



apr/19

auto touring extra

Das Mobilitätsmagazin des ÖAMTC

Gewinnspiel
Großglockner-
Übernachtungen und
Fahrtechnik-
Trainings



Rein in die Radien

Drei Liebesgeschichten rund ums Motorrad.
Plus: Routentipps und ein feines Gewinnspiel.

Spezial: 8 Seiten 125er – Führerschein & Marktübersicht



motorrad training

Für Anfänger und Profis.

- Mehrphasen Training
- Perfektionsfahrt
- Aufstiegspraxis
- 125er B-Schein
- Aktiv Training
- Dynamik Training
- Speed Training
- Personal Coaching

Bis zu € 50,- Landesförderung
Infos unter www.oeamtc.at/fahrtechnik

Jetzt buchen in allen ÖAMTC Fahrtechnik Zentren,
Telefon +43 2253 817 00 32100 oder www.oeamtc.at/fahrtechnik

You Tube www.youtube.com/OEAMTCFahrtechnikTV

f www.facebook.com/fahrtechnik

Für aktives Fahren



Alexander Fischer, Redakteur

Es ist was es ist

KARIN MAIRITISCH HAT ZUR ERÖFFNUNG ihrer liebevollen Titelgeschichte (und somit gleichsam zur Eröffnung dieses frisch vorliegenden auto-touring-Extras) das vielleicht großartigste Gedicht des feinfühligsten Lyrikers und Essayisten Erich Fried ausgewählt: Was es ist. Es ist, in voller Länge, hier rechts stehend, nachlesbar.

Die Quintessenz dieser drei Strophen ist ein unmissverständlich klar formuliertes Plädoyer pro Liebe, denn nur sie (bzw. „es“) vermag sich gegenüber allem behaupten zu können, allen voran der Vernunft.

Hey, das passt doch hervorragend zum Motorradfahren an sich, ist doch das Zweirad für die meisten heimischen Eisenreiter eher Lieblingsobjekt denn banaler Gebrauchsgegenstand. Ist eher Bauchgefühl denn Ratio. Ist eher himmelhoch jauchzend oder zu Tode betrübt denn – ja, eh. Und dabei ist es doch wirklich völlig egal, ob das geliebte Zweirad nun ein Roller, eine 300er oder irgendein Big Bike ist. Die Geschmäcker sind so verschieden, wie wir selbst es auch sind. Daher meinen wir: Hauptsache Zweirad, Hauptsache Respekt und gegenseitige Rücksicht auf der Straße.

Oder in Weiterverwendung eines Motto-Klassikers der Rave-Kultur: Love, Peace & Unity.

APROPOS GEFÜHLE: Es ist kein Zeichen von Schwäche sich von anderen helfen zu lassen. Falls ihr euch zu Saisonbeginn also noch ein wenig wackelig am Zweirad fühlt, die Kollegen der ÖAMTC Fahrtechnik helfen euch im Rahmen eines Warm-up-Trainings gerne dabei, jenes Vertrauen (wieder) herzustellen, das für eine dauerhafte Beziehung unbedingt notwendig ist. Fünf solcher Trainings verlosen wir übrigens auf Seite 17, plus Erlebnis-Pakete für die Großglockner Hochalpenstraße noch dazu.

ERSTMALS HAT DIESES EXTRA EIN Extra-Extra, ein Special in der Heftmitte. Darin widmen wir uns der 125-Kubik-Klasse – wie alles begann, warum es zwischenzeitlich endete und warum es jetzt – auch für Autofahrer – wieder in(teressant) ist, so ein „Achter!“ zu fahren. 

Es ist Unsinn
sagt die Vernunft
Es ist was es ist
sagt die Liebe

Es ist Unglück
sagt die Berechnung
Es ist nichts als Schmerz
sagt die Angst
Es ist aussichtslos
sagt die Einsicht
Es ist was es ist
sagt die Liebe

Es ist lächerlich
sagt der Stolz
Es ist leichtsinnig
sagt die Vorsicht
Es ist unmöglich
sagt die Erfahrung
Es ist was es ist
sagt die Liebe

ERICH FRIED

Inhalt

Motorrad & Liebe	04
Führerscheinklassen	08
125er-Special	09
Gewinnspiel	17
Routen-Tipps	18

Impressum

Herausgeber: Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), 1030 Wien, Baumgasse 129, Telefon 01 711 99-0
ZVR 730335108
Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz: www.oeamtc.at/offenlegung

