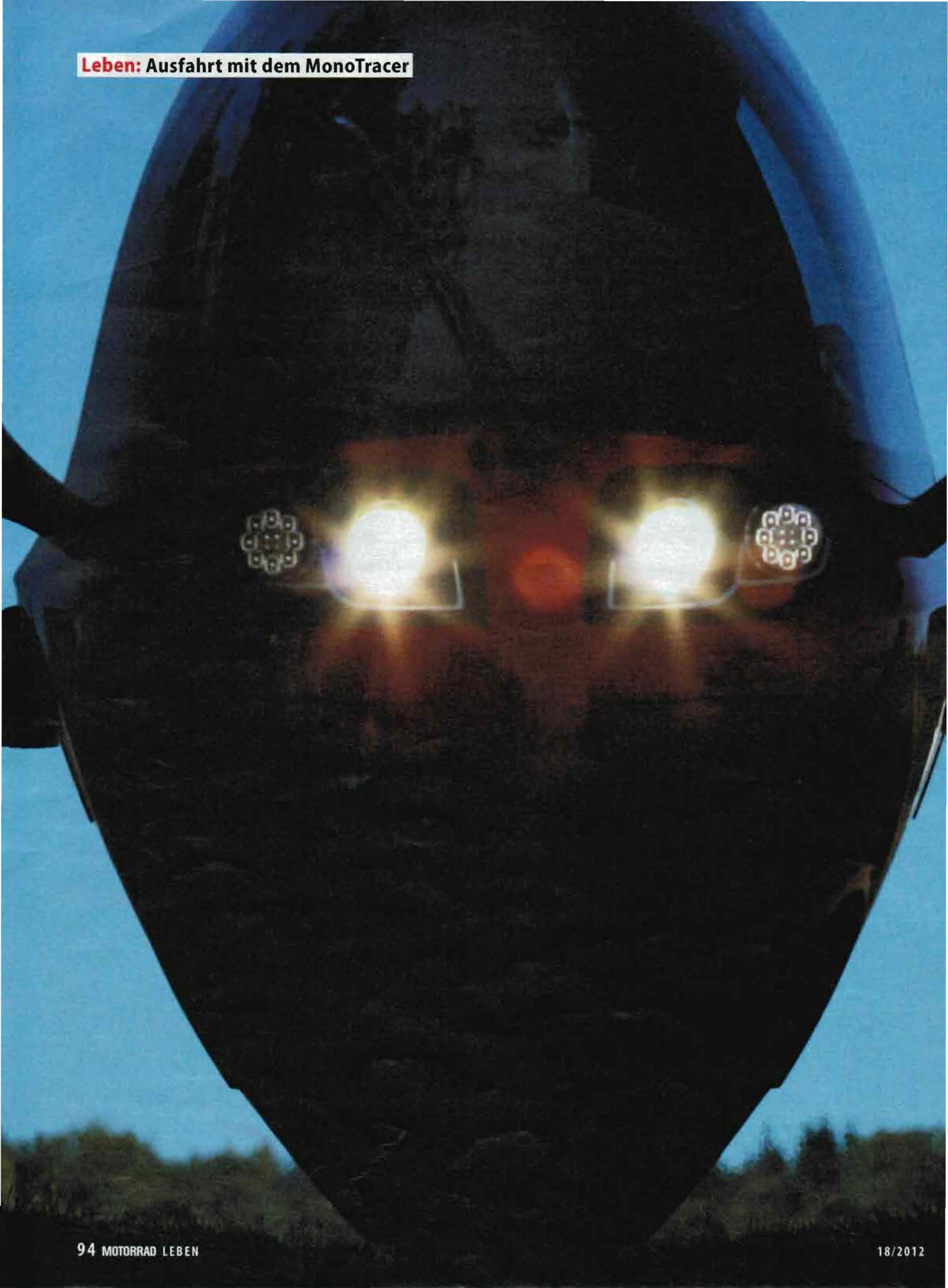


Leben: Ausfahrt mit dem MonoTracer



SPACE ODDITY

„Here am I sitting in a tin can far above the world.“ Kannte David Bowie den MonoTracer? Unwahrscheinlich. Nahm er Drogen? Nicht ganz ausgeschlossen. Wie auch immer. Tatsache ist: Wer in dieser Kapsel tief durchs Allgäu gleitet, fühlt sich wie in einem Raumschiff. Allein, ganz weit weg von zu Hause. In einer fernen Galaxie.

