Mofas: 3500.

Top Ten des Schweizer Marktes

Zu den grössten Gewinnern zählten letztes Jahr BMW und Harley-Davidson, zu den Verlierern Yamaha und Suzuki.

Yamaha	7166 Stück (Roller 4249) -14,2%
Honda	5288 (2675) -10,1%
Piaggio	3178 (3169) +5,5%
Harley-Davidson	2839 +8,7%
Vespa	2438 (2433) +3,3%
BMW	2374 +14,8%
Sym	2200 (2199) -11,2%
Suzuki	2114 (443) -14,7%
Kawasaki	1918 -12,3%
Kymco	1316 (1297) -14,7%

SFZ/h+h

E-Scooter vor dem Durchbruch?

Während es Elektromotorräder erst als Prototypen oder sehr teure Rennausführungen für den Elektro-Grand Prix gibt, sind die Elektroroller in der Schweiz auf dem Sprung, den Markt aufzurollen.

An der Swiss-Moto-Sonderschau «All Electric» war ein Aufbruch erkennbar. So waren bei Alltagsrollern mehr Marken vertreten und es ist eine ganze Palette von Spezialitäten dazugekommen, die erstaunlicherweise alle von innovativen Schweizer Firmen stammen: vom Moped im Easy-Rider-Look von Logomotion über umgebaute 50er- und 60er-Jahre-Vespas von Vesp@ Verde bis hin zum Kommunal-Dreirad mit Geräteanhänger von Kyburz, den ersten Stadttroller aus der Kooperation von Quantya und vonRoll, schwere Motocrossmaschinen von MiDrive und Next/Kawasaki und Stromlinien-Kabinenroller MonoTracer von Peraves.



Thomas Bechtiger von Vespa Verde baut stinkende Oldtimer in saubere Retro-Gefährte um. PH/PD

Vorbild Postflotte

Mit gegen 20 Marken fehlt es heute jedenfalls nicht mehr am Angebot. Gleichwohl hält sich die Nachfrage noch in engen Grenzen: Letztes Jahr wurde zwar mit 1187 erstmals eine vierstellige Stückzahl in Verkehr gesetzt. Davon entfiel jedoch über die Hälfte auf den Einsatz im öffentlichen Dienst, 550 Modelle für die Post und rund 100 bei Kommunen. Durch die grosse Postflotte (gegenwärtig 1700 von 7000 Rollern) ist zwar der Beweis für die Praxistauglichkeit erbracht. Grösstes Handicap ist aber der gegenüber einem Benziner immer noch wesentlich höhere Anschaffungspreis, der auch vom Vorteil der günstigen Betriebskosten noch nicht aufgewogen wird. Immerhin gewähren auch dieses Jahr wieder sieben Städte (darunter Bern) Förderbeiträge von zehn Prozent des Kaufpreises.

Geschäfte und Service noch rar

Ein Manko sind freilich auch noch die fehlenden Händler: Während heute bald

jedes Velogeschäft E-Bikes führt, können etwa im Kanton Bern E-Scooter-Spezialisten noch an einer Hand abgezählt werden. Ein Grund dafür mag der schlechte Service sein, über den sich die Händler ihrerseits beklagen. Die wenigsten Lieferanten könnten einen Kundendienst anbieten, wie er bei herkömmlichen Motorradmarken Standard sei.

M-way kommt auch nach Bern

Bleibt abzuwarten, ob M-way, die neue Marke der Migros für Elektromobilität, dem Elektroroller-Geschäft den entscheidenden Schub verleihen kann. Nach dem Flagshipstore in Zürich sollen heuer erste Filialen eröffnet werden, darunter auch in Bern. Mit der stylischen Aufmachung und der grosszügigen Präsentation von angesagten Elektromarken – vom E-Renner über Powerbikes bis zum Elektroauto – lanciert M-way in der Tat die ersten Läden, welche eine neue Klientel anzusprechen vermögen.

PETER HUMMEL



Stylisches Design made in Switzerland: der vR one von Quantya-VonRoll mit passendem Elektrant (Stromzapfstelle).

VR ONE – DER NEWCOMER AUS DEM JURA

Von Roll ist in der Schweiz der alteingesessene Lieferant für Schachtdeckel und Hydranten. Auf diese Kompetenz hat die neu aufgestellte Marke zurückgegriffen, um ein zukunftsgerichtetes Produkt zu entwickeln: Den Elektranten, die Stromtanksäule. Quasi um selbst für den Absatz zu sorgen, wird noch ein E-Scooter zu lancieren. Mit der Tessiner Marke Quantya, die seit drei Jahren elektrische Motocrossräder produziert, wurde ein kompetenter Partner für Antrieb und Steuerung gefunden, aus dem eigenen

Haus kommt die Erfahrung für Chassis und Verschaltung – die neue Marke QvR war geboren. Derzeit wird im VonRoll-Werk Choindez im Jura eine Montagelinie aufgebaut, die bis 1000 Roller liefern soll; selbstredend wird mit diesem Volumen auch der Export angepeilt. In der Schweiz soll der vR one vorerst exklusiv bei M-way sowie in einem Showroom in Oensingen erhältlich sein – was natürlich von initiativen Händlern beargwöhnt wird. h+h

www.vrone.ch