Medieninhaber (Verleger)
ÖAMTC Verbandsbetriebe GmbH
1030 Wien, Baumgasse 129
FN 469168d, HG Wien

Geschäftsführer:
Martin Paweletz, Thomas Fuchs

Verlagsleitung: Mag. Claudia Volak

Redaktion: Peter Pisecker (Chefred.),
Alexander Fischer

Mitarbeiter: Karin Mairitsch, Sarah Redna

Chef vom Dienst: Helmut Eckler

Art Director: Stefan Wassak

Layout & Produktion:
Andreas Kaleta, Birgit Rusa,
Peter Scharnagl

Druck: F. Berger & Söhne
Ges.m.b.H., 3580 Horn,
Wiener Straße 80

Anzeigenleitung:
Mag. Gerhard Schinhan (Dw. 22705)

Anzeigenberatung:
Christian Heyny (Dw. 22704)
Roland Kiefer (Dw. 22708)
DVR: 0627984

Coverfoto Kurt Pinter

Das Motorrad und die Liebe

Es ist Unsinn, sagt die Vernunft. Es ist, was es ist, sagt die Liebe.

von KARIN MAIRITSCH — fotos KURT PINTER

DAS MIT DER LIEBE ist eine wunderbare Sache. Liebe wärmt das Herz. Liebe macht glücklich. Liebe lässt in die Zukunft blicken. Liebe weitet die Gedanken und den Horizont. Sie lässt uns Dinge tun, die wir ohne sie niemals tun würden. Sie ist eine mächtige Triebkraft.

Also lieben Menschen ihr Telefon, ihren Hund, ihr Kind, ihren Mann und ihre Frau, sich selbst, die Berge, die Stadt, ihr Auto und ihre neue Handtasche. Es ist, was es ist (das

zugehörige Gedicht stammt von Erich Fried, auf Seite 3 nachzulesen), und es ist gut. Ohne die Liebe wären wir keine Menschen.

Auf den nachfolgenden Seiten präsentieren wir vier Menschen, die eines gemeinsam haben: die Liebe und das Motorrad. Laura, Ingeborg, Walter und Andreas. Alle vier leben in einem Umfeld, in dem das Motorrad fixer Bestandteil des Seins ist. Es dient als Ausdrucksmittel des persönlichen Lebensstils, als Kultobjekt und ja, auch als Liebesobjekt. Enjoy!

ZEIT, AUFZUBRECHEN. MAKE LIFE A RIDE.

DER BMW MOTORRAD SAISONSTART AM 6. APRIL 2019.



Starte direkt nach dem Winterschlaf in die neue Saison! Und erlebe gemeinsam mit uns am 6. April 2019 die neuen Modell-Highlights: die Markteinführung der **R 1250 R** und die brandneue **F 850 GS Adventure**. Am besten, du wagst gleich eine Ausfahrt – die **G310 GS** und **R 1250 RT** sowie die **F 750 GS** und **F 850 GS** stehen schon bereit. Der Frühling lässt nicht auf sich warten, also komme bei uns vorbei! Wir freuen uns auf deinen Besuch.

Mehr Informationen unter bmw-motorrad.at/saisonstart



„Ich bin ein Stadtmensch und stehe auf Science-Fiction-Geschichten. Mein Motorrad habe ich nach diesen Kriterien ausgesucht. Es soll ja gut zu mir passen!“

Laura Schindler, Illustratorin und Grafikdesignerin

Laura Schindler

Zum Motorradfahren kam die fröhliche Grazerin über ihren Verlobten Beni und dessen Honda Hornet. Als Führerscheinneuling legte sie Benis Honda vor fünf Jahren in den Kies und konnte sie ohne fremde Hilfe nicht mehr aufstellen. Das war ihr mehr als peinlich. Vier Jahre lang griff Laura kein Motorrad mehr an. In dieser Zeit übersiedelte sie gemeinsam mit Beni nach Berlin und machte sich dort einen Ruf als Illustratorin und Grafikerin. Doch bei aller Liebe zu ihrem Verlobten – irgendetwas fehlte. Und dann sah sie auf ihrem MacBook ein mördercooles Image-Video: „The Dark Side of Japan“, ein dunkler, urbaner Werbeclip über die MT-Serie von Yamaha. Amors Pfeil traf sie mitten ins Herz. Jetzt war alles klar! Zu ihrem Geburtstag im Mai letzten Jahres schenkte sie sich selber eine Yamaha MT-03. Ihrer Mutter in Graz brachte Laura diesen Umstand über ein Facebook-Posting nahe: Es zeigt eine von ihr angefertigte Tuschezeichnung, auf der eine junge Frau mit Motorrad zu sehen ist. Der Untertitel dieser hübschen Grafik: „Well, ... sorry, Mum!“