Von Stefan Kaschel; Fotos: Markus Biebricher

*Ground Control to Major Tom,
commencing countdown, engines on,
check ignition, and may gods love be
with you ...*

Wer nicht mehr ganz jung ist, wird sich erinnern. An David Bowies „Space Oddity“ (1969). Ich habe die CD eingelegt, bin ganz Major Tom, während ich den Sicherheitsgurt festzurre und mir die komplexe Bedienung des MonoTracers zum wiederholten Mal vergegenwärtige. Ten – nine – eight, Flügeltür zu, die Verbindung zur Außenwelt ist gekappt. Seven – six – Anlasser, five – der Motor läuft. Four – der Gang ist eingelegt. Three – mit dem linken Fuß das Kupplungspedal kommen lassen, two – es geht ein Zittern durch die Kapsel, – one – sie setzt sich langsam in Bewegung. Und dann kommt er, der alles entscheidende Moment. Jetzt oder nie: Lift off –

Ich fahre die seitlichen Stützräder hoch. Kippt er, kippt er nicht? Die E-Gitarren kreischen, nichts, nichts ist mehr umkehrbar, ich bin völlig ausgeliefert. Noch einmal geht ein Beben durchs Gefährt, es wankt leicht, taumelt. Dann – endlich – pendelt sich die Fuhre auf stabilem Niveau ein. Draußen huscht der Gegenverkehr vorbei, innen herrscht unwirkliche Ruhe. Far above the world – innerhalb von Sekunden ist man so weit weg von allen bekannten Eindrücken und Automatismen, taucht ein in ein Paralleluniversum, wo erstaunlich rote Dächer und sattgrüne Wiesen lautlos vorbeiziehen. Es ist Ufo-Alarm zwischen Ulm und Ehingen im Allgäu. Doch der Weg dahin war lang.



Wo er auch auftaucht – der MonoTracer hat einen Sympathiebonus

MonoTracer-Ausfahrt

Zwischendurch hatte die Ein-Mann-Besatzung dieser eigenwilligsten aller eigenwilligen Erscheinungen im bundesdeutschen Verkehrsraum schon die Hoffnung auf unbekannte Weiten fahren lassen. Stop and go auf der Autobahn zwischen Stuttgart und Ulm – da fühlt sich der MonoTracer an wie ein Raumschiff unter Tage. Eindeutig im falschen Revier. Räder einfahren, Räder ausfahren, Räder einfahren – je nach Neigung der Straße schien er beim Ausfahren mal nach rechts, mal nach links zu stranden, weil die Stützräder den MonoTracer letztlich immer im 90-Grad-Winkel zum Rollfeld ausrichtet. Seitenneigung bei Geradeausfahrt ist bei einem vermeintlichen Einspurfahrzeug eindeutig ein Gefühl, an das man sich gewöhnen muss. Ebenso wie an das Timing, um das Fahrwerk wieder auszufahren. Soll ich, soll ich nicht, rollt der Verkehr vor mir noch oder

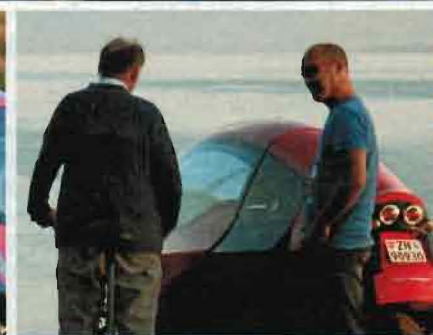
steht er schon? Entscheidende, existenzielle Fragen. Nur der Daumen der linken Hand entscheidet hier über Wohl und Wehe der Besatzung. Wird er zu früh aktiv, muss ich die Stützen gleich nach dem Einfahren wieder ausfahren und bekomme einen zusätzlichen Startvorgang mit all seinen Risiken frei Haus. Also im Zweifel lieber einmal mehr die kleinen Zusatzräder auf dem Asphalt lassen.

