



Unendliche Geschichte

Unsere Reportage zum Thema Motorradlärm im vorletzten Heft hat ein großes Echo in der Leserschaft hervorgerufen. Einen kleinen Teil davon haben wir hier gebündelt. Vor allem aber haben wir bei der Industrie nachgefragt und um Stellungnahmen gebeten.

Beginnen wir doch einfach mit einem Zitat: »Ihr gefährdet euch und vor allem auch andere. Ihr seid egoistisch und selbstgefällig. Hier aus unseren Reihen muss es kommen. Wir müssen klarstellen, dass solch ein Verhalten inakzeptabel und uncool ist. Wenn jemand an einem Treff vorbeiballert, mit Krach und

Getöse, dann müssen wir uns wegdrehen und ihm die kalte Schulter zeigen.« Nur eine kurze Passage aus der langen Rede von Michael Wilczynski, die er am 8. April vor rund 1800 Motorradfahrern beim »Bergischen Anlassen« hielt, der alljährlichen Traditionsveranstaltung des Bundesverbands der Motorradfahrer e.V. (BVDM)

zum heiß ersehnten Saisonstart. Michael Wilczynski ist im BVDM verantwortlich für das Referat Streckensperrung und es ist davon auszugehen, dass ihn im BVDM niemand um diese Aufgabe beneidet.

Denn nicht zum ersten Mal hatte die vor vielen Monden eigentlich mal als Freudenfeier angedachte Veranstaltung

einen höchst unerfreulichen Aufhänger: Am 1. April, also nur wenige Tage zuvor, wurde die »Nordhelle« für Motorradfahrer gesperrt, eine wunderschöne Strecke rund um den höchsten Berg des Ebbegebirges, ja des gesamten Märkischen Kreises. Man könnte an diese jüngste amtliche Verfügung kontra Motorrad jetzt ein Schildchen mit der Nummer 165 hängen, um wenigstens noch einen groben Überblick über die Gesamtzahl der Streckensperrungen in Deutschland zu behalten.

Auch die Nordhelle ist – pardon: war – eine dieser Strecken, deren Fluch es ist, in der Szene überaus beliebt zu sein. Auch ich habe diesen schönen Abschnitt immer gern in meine Touren eingebaut, liegt er doch nahezu vor meiner Haustür. Und habe bei gelegentlichen Pausen dort auch oft genug erleben müssen, dass sich manche Piloten für ihren sonnigen Sonntag einen doch eher schlichten Routenplan gebastelt haben: Nordhelle rauf, Nordhelle runter, Nordhelle rauf, Nordhelle runter usw. – vielleicht haben sie ja Angst, sich sonst zu verfahren?

»Hach, ich war doch auch mal jung ...«, mag so mancher sich da jetzt denken und verträumt den alten Zeiten nachhängen, als man selbst noch mit der

Zweitakt-Kreische durch die Applauskurve eierte, auf abgefahrenen Pellen und in Schlagbuxe zur Jeansjacke, die Birne in einen verkratzten Römer gesteckt – »Weiße noch?« So mangelt es bis heute in kaum einer Benzingsprechrunde an Erzählungen über haarsträubende Manöver, brenzlige Situationen oder dynamisches Über-die-Stränge-Schlagen, selbst wenn da gern größere Teile Kurvenjägerlatein eingeflochten werden und diese Begebenheiten schon dreißig Jahre zurückliegen.

Das Verhalten mancher mit ihrer Jugend zu erklären, wäre deshalb doch ziemlich weit neben der Wahrheit, zumal in dem Zusammenhang auch vereinzelt die Frage aufkommen könnte: Wieso Jugend? In wohl kaum einer anderen Freizeitszene tummeln sich mehr Belegexemplare für die Weisheit, dass Alter nicht vor Torheit schützt. Was ich im Kern ja eigentlich ziemlich klasse finde, denn auch und gerade die gern gelebte Verrücktheit der Motorrad-Community ist mit ein Hauptgrund, warum ich ihr so gern angehöre. Nur hat diese Torheit halt auch ihre Schattenseiten. Zumal dann, wenn sie oft in Rudelstärke auftritt und für die Problematik Motorradlärm in etwa so offen ist wie Fort Knox.

Das Motorrad ist heute oftmals vor allem ein Statussymbol, bei dem es nicht mehr nur allein darum geht, individuellen Fahrspaß zu liefern. Der Look ist häufig ebenso wichtig wie die Performance. Seit eh und je prägt außerdem die Stimme eines Bikes dessen ureigenen Charakter. Wer also sein Motorrad auch als Vehikel nutzt, um damit seine Persönlichkeit zu unterstreichen, wird doch zumeist gerade in der kompromisslosen Unangepasstheit seinen Trost finden: Alle mal herhören, hier komm' jetzt ich. Ich! Ich!!