► www.laura-schindler.at
@ [laurinabearlina](https://www.instagram.com/laurinabearlina)

Er: „Es muss halt nur die Richtige daherkommen.“

Sie: „Wir sind zwei Abenteurer. Mit seinen beiden ersten Frauen hat er je ein wunderbares Kind, mit mir hat er eine wunderbare Vespa.“

Ingeborg und Walter Reisch, Hebamme und Speditionskaufmann im Ruhestand

Ingeborg und Walter Reisch

Sie hatte eine Ehe hinter sich, er zwei. Beide waren sie irgendwie auf der Suche, nach einem Freund, einem Freizeitpartner, einem Spielkameraden. Kennengelernt haben sie einander vor zehn Jahren bei einem Clubabend des Vespa Club Wien. Ingeborg, damals Mitte 40, kam neu dazu, Walter, damals beinahe 70, war schon mit seiner (im Foto-Hintergrund geparkten) 200er-Vespa dabei. Kein Kind von Traurigkeit, genehmigte er sich die gleich am ersten Tag der Pension, erfüllte sich einen Lebenswunsch. Starke Kindheitserinnerung: Er wuchs neben dem Rapid-Stadion auf, sah die Rapid-Größen täglich mit grünen Vespas zur Arbeit kommen. Doch zurück zur Liebesgeschichte von Walter und Ingeborg. Er war von ihr gleich angetan, echter Sir, der er ist, wollte er sie nicht kompromittieren. Der Altersunterschied von 21 Jahren schien ihm doch beträchtlich. Drei Monate später führte die Sommerreise des Vespa Club Wien beide zehn Tage lang nach Italien. In Gesprächen kam man einander vorsichtig näher, aber erst im Herbst ergriff er bei einem Abendempfang in Wien ihre Hand. Ingeborg kann sich noch genau erinnern: „Seine Hand fühlte sich warm, groß und sicher an.“ Wie es weiterging? Vor acht Jahren wurde geheiratet, Ingeborgs rosa Vespa war selbstverständlich dabei.





Andreas Schiefer

Andreas sammelte schon immer alles Mögliche. Auch Fahrräder. Bereits als Kind verbrachte Andreas seine Nachmittage am liebsten beim Entrümpfer und Antiquitätenhändler. Mit 16 kam das erste Kleinmotorrad, mit 18 das erste Motorrad, eine Yamaha Ténéré 600, weiß, wunderschön und damals ganz neu am Markt. Im Lauf der nächsten Jahre gesellte sich eine TT 600 dazu und eine Husqvarna fürs grobe Gelände. Der nächste Schritt führte Andreas auf die Straße. Dafür brauchte es eine TDM 850, Parallel-Twin. Dann die R1, unverkleidet, hoher Lenker, Reihen-Vierzylinder. Als sein bester Freund auf eine Triumph Speed Triple, einen Reihen-Dreizylinder, umsattelte, musste Andreas auch so eine haben, gleiche Waffen und so. Und weil das immer so weiterging, zog er irgendwann mit Sack und Pack in einen 100 Jahre alten Industriebau mit 3.000 Quadratmetern Nutzfläche und drei Stockwerken. Mit Lift. Dort lebt er nun mit 39 Motorrädern und 12 Autos. Es kommt schon vor, dass er, Nachteule, die er ist, sich um zwei Uhr in der Früh noch mal mit einer Tasse Tee in den Kreis seiner Lieben setzt. Seltsam? Für einen Sammler ist das alles ganz normal.

„Das Herz gehört immer der Ersten. Es spricht dennoch nichts dagegen, mehrere Fahrzeuge zu besitzen. Schließlich geht es ja auch um Diversität.“

Andreas Schiefer, Architekt

Die aktuellen Führerscheinklassen

A



z.B. Vespa Elettrica

Einstieg. Das Moped ist die eheste Motorisierungsquelle, folgende Begrenzungen gelten: max. 45 km/h Höchstgeschwindigkeit, max. 50 cm³ Hubraum, max. 4 kW (bei Elektromotoren), Mindestalter 15 Jahre. Der Weg zu AM: theoretische und praktische Ausbildung plus abschließende theoretische Prüfung, z.B. beim ÖAMTC.

