

Im C-Ei(ns) durch die Prignitz

Wenn sich gestandene Motorradfahrer mit dem kleinsten Zweirad von BMW einen Spaß machen

Dass Späße bisweilen ihr Ziel verfehlen und eine Kurve als Bumerang ziehen können, gehört zum Erfahrungsschatz wohl eines jeden Herangewachsenen. In unsere Rubrik „kaum vibriert, schon notiert“ passt daher auch die folgende Begebenheit, die damit begann, dass Gernot (Name von der Redaktion nicht geändert), eine Umlandtour in die Westprignitz plante.

Nun gehört Gernot zu jenen Rausfahrern, die sich nicht nur darum bemühen, sich möglichst innerhalb der Grenzen der Straßenverkehrsordnung zu bewegen, sondern das mit Hilfe einer bewundernswerten Ausgeglichenheit oft auch schaffen. Charakterlich stehen ihm Klaus und Peter gegenüber, die mental bisweilen so zwischen Max und Moritz oszillieren. In Erwartung einer eher ruhigen Tour an jenem Sonntag meinten sie jedenfalls, einen optisch und fahrtechnisch leicht provozierenden Kontrapunkt setzen zu müssen.

Da bei ihnen die Neigung zum Zweit-, Dritt- und Viertmopped besonders ausgeprägt ist (wir verzichten hier auf eine wirklich platzraubende Aufzählung), beschafften sie sich Probefahrt-Zweiräder von BMW, und zwar den C1 in 125er und 200er Ausführung. Die Überraschung gelang. Zuerst wurde am Treffpunkt gejuxt, aber bald nicht mehr. Denn zumindest der 200er konnte ohne Probleme mithalten, der Kleinere ebenfalls, solange er immer unter Drehzahl gehalten wurde. Was als Scherz gemeint war, führte die Testfahrer schließlich zu der Bekundung, sie dächten ernsthaft darüber nach, sich auch noch ein solches Gefährt in die bestehende Sammlung einfügen zu wollen, als Auto-Ersatz für die Stadt. Und seltsam, genau für diesen Zweck war der C1 konstruiert worden.

Nun muss es für die Beiden immer schon „ein bisschen anders“ sein als das Übliche. Und das ist dieses Fahrzeug ja wirklich. Zudem sind sie den Argumenten, die für den C1 sprechen, durchaus zugänglich. Da wäre zum Beispiel die Sicherheits-Fahrgastzelle, die einem Aufpralldruck von 2,5 Tonnen standhält. Im Bereich der Vorderradführung (Telelever, wie bei den großen BMW) befindet sich sogar ein kräftezehrendes Crash-Element, das beim Einschlag zerknautscht wird.

Sicher, Klaus und Peter lassen am Lenker gern einmal „die Kuh fliegen“, in puncto Sicherheitskleidung überlassen sie freilich nichts dem Zufall. Und das kann sich gerade im Sommer zu einer transpiranten Konsequenz entwickeln. Anders im C1: hier darf die Kleidung luftig sein, der Fahrer ist gut geschützt und mit zwei Gurten angeschnallt. Von der Helmpflicht ist er befreit, so steht's sogar im Fahrzeugschein. Das Bremsen bleibt ebenfalls ungefährlich, denn hier arbeitet ein ABS. Sollte es wieder kühler werden, lässt sich der Komfort mittels Sitz- und Griffheizung (gegen Zuzahlung) erhöhen.

Und fahrtechnisch? „Na, die ersten paar Kilometer gab's eine fürchterliche Wacke-

lei“, sagt Klaus. An den Rahmen und die Scheibe nebst Scheibenwischer vor den Augen muss man sich erst einmal gewöhnen. Aber dann kann man bis in die Schrittgeschwindigkeit hinein stabil rollen wie mit jedem anderen Zweirad. Wie die beiden geübten Motorradfahrer zeigten, braucht sich selbst die Kurventauglichkeit des C1 nicht vor „gestandenen“ Motorrädern zu verstecken. Auch an den Flanken der Reifen war zu erkennen, wie weit es manchmal hinunterging. Dann diente der Ständer des Fahrzeugs übrigens als akustischer Warnsensor.

Gut, all das hatten wir bereits bei der Vorstellung des C1 (125 Kubik) vor über einem Jahr berichtet. Interessant war diesmal die Reaktion der beiden eingefleischten Motorradfahrer, aber auch die Wirkung des nun im 200er Modell erhältlichen Motors mit 176 Kubik. BMW zielt damit vor allem auf den italienischen Markt, denn dort ist es erst von 150 Kubik an erlaubt, auf der Autobahn zu fahren. Mit dem Schnapsglas voll an Hubraum mehr wuchs die Leistung von 15 auf 18 PS, das Höchsttempo ebenfalls etwas.

Aber das ist marginal im Vergleich zur besseren Durchzugskraft, zum Drehmoment. Die zwölf Newtonmeter des 125ers werden quasi immer abgefordert. Jetzt stehen 17 Newtonmeter zur Verfügung, und das spürt man deutlich. Die Getriebeautomatik hält den Motor auf Wunsch immer im obe-

ren Drehmomentbereich, und dann flitzt das vollgetankt rund 190 Kilo schwere Ei doch ziemlich mächtig los. Der Verbrauch hält sich dabei dennoch zurück. „150 Kilometer mit kaum mehr als fünf Litern Sprit“, staunte Peter. Selbst wenn da ein Messfehler vorliegt, ist die Naschhaftigkeit des Einzylinders (mit Einspritzung und G-Kat) recht gering.

Schade, dass damit nur jene Leute fahren dürfen, die den „echten“ Motorradführerschein besitzen. Eigentlich könnte ein solches Sicherheits-Zweirad durchaus für Autofahrer freigegeben werden – ein paar Pflichtstunden bei einer Fahrschule vorausgesetzt. Doch das ist ja noch nicht einmal den 125ern so richtig gelungen. Umsteigen dürfen nur Autofahrer, die ihre „Pappe“ vor dem 1. April 1980 erhalten haben.

Von denen freilich sind inzwischen eine Menge auf zwei Rädern unterwegs, vor allem eben in der Stadt. Weit oben in der Zulassungsstatistik rangiert übrigens der 125er C1, und das trotz eines Einstiegspreises von rund 10 000 Mark plus Extras sowie gegebenenfalls der Kosten für eine Motorrad-Fahrerlaubnis. Aber wenn man Parkknöllchen, Abschleppgebühren und den Sprit-Mehrverbrauch beim Auto gegenrechnet, die gewonnene Beweglichkeit einbezieht, dann ist die Bilanz zumindest nachdenkenswert. Selbst für Moppedfahrer, die nur auf einen kleinen Spott aus sind. **GIDEON HEIMANN**



HERRENFÄHRER. Es hat schon etwas für sich, wenn man bei brüllender Hitze auf dicke Schutzkleidung verzichten darf.

Foto: Gideon Heimann