Vielleicht kann er nur so endlich mal einen Eindruck hinterlassen. Und sei der Eindruck

»Eines der wichtigsten Auswahlkriterien beim Kauf ist der Sound«

»Eines der wichtigsten Auswahlkriterien bei der Kaufentscheidung ist der Sound eines Bikes. Neben rationalen Anforderungen muss das Bike vor allem positive Emotionen wecken.«

Und dies geschieht zunächst mal durch ein ansprechendes Design, saubere Detailverarbeitung (für gute Optik und Haptik) und besondere Klangfarbe. Spätestens bei den ersten Lebensäußerungen aus der Auspuffanlage muss der Kunde so stark euphorisiert sein, dass er unbedingt eine Probefahrt machen will. Hat das Produkt bis zu diesem Zeitpunkt auch nur in einem der genannten Kriterien allzu stark Federn gelassen, ist es kaum noch möglich, den Kunden von den Vorteilen des Bikes zu überzeugen und ihn zu einer Probefahrt zu animieren.

Kawasaki-Kunden lieben den Sound ihrer Motorräder, rauchiges Ansauggeräusch und guter Auspuff-Sound haben Tradition bei den Grünen. Doch muss man sich als Hersteller bei der Geräuschkulisse im Rahmen der

gesetzlichen Vorgaben bewegen, der Sound sollte sozialverträglich sein. Kawasakis Ingenieure legen deshalb größten Wert auf Sorgfalt, um die geforderten Grenzwerte zu erfüllen.

Das heißt aber nicht, dass ein Motorrad aus diesem Grund langweilig klingen muss. Vielmehr muss man sich auf die geeigneten, fürs menschliche Ohr eher angenehmen Frequenzen konzentrieren. Weniger angenehme Frequenzen sollten aufs erträgliche Maß eingedämmt werden.

Jüngstes Beispiel für kreatives Sound-Engineering bietet der aktuelle Kawasaki-Retro-Klassiker Z 900 RS, bei dem viel Energie, Zeit und Ingenieurtalent auch in die Geräuschentwicklung investiert wurde. Dabei haben sich unsere Ingenieure in dieser Form erstmals mit dem Klang des Auspuffsystems beschäftigt, bei Z 1000 und Z 1000 SX beispielsweise war es bis dato jeweils der Ansaugbereich. Beim Auspuffsystem der Z 900 RS wur-



Andreas Seiler, Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit bei Kawasaki Deutschland

den Länge, Krümmung, interne Gestaltung und selbst die Länge und Art der Dämmwollfasern unter die Lupe genommen, getestet und für die Serie definiert.

Ergebnis ist ein angenehm tiefer Vierzylinder-Sound, der schon im Stand, aber erst recht beim Fahren begeistert. In einem Bereich, der dem Fahrer viel Freude bereitet, ohne durch übertriebene Geräuschentwicklung die Umwelt zu strapazieren. Kawasaki ist stets darauf bedacht, einen guten Kompromiss für Fahrer und Umwelt zu finden und gesetzliche Vorgaben einzuhalten.«

auch nur Schalldruck, aber vielleicht hilft selbst das krude Ausleben von derlei akustischen Allmachtsfantasien im Einzelfall über ein tristes Leben unter der Woche ganz gut hinweg.

Das klingt jetzt sehr abfällig. Doch halten es Psychologen für wahrscheinlich, dass genau das dahintersteckt.

Noch ein Zitat: »Oft suchen mehrere Gruppen immer wie-

der die gleichen Stellen auf, jedoch nicht gleichzeitig. Meist vermeiden die Gruppen den direkten Kontakt miteinander und gehen sich aus dem Weg; anderen Beobachtungen

»Der akustische Eindruck wird nicht durch Lautstärke definiert«

»Zum Charakter unserer Motorräder gehören Look, Sound und Feeling. Der Sound des Motors ist wie die charakteristische »Stimme« eines Lebewesens und wie Musik in den Ohren der Fans.«

Allerdings wird der akustische Eindruck einer Harley-Davidson nach unserer Auffassung nicht in erster Linie durch die Lautstärke definiert, sondern vor allem durch die spezielle Bauart unserer Motoren, die zu

einem spezifischen Klangbild mit vielen tieffrequenten Anteilen führt. Übrigens verfügt keines unserer aktuellen Modelle über Auspuffklappen.