A



z.B. Honda Monkey

Fortschritt. Jeder 16-Jährige darf seit 2013 mit maximal 15 PS starken 125-cm³-Geräten unterwegs sein. A1-Erwerb: Ausbildung und Prüfung, theoretisch und praktisch. Übrigens: Die Klasse A1 ist eine Mehrphasenausbildung, d.h. zusätzliches Fahrsicherheits-Training plus Perfektionsfahrt nach bestandener Prüfung.

A



z.B. Honda CB300R

Aufstieg. Wer zwei Jahre im A1-Modus unterwegs war, darf nun auf- und umsteigen. Mindestalter: 18 Jahre, Leistungsobergrenze: 48 PS. Der Weg zu A2: via A1 mit zwei Jahren Fahrpraxis und wahlweise praktischer Prüfung oder Schulung. Wer direkt einsteigt: Ausbildung und Prüfung, Mehrphasenausbildung.

A



z.B. Moto Guzzi V85TT

Volle Kraft, no limit. Nach zwei Jahren A2 und zusätzlicher praktischer Prüfung oder Schulung dürfen Motorräder ohne Leistungslimit gefahren werden. Wer direkt einsteigt: Mindestalter 24 Jahre plus Ausbildung und Prüfung (theoretisch und praktisch). Die Klasse-A-Ausbildung ist eine Mehrphasen-Ausbildung, z.B. beim ÖAMTC.

Werk

**HEUTE
ENTSCHEIDEN,
WIE SIE MORGEN
FAHREN WOLLEN**

**CBR500R
CB500F**



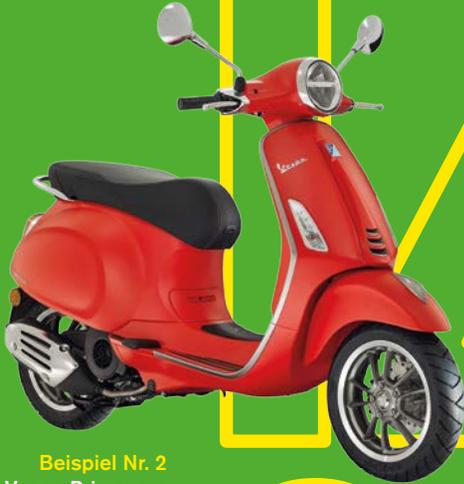
Honda empfiehlt
**Castrol
POWER1**

WER WOLLEN SIE AUF DER STRASSE SEIN?

Lassen Sie Ihre Motorradträume mit der CB500F oder der CBR500R Wirklichkeit werden. Fühlen Sie sich zur CB500F im puren Streetfighter-Design hingezogen? Oder doch zur superaggressiven, von der Rennstrecke inspirierten CBR500R? Sie haben die Wahl. **Leben Sie Ihren Traum.** www.honda.at



125 ccm



Beispiel Nr. 2
Vespa Primavera
125. Der Klassiker
unter den Rollern,
für 4.799 Euro.



Beispiel Nr. 1
Aprilia SX 125.
eine kompakte
Supermoto, kostet
4.290 Euro.



Beispiel Nr. 3
Honda Super Cub
C125. Retro-Hülle
mit modernem
technischen Innen-
leben, 3.690 Euro.

Ein Achtelliter, 125 Kubik – nominal betrachtet scheint das nicht viel zu sein. In diesem Fall aber verweisen wir auf ein altes Sprichwort: kleine Ursache, große Wirkung. Oho, so eine 125er bereitet echt viel Freude, ist praktisch und preiswert. Von Besitzern eines Auto-Führerscheins dürfen sie nach einem kurzen Praxistraining ebenfalls gelenkt werden.