„Though I'm past one hundred thousand miles, I'm feeling very still“

Immerhin: Nach einer weitgehend problemlosen Stadtdurchquerung von Ulm (alle Ampeln auf Grün!) bin ich angekommen in den endlosen Weiten der Allgäuer Hügellandschaft. Vorbei das Staugestocher, vorbei die innere Anspannung, vorbei die ungläubigen Blicke durch getönte Verbundglasscheiben, vorbei die Frage, ob ich jemals ankommen werde. Hier zeigt nie-



mand mit dem Finger mehr auf mich, hier muss ich niemandem freundlich zuwinken, um meine guten Absichten zu signalisieren. Im Allgäu sind Menschen eher selten. Und wenn sie auftauchen, sind sie bei der Arbeit und haben scheinbar nicht einmal Zeit, sich zu wundern. Manchmal bin ich kilometerlang allein mit mir, den geschwungenen Straßen und den grünen Wiesen, gewöhne mich an die rollende Kapsel und ihr diffiziles Einlenkverhalten, genieße ihren Kom-



fort (eine Klimaanlage ist in der vollverglas-
ten Kuppel unabdingbar, das elektrische
Klappdach ein nettes Goodie), mache mich
mit den Kurvenqualitäten (man muss sich
nur trauen) bekannt, lasse Ehingen links
liegen und die Drehzahl des BMW K 1200 LT-
Motors mal über die 4000/min schnalzen,
mich von Munderkingen bis Uttenweiler
treiben, bevor ich bei Offingen auf die
Kuppe des Bussen abbiege, um das Terrain
einmal von oben zu betrachten.





MonoTracer-Ausfahrt

„This is Major Tom to ground control, I'm stepping through the door, and I'm floating in a most peculiar way“

767 Meter über dem Meeresspiegel, der heilige Berg Oberschwabens. In dieser Höhe kommt der MonoTracer seiner Bestimmung näher, sollte man meinen. Stimmt nicht, er ist und bleibt ein Ufo. Jedenfalls, wenn es nach den ungläubigen Blicken der Busgäste auf dem Bussen geht. Es ist komisch, in diesem Umfeld so angestarrt zu werden, wenn man nicht Florian Silbereisen heißt. Doch nach und nach weicht die Skepsis der Neugierde, tuscheln die Menschen erst auffällig unauffällig, gehen dann doch auf mich zu, fragen skeptisch nach Ursprung und Herkunft des Tracers. Ich überlege kurz, ob ich „E.T. nach Hause telefonieren“ sagen soll, bleibe dann aber doch sachlich im Hier und Jetzt. Zum Glück, denn wieder Erwarten sind einige ältere Herren mit außerirdischem Akzent doch ziemlich tief im Thema (siehe Kasten). „Ischt das nicht ein Ecomobil“, fragt einer am Nebentisch. „Dasch hat doch der Wagner damals kenschtruiert. Wie ischt das mit den Rädern an der Seite?“

„Nicht so einfach“, antworte ich. „Selbst wenn man einmal weiß, wie es geht, bleibt es ein echtes Abenteuer. Wie ein Raketenstart.“ Umgehend wird der Wunsch nach einer Vorführung laut, aber dafür ist es mir hier auf dem Bussen zu eng – und vor allem geht es zu steil bergauf oder bergab. Ich rolle lieber stützradgestützt vom Hof, fahre erst auf der ersten Geraden die Räder ein – und bewundere noch einmal die Aussicht. Vorne die hügelige Allgäu-Landschaft, im Hintergrund deuten sich die Alpen an.