Bei Kritik an Lautstärke-Emissionsnormen oder an deren Umsetzung seitens der Hersteller gilt es zu bedenken, dass die Testbedingungen bei jeder Norm sehr klar definiert sind, um Messfehler, die durch den Untersuchungsleiter und die Untersuchungsbedingungen

zustande kommen, möglichst auszuschließen. Nur so kommt man zu objektiven Messergebnissen. Selbstverständlich hält sich Harley-Davidson strikt an die in den jeweiligen Ländern – in unserem Fall also an die in der EU gültigen – Normen und Gesetze. Harley-Davidson bietet keine Zubehör-Auspuffanlagen an, die mit einer unzulässig hohen Lautstärke operieren. Als erster Großserienhersteller werden wir zudem in Kürze ein



Frank Klumpp, Marketing Director Harley-Davidson Central Europe

elektrisch angetriebenes Motorrad auf den Markt bringen.«

»Hier besteht u. a. ein klarer Zusammenhang mit dem Fahrerverhalten«

»Motorräder, Roller und Zubehör-Abgasanlagen von BMW Motorrad entsprechen in jedem Land den gesetzlichen Vorgaben.«

Somit ist sichergestellt, dass auch alle Geräuschanforderungen in den entsprechenden Betriebsarten wie vorgeschrieben eingehalten werden.

Das zugrundeliegende Problem geht ja aber anscheinend

über diesen Umstand hinaus. Ein Motorrad wird dann als laut wahrgenommen, wenn es z. B. in einer ruhigen Umgebung sehr schnell sehr stark beschleunigt wird. Hier besteht u. a. ein klarer Zusammenhang mit dem Fahrerverhalten.

Einen weiteren wichtigen Einflussfaktor stellen nicht zugelassene Abgasanlagen dar. BMW Motorrad begrüßt die



konstruktive Diskussion dieses Themas. Eine faktenbasierte und ausgewogene Berichterstattung kann hier vermutlich zur Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer beitragen.«

»Vergleichbare Geräusch-Emission wie normale Pkw«

»Wir sind uns bewusst, dass die EU an den Geräuschvorgaben arbeitet, zum Beispiel hinsichtlich schärferer Grenzwerte und einer Ausweitung des Testfensters, in dem diese Grenzwerte eingehalten werden müssen. Daher warten wir momentan auf die Bekanntgabe der neuen

Regeln. Ducati wird selbstverständlich weiterhin Motorräder bauen, die diesen in den nächsten Jahren zu erwartenden schärferen Regularien entsprechen werden. Lärmbedingte Streckensperungen für Motorräder halten wir für eine Folge von nicht zugelassenen Nachrüst-Auspuffanlagen, die Motorradfahrer oft anbauen. Mit serienmäßigen Auspuffanlagen und bei Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitslimits auf der Landstraße haben Motorräder eine vergleichbare Geräusch-Emission wie normale Pkw.«



Andrea Forni, Ducati Technical Director

zufolge kann es bei der Begegnung zweier Gruppen auch zum zeitweiligen Zusammenschluss oder zu Feindseligkeit kommen. Diese wird durch Gebrüll, durch Gestik oder durch Kraftdemonstrationen ausgetragen, handgreifliche Auseinandersetzungen werden allerdings in der Regel vermieden.« Was mit einigen Abstrichen auch recht gut die Atmosphäre an so

manchem testosterongeladenen Motorrad-Hotspot beschreiben würde, findet sich in Wirklichkeit bei Wikipedia unter dem Suchbegriff »Gorilla« unter dem Punkt »Revierverhalten«. Bemerkenswert, wie viele Parallelen sich da ziehen lassen, da muss es Gleichschaltungen im genetischen Grundcode geben. Schaut man sich dann noch auf den Herstellerseiten im

Internet die Werbevideos zu so manchem nackten oder verkleideten, rasanten oder martialischen Motorrad-Muskelpaket an, könnte man vermuten, dass auch die Regisseure mit ihrer Bildsprache allein auf die Ur-Instinkte aus der menschlichen Frühgeschichte zielen. Bei vielen Commercials müsste zudem eigent-

lich dick und rot die Zeile »Don't try this at home!« einblendend sein, so schräg die Lagen, so hoch die Wheelies, so kompromisslos aggro der Fahrstil.

Rücksichtslosigkeit scheint ein Merkmal unserer Zeit zu sein

Manchmal gibt es tatsächlich eine kleine, wohl als Mahnung gemeinte Einblendung, dass der Fahrer im Film ein Profi ist und auf einer Rennstrecke fährt, was viele Hobby-Racer allerdings auch genauso für sich und die Nordhelle unterschreiben würden. So entstehen dann auch die Youtube-Videos, die umso mehr Views haben, je wahnsinniger der erschütternde Fahrstil ist. Andererseits: Wer baut solche Raketen auf Rädern und vermarktet sie dann mit romantischen Bildern vom Landstraßen-Bummel durch die Toskana zur Kirschblüte?