Endlich Motorrad fahren

Führerschein-B-Besitzer können an nur einem Tag das CODE-111-Training machen und dürfen damit Zweiräder bis 125 Kubik lenken. Schneller kommt man nicht aufs Motorrad.

von SARAH REDNA — fotos ERICH REISMANN

ES GIBT VIELE GUTE GRÜNDE, um aufs Motorrad umzusatteln: Parkplatznot und Stauflucht in der Stadt, Ungebundenheit im Speckgürtel und einfach ein anderes Freiheitsgefühl bei Überlandfahrten. Mit dem nationalen Code 111 erlaubt der Gesetzgeber, dass Führerschein-B-Besitzer, die ein

sechsständiges Praxistraining nachweisen können, Zweiräder bis 125 Kubik lenken dürfen – ganz ohne Prüfungen. Darunter fallen Roller genauso wie Motorräder. Oder um es mit den Worten von Georg Scheiblauber, ÖAMTC Chefinstruktor Motorrad, zu sagen: „Es gibt keinen einfacheren Weg auf das Motorrad. Bei

unserem 7-stündigen Training kann jeder mitmachen und ganz ohne teure Fahrstunden in die Zweiradwelt reinschnuppern.“

Richtig gelesen, das Code-111-Training der ÖAMTC Fahrtechnik dauert eine Stunde länger als es das Gesetz verlangt. Warum? „Weil wir der Meinung sind, dass all unsere Teilnehmer echte sechs Stunden Praxiserfahrung sammeln sollen“, sagt Scheiblauber. Die zusätzliche Stunde ist für Organisatorisches, Erklärungen und Fahrzeugwechsel gedacht. Denn die Teilnehmer erfahren im Rahmen des Trainings verschiedene 125er-Modelle, vom Chopper über den Roller, das Nakedbike oder eine Enduromaschine. „Damit bekommt man sofort ein Gefühl dafür, was einem am meisten Spaß macht“, so der Chefinstruktor. Langweilige, komplexe, fahrphysikalische Theoriestunden gibt es nicht. Es wird gleich aufgesattelt und am abgesperrten Testgelände ausprobiert.

ZUM START WIRD DAS Fahrzeug erklärt – klingt banal, ist es aber nicht. „Für viele Autofahrer ist es eine riesige Umstellung, mit dem Fuß zu schalten und mit den Händen Gas und Bremse zu koordinieren“, spricht Scheiblauber aus Erfahrung.

Bei Anfahr- und Bremsübungen wird die dynamische Gewichtsverteilung erklärt. Weiter geht es in der Spurgasse, wo die Teilnehmer lernen, so langsam wie möglich – ohne Fußabsetzen – eine gerade Strecke zu meistern. Der Trick: Den Blick weit nach vorne richten und das Motorrad mit der Hüfte ausbalancieren. Klingt leicht, ist aber selbst für erfahrene Biker eine kleine Herausforderung. Weiter geht es im Pylonenslalom. Jetzt gilt es, erste Richtungswechsel gezielt einzuleiten. Auch hier ist die Blicktechnik ent-



01



02



03

- 01 Kurvenfahren will gelernt sein, deshalb macht's der Instruktor zunächst vor.
- 02 Fahrzeugkunde und -wechsel sind fixer Bestandteil des Trainings.
- 03 Die richtige Blicktechnik ist oft entscheidend.



Leichter gelingt eine Zielbremsung jenen, die ein Fahrzeug mit ABS besitzen. Sie müssen „nur“ fest am Bremshebel ziehen.

scheidend, weiters lernt man, Gas und Bremse richtig einzusetzen, um stabil – immer leicht auf Zug – um die Pylonen zu kurven.

DIE BASICS SITZEN. Zeit, um das Motorrad noch besser kennenzulernen. Bei der Zielbremsung wird innerhalb einer bestimmten Fläche bis zum kompletten Stillstand gebremst. Damit bekommt man ein Gefühl für die maximale Bremsleistung und den Bremsweg. Die Ausgangsgeschwindigkeit wählt man selbst. „Speziell bei Motorrädern ohne ABS ist es wichtig, gefühlvoll den Bremsdruck aufzubauen, um ein blockierendes Rad und damit einen drohenden Sturz zu vermeiden“, erklärt Scheiblauer. Aber keine Sorge, der Asphalt in den ÖAMTC Trainingscentern ist sehr griffig und die Manöver werden mit geringen Geschwindigkeiten erlernt. Trotzdem können kleine Ausrutscher vorkommen. „Dafür sind alle Leihfahrzeuge von uns versichert. Außerdem sind alle Instrukturen darauf geschult, individuell auf die Teilnehmer einzugehen und niemanden zu überfordern.“ Es soll Spaß machen. Jederzeit.