„And I think my spaceship knows which way to go“

Das wäre ein Ziel, doch ich lasse mich lieber treiben, bin beschäftigt mit mir und diesem eigentümlichen Fahrzeug irgendwo zwischen Segelflieger und Motorrad, weiß trotz des Navis nur ungefähr die Richtung – und eigentlich interessiert sie mich auch nicht. Mit diesem Gefährt wendet man so gerne wie mit einer Apollo 16. Räder ausfahren, anhalten, Rückwärtsgang, enorme Lenkkräfte beim Einschlagen, Vorwärtsgang, beschleunigen, Räder wieder hoch. Und dann noch diese Unübersichtlichkeit. Dann doch lieber neue Wege suchen. Vorbei an einem See (ich glaube, es ist der Federsee) geht es über Land. Ich überhole hupende



Bauern auf ihren Treckern, werde an Ampeln begeistert gefeiert (Daumen hoch!), kurz: Man nimmt mich überall staunend, aber auch ausgesprochen wohlwollend wahr. Es dämmt langsam, als ich mich Meersburg und dem Bodensee nähere, wo ich auf der Uferpromenade einen letzten Stopp einlege, um ein schönes Sonnenuntergangsbild vom MonoTracer zu machen. „For this picture you need a pretty girl with big boobs“, scherzt John, ein Rentner aus Sidney, der mit Frau Sandy gerade auf Deutschland-Tour ist. Ich stimme ihm zu. Welcome back on earth, Major Tom. ■

www.motorradonline.de/monotracer



*Eine fremde Welt oder
fremd in dieser Welt?
Es kommt wie immer
auf die Perspektive an*

MonoTracer MTI-1200



Die Geschichte dieses „skurrilen“ Fahrzeugs beginnt Anfang der 80er-Jahre, als der begeisterte Schweizer Pilot und Motorradfahrer Arnold Wagner seinen Traum vom effizienten und fahrdynamischen Einspurfahrzeug in die Tat umsetzte und über sämtliche Zulassungshürden hievte. Das „Eco-

mobil“, damals noch mit BMW K 100-Motor, verband wie auch der heutige MonoTracer einen hervorragenden cw-Wert (aktuell 0,19) mit kleiner Stirnfläche (0,99 m²) und relativ hoher Motorleistung. So reicht die Leistung des aktuellen LT-Motors locker, um die Abriegelgeschwindigkeit von 240 km/h zu erreichen, der Hersteller Peraves AG aus Uster bei Zürich verspricht bei 46 Liter Tankinhalt und 120 km/h eine Reichweite von über 1000 Kilometern. Neben dem 1200er-Verbrenner haben die Schweizer derzeit noch ein weiteres Eisen im Feuer, nämlich den MTE-150 mit 204 PS starkem Elektromotor des amerikanischen Spezialisten AC Propulsion (94 400 Euro). Gespeist wird der mächtige Antrieb von einem 20-kW/h-Batteriepaket, sodass bei konstant 120 km/h 300 Kilometer Reichweite möglich sein sollen. Und auch eine Variante mit BMW K 1600-Sechszylinder wird derzeit entwickelt.

MOTOR: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor (BMW K 1200 LT), 1172 cm³, 85 kW (116 PS) bei 8000/min, 120 Nm bei 5250/min, Einspritzung, E-Starter, Ölbadkupplung, vier Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang, Gussräder, Bereifung 140/80 ZR 18 und 200/80 ZR 18, Kardanantrieb

FAHRWERK: Selbsttragende Composite-Monocoque-Fahrgastzelle, verstärkt mit Überrollbügel, Lenkkopf- und Stützzachsen aus Stahl, per Knopfdruck ausfahrbare Stützräder, Upside-down-Gabel, Ø 50 Millimeter, Alu-Einarmschwinge, ein Federbein, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 320 mm

MAßE UND GEWICHT: L x B x H 3700 x 1220 x 1550 mm, Kofferraum 140 Liter, Tankinhalt 46 Liter, Gewicht ab 485 kg, Preis ab 70 626 Euro

KONTAKT: www.monotracer.ch