Würde der Markt derlei Granaten nicht wollen, würden die Hersteller sie auch nicht bauen. Die dynamische Seite gehört doch für uns alle ebenso zum Motorradfahren dazu wie das von klischeehaften Bildern besetzte, aber dennoch trügerische Gefühl von individueller Freiheit, die man auf zwei Rädern angeblich ausleben kann und die uns gern gleich mit verkauft wird. Da muss man sich nicht wundern, wenn schlichter gestrickte Egomanen

sich diese Freiheit dann auch nehmen und sich mit ihrer kriegsbemalten Kampfdrohne nur höchst ungern von irgendwelchen Limits einbremsen lassen. Gib Gas, ich will Spaß. Das alles auch noch mit der Attitüde: »Was sollte mich schon davon abhalten? Sag schon ... was?!«

Nichts. Und niemand. Wer auf Einsicht setzt, kann auch darauf hoffen, dass die Gletscher wieder wachsen. Rücksichtslosigkeit scheint ein Merkmal unserer Zeit zu sein, denn dass unsere Gesellschaft auch in vielen anderen Lebensbereichen von einer gewissen Verrohung gekennzeichnet ist, müsste sich auch dem Letzten inzwischen erschlossen haben. Warum das so ist, kann ich nicht wirklich erklären, auch wenn ich da gewisse Verdachtsmomente habe.

Auf der Suche nach Antworten wendete ich mich natürlich auch an die Motorradhersteller. Mit meiner Bitte um ein Statement zum Thema Motorradlärm habe ich mich allerdings bei den Verantwortlichen in den Presseabteilungen in der Beliebtheitskala knapp hinter einer Wurzelbehandlung (ohne Betäubung ...) eingereiht, was ich sogar gut verstehen kann. Denn was sollen die Hersteller auch dazu sagen? Schließlich halten sie sich allesamt an die gesetzlichen Vorgaben. Es wäre

»Es ist für uns deutlich klar, dass man die Zeit nicht zurückdrehen kann«

»Ein schöner Klang braucht nicht laut zu sein. Mir persönlich kommt es schon so vor, als ob der Verkehr tatsächlich in den letzten Jahren lauter geworden ist. Ob es am zunehmenden Alter liegt oder ob das tatsächlich so ist, kann ich objektiv nicht beurteilen. Ich bin überzeugt, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung sich nicht so sehr gestört fühlen würde, wenn mal ein Oldtimer, ein italienischer Sportwagen oder ein tolles Motorrad, also Fahrzeuge, die man nur selten sieht, vorbeifahren und dann auch akustisch deutlich wahrgenommen werden. Warum heute viele ganz »normale« Fahrzeuge,

Autos wie Motorräder, so laut sein müssen, erschließt sich mir nicht. Als Stadtbewohner bemerke ich das bei Autos deutlich öfter. An den Motorrad-Hotspots ist das am Wochenende sicher anders.

Natürlich sind bei einem emotionalen Thema wie dem Motorradfahren auch die erzeugten Geräusche Gegenstand emotional geführter Diskussionen. Wir als Importeur von REMUS Motorrad-Auspuffanlagen verfolgen den Austausch darüber seit Langem aufmerksam. Es ist für uns deutlich klar, dass man die Zeit nicht zurückdrehen kann. Alle Fahrzeuge werden leiser sein in der Zukunft. Wir



Gino Schwarzenberg, Leiter Vertrieb & Marketing REMUS Auspuffanlagen

arbeiten intensiv an Lösungen und werden auch weiterhin emotionale Produkte anbieten, die gut klingen und vielleicht auch das eine oder andere neue Feature zusätzlich haben.«

»Kritik zum Teil nachvollziehbar«

»Uns bei KTM ist natürlich die Sensibilität dieses Themas bekannt und bewusst. KTM-Motorräder durchlaufen im Zuge der Fahrzeugtypgenehmigung die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Tests zur Ermittlung der Geräusch-Emissionen, welche auch erfolgreich bestanden werden.

Die Kritik an der aktuellen Überprüfungsweise ist zum Teil nachvollziehbar. Obwohl mit der letzten Anpassung der entsprechenden Geräuschvorschriften ein zusätzliches Messverfahren, das ASEP-Verfahren (Additional Sound Emission Provisions), eingeführt wurde. Dieses Verfahren verlangt zusätzliche Messfahrten mit unterschiedlichen Ausgangsgeschwindigkeiten, um ein breiteres Lastspektrum des Fahrzeuges abzu prüfen. Dennoch besteht unser Interesse darin, seitens der Gesetzgebung eine Lösung zu finden, um diese Messvorschriften noch rea-

litätsbezogener zu gestalten und der Geräuschentwicklung im Straßenverkehr effektiver entgegenzuwirken.