Dynamischer wird es bei den Abbiebungen aus dem Stand, ohne dabei in den Gegenverkehr zu geraten, und bei

den Kurvenfahrten. Hier müssen Blicktechnik, Körpereinsatz und die Bedienung von Kupplung, Bremse und Gas aufeinander abgestimmt werden. Während der Praxisfahrten gibt es immer wieder individuelles Feedback oder Tipps von den Instrukturen.

Zum Abschluss wird bei der ÖAMTC Fahrtechnik noch viel Wert auf die Notbremsung mit Ausweichen gelegt. „Das schreibt der Gesetzgeber nicht vor, aber

es ist wichtig, in Notsituationen richtig zu reagieren. Daher haben wir diesen Punkt in unser Training integriert“, sagt Instruktor Scheiblauer.

Und ehe man es sich versieht, sind die sieben Stunden schon um. Rund ein Drittel aller Code-111-Teilnehmer macht später noch den Motorradführerschein. Kein Wunder, denn einfacher und praktischer kann man in die Motorradwelt nicht eintauchen. 🏍️

Die Voraussetzungen

Um die Code-111-Berechtigung im Führerschein eingetragen zu bekommen, verlangt die Gesetzgebung:

- mindestens fünf Jahre ununterbrochener Besitz des B-Führerscheins
- keine Einschränkungen durch Führerschein-Probezeiten
- ein 6-stündiges Praxistraining

Sind die Voraussetzungen erfüllt und legt man der Behörde einen Nachweis über das Praxistraining vor, wird der Code 111 im neu ausgestellten Führerschein dauerhaft eingetragen. Eine Prüfung ist weder theoretisch noch praktisch nötig.

Code 111 im Ausland

Die nationale Code-111-Berechtigung gilt prinzipiell nur in Österreich. Folgende EU-Länder akzeptieren den Code-111 unter gewissen Bedingungen:

- **Spanien** (mindestens 3-jähriger Besitz der Lenkerberechtigungs-kategorie B)
- **Portugal** (ab einem Mindestalter von 25 Jahren)
- **Tschechische Republik** (nur mit Fahrzeugen mit Automatikgetriebe)
- **Italien**
- **Lettland**

Bei Fahrten ins Ausland empfiehlt der ÖAMTC, die Gesetzesbestimmung mitzuführen.



Auch mit Sozia musste die Puch 125 ihre Leistungsfähigkeit auf der Großglockner-Hochalpenstraße beweisen.

Ein Achterl muss genügen

Ein Streifzug durch die Geschichte unserer 125er-Mopetten.

von MICHAEL STIRNER

AM ANFANG WAR die Puch – nun, nicht wirklich, aber zumindest in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg machten vor allem Maschinen aus Graz die Österreicher wieder mobil. Und das österreichische Führerscheingesetz half tatkräftig mit. Wer nämlich damals – und bis Mitte der Fünfzigerjahre – einen Pkw-Führerschein erwarb, durfte damit auch gleich alles Einspurige bis zu 125 cm³ Hubraum chauffieren. Einfach so, ganz ohne Fahrstunden, ganz ohne Prüfung.

Also spuckte man sich bei etlichen Herstellern in die Hände und sorgte für ein entsprechendes Achtelliter-Angebot. Aus Kostengründen kamen in dieser

Klasse ausschließlich Zweitakt-Einzyylinder zum Einsatz – technisch relativ einfach und daher servicefreundlich, aber nicht sonderlich nett zur Umwelt.

Aber an der stinkenden Rauchwolke aus dem Auspuff störte sich damals kaum jemand.

Wohl auch nicht daran, dass es mit den Fahrleistungen nicht allzu weit her war. Die deutsche Konkurrenz von DKW, die 125 RT, rüttelte aus ihrem Einzylinder nicht einmal 5 ps. Das war für manche österreichische Passstraße zu wenig. Es bedeutete bei Ausfahrten zu zweit mitunter, dass er entschlossen am Gasgriff drehte und sie im Auspuffrauch helfend bergan schieben musste. Nicht

alle Beziehungen haben solche Überlandpartien schadlos überstanden.