Zum Motorradfahren gehört für viele der Sound einfach dazu, wobei der nicht mit Lärm gleichzusetzen ist. Wir würden optimierte Vorschriften unterstützen, diesen nachkommen und dennoch unserem »READY TO RACE«-Credo treu bleiben.

Im Aftermarket-Bereich gehen die Vorschriften gegenüber den standardmäßig verbauten Auspuffanlagen auseinander. Das Gesetz erlaubt bei Nachrüstanlagen für Motorräder einen höheren Geräuschpegel. Zudem sind die Prüfungen für die Genehmigung von Nachrüst-Schalldämpfern nicht so umfangreich wie jene, die unsere Motorräder für die Fahrzeugtypgenehmigung durchlaufen müssen. Hier wäre unseres Erachtens eine Angleichung der Vorschriften für Nachrüstschalldämpfer an die Vorschriften für die Fahrzeugtypgenehmigung durchaus zielführend.



Philipp Habsburg, KTM Vice President R&D

Ein weiterer Punkt, der in diesem Zusammenhang mit betrachtet werden muss, sind effiziente Kontrollen und die wirksame Sanktionierung von manipulierten Auspuffen.

Im Offroad-Bereich hat KTM mit der elektrobetriebenen FREERIDE E unter anderem auch erste Zeichen in Richtung Lärmentlastung gesetzt.«

tüchtig, ihnen in dieser diffusen Gemengelage den Schwarzen Peter zuzuschieben. Denn dass ein Motorradhersteller auch einen erzieherischen Auftrag in der Erwachsenenbildung hat, wäre mir neu.

Viel zu sagen hatten allerdings unsere Leser, wobei trotz der Vielzahl an Zuschriften vor allem eines auffiel: Es gab nicht eine Wortmeldung pro Auspuffklappe. Vielmehr war aus den Statements eine Null-Toleranz-Haltung abzulesen,

die dem Treiben auf den Straßen diametral gegenübersteht. In manchem Helm scheint oftmals nur noch Hals zu sein.

Das erinnert mich wieder an die eingangs zitierte Rede von Michael Wilczynski, der an anderer Stelle seine vielen Zuhörer mit der Frage konfrontierte: »Was ist daran so toll, einen drei oder vier Kilometer langen Streckenabschnitt zehn oder zwanzig Mal hintereinander mit Höchstgeschwindigkeit zu befahren?!«

Wer so was gerne macht und eine gute Antwort hat, soll jetzt hier hochkommen und es laut erklären.« Keiner kam.

So wird uns das Thema weiter beschäftigen und wahrscheinlich werde ich in ein paar Jahren erneut eine Story darüber machen müssen. Für den Moment bin ich jedenfalls heilfroh, die Rolle des Sittenwächters wieder abgeben zu können an ... an ... tja, an wen denn eigentlich?

Uli Böckmann

»Die Wahrnehmung spielt eine große Rolle«

»Motorradlärm beschäftigt uns auch in Österreich sehr. Wir von der IG Moto (www.igmoto.com) sind zu einem großen Teil damit beschäftigt, als Bedingte zwischen Lärmgeschädigten und Bikern nach Lösungen zu suchen. Durch angepasste Fahrweise in Wohngebieten wäre eine Reduktion des Verkehrslärms problemlos möglich, hier sind leider ein paar schwarze Schafe das Problem. Unser Appell an alle Biker: Fahrt bitte in Siedlungsgebieten und Ortsaus- bzw. -einfahrten so leise wie möglich!

An die eingefleischten Motorradgegner möchten wir appellieren, darüber nachzudenken, ob der Begriff »Motorradlärm« oder doch besser »Verkehrslärm« angebracht wäre. Denn setzt man die Anzahl der Motorradfahrer zum Gesamtverkehr in Relation, so ist es ein verschwindend geringer Anteil an Verkehrsteilnehmern, denen die Schuld am Gesamtlärm gegeben wird.