Den Technikern bei Puch war klar, dass angesichts der Führerschein-Regelung die Leistungsausbeute genügen musste, die man einem Hubraum der Größe eines „Achterls“ mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln entlocken konnte. Also legte man von Anfang an großen Wert auf die Kletterfreudigkeit sogar der mageren Achtelliter-Maschinen. Das Modell 125 Touring schnaufte mit 5,2 Pferden bergwärts, die 7,5 ps starke 125 Sport war sogar in der Lage, sportlichen Lorbeer zu sammeln.

Damals war für viele das Motorrad das einzige Fortbewegungsmittel, auch im Winter. Zwar gab's als Zubehör gefütterte Gummimäntel, Lenkerstulpen und sogar Beinschilde, aber von wirklichem Wetterschutz konnte man nur träumen.

Besser ging's freilich jedem Rollerfahrer. Diese neuartige Fahrzeug-Spezies, die nach dem Krieg zum Höhenflug ansetzte und maßgeblich von der legendären Vespa befeuert wurde, verlockte auch zahlreiche Damen zum Einstieg ins bis dahin massiv Männer-dominierte Zweirad-Metier. Tatsächlich schaut so ein Roller mit seiner mehr oder minder eleganten Karosserie nicht nur nett, sauber und adrett aus – gleich, ob er von Puch, Lohner, Heinkel, Vespa, Rumi oder Lambretta stammt: Hinter der Blechschürze blieben Schuhe, Anzug oder Kleid auch bei Schmuttelwetter einigermaßen sauber und man wurde im Gegensatz zu Motorradfahrern nicht gleich als Raubein eingestuft.

Allerdings zogen die ebenfalls zweitaktenden Roller auch die stinkenden Auspuffwolken hinter sich her – und folglich gab's dieselben einschlägigen Probleme, die das ins Benzin gemischte



Öl bei der Verbrennung verursachte. Billiges Öl und zu fettes Mischungsverhältnis führten zu Rußablagerungen, die auf der Zündkerze eine elektrisch leitende Brücke bildeten und den Funken löschten. Fazit: Beim Roller bedeutete das umständliche Hantieren am unterm Blechkleid versteckten Motor daher ausgedehnte Boxenstopps am Straßenrand – oft gleich mehrmals täglich.

Verräterisch auch, dass viele Roller – zumindest in der Luxusausführung – mit Reserverad geliefert wurden. Tatsächlich gehörten Reifenpannen anno dazumal zum Alltag des Auto-, Motorrad- und natürlich auch Rollerfahrens. Glücklicherweise, wer da nicht mit Pumpe und Pickzeug hantieren musste, sondern bloß das Rad zu wechseln brauchte.

Die Blütezeit der 125er-Roller- und Motorräder ging freilich zu Ende, sobald genug Geld für das erste Auto oder ein hubraumstärkeres Motorrad beisammen war. Abgesehen von der stets modischen Vespa war es mucksmäuschenstill im Rollerlager und zugleich in der gesamten Achttelliter-Klasse. Erst als Ende der Siebziger der von Japans Herstellern angeheizte Motorradboom Fahrt aufnahm, erinnerten sich etliche Besitzer des alten Führerscheins der beigeschlossenen Motorradlizenz und klapperten die Händler nach geeignetem Gerät ab. Die Erweiterung zum „normalen“ A-Führerschein mit Theoriekurs, Fahrstunden und Prüfung empfanden die meisten als zu aufwendig. Also blieben die wenigen 125er, die in den Schauräumen häufig ganz hinten versteckt waren, wie angewurzelt stehen. Und das, obwohl sie inzwischen von all den Segnungen der technischen Weiterentwicklung profitiert hatten: Scheibenbremsen, ordentliche Lichtanlagen, funktionssichere Motoren und Fahrgestelle, die Komfort und Straßenlage auf einst unbekanntem Niveau boten.

Trotzdem bedurfte es einer Neuregelung im Führerscheingesetz, bis die 125er-Klasse wieder ernst zu nehmende Marktanteile erobern und außer der Rollerkundschaft auch Neu- und Wiedereinsteiger ansprechen konnte. Aber das ist eine andere Geschichte. 

BE THE FIRST ONE

ELECTRIC MOBILITY WILL NEVER BE THE SAME.



Vespa[®]
Elettrica

I AM THE POWER

www.vespa.it

Was gibt's denn so?

Das 125er-ANGEBOT ist erfreulich bunt, unterschieden werden kann zwischen Benziner- und Elektroantrieben, zwischen Schaltung und Automatik, zwischen Naked- bzw. Sportbikes und Rollern.