Genauso verhält es sich mit den Unfallzahlen. Verletzte und Verkehrstote werden oft als Argument für Streckensper-

rungen herangezogen. Bedenkt man, dass im Bundesland Tirol – trotz Tausender touristischer Motorradfahrer – im letzten Jahr rund zehn Mal mehr Alpinotote als Motorradtote zu beklagen waren, dann wäre es ebenso naheliegend, das Wandern bzw. Bergsteigen zu reglementieren. Es geht schon lange nicht mehr um den Verkehrslärm alleine. Die Wahrnehmung der Betroffenen spielt eine große Rolle, viele Medien haben Biker im Lauf der Jahre zum Feindbild Nr. 1 gemacht. Das muss sich ändern!«



Kai Bürskens, Obmann IG MOTO in Bach / Österreich



Unisones Echo

Hier Auszüge aus einigen der vielen Leserbriefe zum Thema. Wir bitten um Verständnis, dass die Wiedergabe an dieser Stelle nur gekürzt möglich ist.

Anrecht auf Ruhe

Wenn augenscheinlich freiwillig keine Einsicht zu erzielen ist, helfen nur gesetzliche Maßnahmen, auch wenn diese (...) schwierig durchzusetzen sind. Man muss das Thema angehen und es stellt sich mir durchaus die Frage, ob dies nicht sinnvoller ist, als per Verordnung den Stromverbrauch von Staubsaugern um ein paar Watt zu reduzieren.

Wir alle wollen unser Hobby Motorrad weiterhin auf landschaftlich schönen Strecken ausleben, dürfen dabei aber nicht die Menschen vergessen, die entlang solcher Strecken wohnen und auch ein Anrecht auf Ruhe haben.

Keinem von uns ist damit gedient, wenn Lärm zu Aggression und Hass gegen Motorradfahrer führt und Aktionen provoziert, die unser Leben bedrohen, weil genervte Anwohner Öl auf die Straße gießen.

Andreas Wierske, Kelsterbach

Nicht mehr als Standgas

Dieser Artikel spricht mir aus der Seele! Als Motorradfahrer liebe auch ich den Sound meiner Maschine. Bevorzugt meiner alten R 1200 C: etwas dumpf, voll, aber

nicht zu laut. Und auch, wenn ich am Ortsausgang angemessen beschleunige, wecke ich nicht noch 10 km entfernt schlafende Hunde. Ganz anders meine »moderne« Reisemaschine, die R 1200 GS Adventure von 2014: »Dank« der Auspuffklappe mussten auch meine Frau und ich uns die im Artikel angesprochene Hohlraumversiegelung zulegen. Das Motorrad könnte gerne 60 PS weniger haben, denn mit viel mehr als Standgas kann man ja guten Gewissens ohnehin nicht beschleunigen.

Hendrik G. Seliger, Hemmingen

Leise mitunter schwierig

Der Lärmpegel liegt leider NICHT nur in des Fahrers Händen: Da inzwischen viele Hersteller die Lücken im Reglement ziemlich konsequent ausnutzen und nur da leise sind, wo sie's müssen (z. B. BMW), ist es mitunter reichlich schwierig geworden, leise Motorrad zu fahren. Ich liebe meine GS Adventure LC, aber der Lärm hat mich so genervt, dass ich mir erst einen Zach-Auspuff gekauft habe und mir dann noch bei Zach einen leiseren dB-Eater habe anfertigen lassen. Jetzt bin ich zumindest auf

einem erträglichen Lautstärke-Level angekommen, aber ich hätte nichts dagegen, wenn die Maschine so »soundarm« wäre, wie es meine R 1150 R war. Wer's dann lauter haben will, kann sich gerne in die kostenpflichtige Halb- oder Illegalität begeben. DAS ist für mich der richtige Weg!

Sebastian P. Barrocal, Gütersloh

Das will was heißen

Bei meiner luftgekühlten 2012er-R-1200-GS war mir der Sound schon auf der ersten Heimfahrt zu laut. Da schon der Nachbar gegenüber einen klappenbewehrten 911er betreibt, habe ich aus Rücksicht und eigenem Empfinden bei der Firma Hattech in Bayern einen Originaltopf der GS bis Bj. 2009(?) eingeschickt. Dieser wurde umgeschweißt und passte dann auf die Auspuffklappenanlage meiner 2012er-GS. Seitdem fahre ich mit angenehmem Sound umweltverträglich durch die Lande. Leider bin ich damit wohl einer der wenigen, der im heimatischen Odenwald »leise« unterwegs ist. Zahlreiche Strecken im Odi sind schon am Wochenende gesperrt und es werden wahrscheinlich noch

mehr werden. Wir Biker sind bald noch weniger gelitten als Politiker (die nix gegen den Lärm tun) und Versicherungsvertreter. Und das will was heißen.

Albert Finn, Heppenheim

Atömchen im Umfeld

Ich habe gerade Ihre deprimierende Lärmgeschichte gelesen – mehr als Sie kann man zu dem Thema nicht sagen, einfach perfekt. Ich habe auch einige Atömchen in meinem Umfeld.

Übrigens, bevor ich Ihre Geschichte las, bin ich über die Anzeige auf Seite 2 gestolpert, das Zusammentreffen hat schon Charme. Die Welt ist wirklich nicht einfach.

Peter Gesche, Bayern

Auf-und-ab-Idiotie

Das Problem an solchen Strecken sind meist nicht die Motorradfahrer, die auf einer Tour die Strecke durchfahren und wieder weg sind, sondern die Idioten, die nix Besseres zu tun haben, als den ganzen Tag die Steckel auf- und abzufahren, und das zumeist mit sehr lauten Auspuffanlagen, frei nach dem Motto: Auffallen um jeden Preis. Ich kann jeden Anwohner verstehen, der genervt ist. Solange in den Medien laute Autos und Motorräder als cool angepriesen werden, wird sich auch nix ändern.

Franz aus Landshut

»Under Construction«

Vielen Dank für Ihren gelungenen Bericht. Er spricht mir aus meiner Tourer-Seele. Heute ist Lärm im öffentlichen Straßenverkehr sicherlich nicht mehr notwendig und unverantwortbar. Und wohl auch ein Zeichen einer gewissen geistigen Unreife des Fahrers, zumindest hinsichtlich dieser Angelegenheit. Deswegen halte ich das von Uli Böckmann genannte »Prinzip Hoffnung auf Besinnung bei Speed- und Lärmjunkies« als nicht zielführend. Man müsste sie eher behandeln wie Pubertierende, deren Hirn sich »Under Construction« befindet und – nun ja – gelegentlich Merkwürdiges hervorbringt. (...)

Hier ist der Gesetzgeber gefragt. Auf Freiwilligkeit setzen funktioniert nicht, dazu hat es genügend Zeit und Gelegenheit gegeben.

Dieter Schiefer, Weisendorf

Jetzt was ändern!

Als alter (64) Motorradfahrer rufe ich allen Motorradfahrern zu: Wir müssen jetzt was ändern! Das mit dem Lärm und der Raserei auf öffentlichen Straßen geht nicht länger. Überall im Land gründen sich Bürgerinitiativen. Um als Ansprechpartner für Kommunen und Behörden existent zu sein und



den Motorradfahrern in unserer Region ein Gesicht zu geben, habe ich den Verein »Motorradfreunde LILA« gegründet (LILA= leise im Lautertal – www.mf-lila.de). Die Anwohner nehmen uns nur als anonyme, schwarz gekleidete, unter einem Helm versteckte Gestalten wahr, die durch ihre Welt fahren und Krach machen. Wir müssen anwohnerfreundlich fahren – sonst ist's bald vorbei mit der Freude! Ich bin überzeugt, dass die klare Mehrheit der Motorradfahrer sich für einen Geräuschgrenzwert ausspricht.

Uli Herter, Bad Urach

Kurvenschieber

Am meisten ärgert mich der Lärm einiger »Rennfahrer«, die schon Kilometer vorher zu hören sind, und wenn sie dann kommen, »schieben« sie ihre Maschinen um die Kurve. Für mich liegt die Freude am Fahren nicht im Lärm, sondern im runden Fahren, der Schräglage und dem Beschleunigen aus der Kurve, das geht aber mit einer leisen Maschine genauso gut. Meine Maschine muss nicht laut, sie muss schnell sein. Vielleicht sollten wir leisen, aber schnellen Fahrer den anderen Artgenossen die Rote Karte zeigen. Laut ist out!!

Joachim Knapp, per E-Mail

Geld macht nicht schlau

Ich muss Ihrem Artikel hohen Respekt zollen: Frei jeglicher Wertung und so neutral hat sich noch nie jemand dieses Themas angenommen. Danke dafür.

Ich würde es befürworten, wenn seitens des Gesetzgebers eine maximale Lautstärke vorgegeben wird. Das würde niemandem wehtun und die Hersteller würden sich sofort anpassen. Anders kriegt man das Problem nicht in den Griff, siehe den Leserbrief »Mann oder Memme« auf Seite 12 (in TF 5/2018). Das ist genau die Denke, die man in GS-Foren durchgehend findet. Schade, aber Geld macht eben noch lange nicht schlau.

Udo Berwind, Ansbach

Fassungslos

Ich verstehe die Anwohner voll und ganz, die die Ohren voll haben. Fassungslos bin ich über Beiträge im Internet wie z. B. »die sollen doch wegziehen« und über Youtube-Videos, in denen die Belästigten verspottet und verhöhnt werden. Es ärgert mich, dass die Rücksichtslosigkeit mancher Motorradfahrer mich bei meinem Hobby einschränkt, weil immer mehr Strecken gesperrt, Ortsdurchfahrten verboten und Tempolimits eingeführt werden. Dazu noch die Einstellung der Hersteller: »Der Markt verlangt es.« Ich ganz sicher nicht.

Wenn wir nicht aufpassen und selbst aktiv einen Riegel

vorschieben, heißt es schneller »Wir müssen draußen bleiben«, als die Raucher damals vor ihrer Stammkneipe landeten.

Jörg Halder, per E-Mail

Wasser und Wein

Ihr Artikel zu vermeidbarem Krwall war wirklich sehr gut, wird aber leider niemanden zur Einsicht bewegen. Gestört hat mich nur die Seite 2, dort halten Sie es wie die katholische Kirche: Wasser predigen und Wein saufen. Auf Seite 3 stimmen Sie auf Ihren vernunftbetonten Artikel zum Thema Lärm ein, während BMW gegenüber ganzseitig Werbung für eine Krachtüte macht.

Raimund Daller, Geisenfeld

Lieber befahrbar

Ich fahre eine BMW R 1200 GS mit Auspuffklappe. »Sound« gehört für mich zum sinnlichen Vergnügen beim Motorradfahren. Aber wenn ich könnte, würde ich auf die Klappe verzichten. Die alten Zweiventil-Boxer hatten auch einen schönen Klang ohne diese aufdringliche Lautstärke. Mir sind befahrbare lieber als wegen Lärm gesperrte Strecken.

Carsten H. Beck, per E-Mail

Die Unvernunft vieler

Ich fahre seit 35 Jahren Motorrad, seit vier Jahren eine Triumph Tiger 955i. Wenn ich mit dem dumpfen und leisen Brabbeln der Tiger unterwegs bin, schätze ich es, nach langem Ritt entspannt und ohne Dröhnen in den Ohren anzukommen. Auch ich bin für wesentlich schärfere Lärmgrenzwerte. Denn ich möchte mir mein Hobby nicht durch die Unvernunft inzwischen vieler kaputt machen lassen. Bitte greifen sie auch weiterhin solch wichtige Themen mit einer eindeutigen Aussage auf. Auch wenn das manchem Motorradfahrer nicht schmecken mag.

Max-Peter Weber, Zweibrücken

Nicht nachvollziehbar

Ich würde mir wünschen, dass die Hersteller in ihren umfangreichen Sonderausstattungsprogrammen auch einen Auspuff anbieten, der ohne Klappenlärm

daherkommt. Als GS-Fahrer kann ich es nicht nachvollziehen, dass BMW noch nicht einmal eine Alternative anbietet, wenn man einen leiseren Auspuff haben möchte. Das sollte doch für BMW-Ingenieure machbar sein. Dann würde man an den Verkaufszahlen erkennen, wofür die Mehrheit steht.

Ralf Lauckner, Crailsheim

Gespräch suchen

Wenn wir freiheitsliebenden Motorradfahrer, ausgerüstet mit Hightech-Gehörschutz unterm Helm, mit Donner und Getöse an den in unserer immer hektischeren Welt nach Ruhe und Entspannung suchenden Mitbürgern vorbeidonnern, gehen wir sehr leichtfertig mit den Ressourcen unserer schönen Welt um.

Jeder von uns hat in seiner Clique auch Leute, die das Thema Lärm-Verursachen sehr genießen. Dennoch sind es tolle Biker und nette Menschen, bestimmt auch Atömchen. Lasst uns aktiv das Gespräch mit ihnen suchen, denn die Lärm-Beeinflussung haben wir alle selber in der (Gas-)Hand. Nur so kommen wir Ausgrenzungen und Durchfahrtsverbote zuvor. Vielleicht sitzt man ja auch selber mal im Garten? Ich würde es jedem »Krawallo« mal gönnen!

Frank Becker, Lütjenburg

Wenn alles Öl verbrannt

Mich nerven die Klappengesteuerten tierisch, ob das nun Harley oder BMW oder was auch immer ist. Wenn ich mir aber im Vergleich die ganzen anderen Lärm-Verursacher auf dieser Welt betrachte, kommt es mir erst recht hoch! Wie die italienischen Sportwagen und mittlerweile auch die deutschen jemals eine ABE erlangt haben, ist mir schleierhaft. Man höre sich die Ferraris, Jaguars, Lambos oder AMGs an! Selbst bei Porsche geht ohne Auspuffklappe nichts mehr.

Ich denke, dass wir das Thema Lärm erst in den Griff bekommen, wenn wir es endlich geschafft haben, alles Öl unserer Erde zu verbrennen. Ist ja nicht mehr so lange hin.

Steffen Samblebe, per E-Mail