Im urbanen Raum sind 125er echte Mobilitätsbeschleuniger.

APRILIA

RS 125	5.190,-
SX bzw. RX 125	4.290,-
Tuono 125	4.990,-

BENELLI

TNT 125	2.499,-
---------	---------

BMW

C Evolution	15.375,-
-------------	----------

BRIXTON

BX125	2.499,-
BX125 Café Racer	2.599,-
BX125 Scrambler	2.699,-

DAELIM

YC 125 Aroma	1.699,-
Otello 125/Sport	2.299,-
Otello 125 Edition	2.399,-
QL 125 Steezer	2.999,-
S3 125	3.299,-
Roadwin 125	3.199,-
Daystar 125	2.999,-

HONDA

Super Cub C125 ABS	3.690,-
SH125i ABS	3.590,-
Forza 125 ABS	5.190,-
Monkey 125 ABS	4.090,-
MSX 125	3.690,-
CB125R ABS	4.290,-
PCX 125 ABS	3.190,-

HUSQVARNA

TX 125	7.998,-
--------	---------

HYOSUNG

GT 125 Naked	3.145,-
GV 125 Classic	3.345,-

IO SCOOTER

Vienna Scooby	5.980,-
Manhattan	7.380,-

KAWASAKI

J125	4.599,-
Z125	4.699,-
Ninja 125	4.990,-

KSR MOTO

Code 125	2.199,-
Soho 125	1.999,-
GRS 1125	2.799,-
TR 125 X / SN	3.199,-

KTM

125 Duke	4.799,-
RC 125	4.899,-

KYMCO

New Like LX 125	2.699,-
Agility16 Plus 125i CBS	2.499,-
New People S 125i ABS	2.999,-
X-Town 125i CBS	3.799,-
Downtown 125i ABS	4.499,-

LAMBRETTA

V125 Special	3.399,-
--------------	---------

MASH

Seventy Five	2.699,-
Black Seven	2.699,-
Cafe Racer	2.799,-
Dirt Tracker	2.899,-

NIU

NGT	4.499,-
-----	---------

PEUGEOT

Django 125 Evasion/Sport	3.699,-
Django 125 Allure	3.999,-
Django 125 Sport	3.699,-
Django 125 Heritage	3.499,-
Satelis 2 125	4.799,-

PIAGGIO

New Liberty 125ie ABS	2.699,-
New Liberty 125ie S ABS	2.799,-
Medley 125ie ABS	3.299,-
Medley 125ie S/Special Ed. ABS	3.399,-

RIEJU

MRT Cross 125	3.199,-
MRT SM 125	3.199,-
Strada 125i	2.599,-
Scrambler 125i	3.899,-
Marathon Cross 125	4.399,-
Marathon SM 125	4.399,-

SUZUKI

Burgman	3.999,-
GSX-S 125	3.999,-
GSX-S 125 X	3.990,-
GSX-R 125	4.150,-
GSX-R 125 X	4.150,-

SYM

VS 125	2.190,-
Fiddle III 125	2.490,-
Mio 100	2.190,-
Symphony 125	2.290,-

TAURIS

Piccadilly 125	1.449,-
----------------	---------

TGB

Bellavita 125	2.999,-
---------------	---------

VESPA

Primavera 125 ABS/Touring	4.799,-
Primavera 125 Anniv./Yacht Club	4.899,-
Primavera 125 Sport ABS	4.999,-
Sprint 125 i.e. ABS	4.799,-
Sprint 125 i.e. Notte ABS	4.899,-
Sprint 125 i.e. Sport ABS	4.999,-
GTS 125 i.e. ABS	5.299,-
GTS 125 i.e. Super ABS	5.399,-
GTS 125 i.e. Super Sport ABS	5.699,-
GTS 125 i.e. Touring ABS	5.699,-
GTS 125 i.e. SuperTech ABS	5.899,-

YAMAHA

D'elight UBS	2.699,-
NMAX 125 ABS	2.999,-
XMax 125 ABS	4.999,-
Tricity 125	4.799,-
YS125 UBS	2.999,-
MT-125 ABS	4.999,-
YZF-R125 ABS	5.699,-

ZERO

Zero S	12.590,-
Zero DS	12.590,-

V85TT MOTO GUZZI

ROCK(S) 'N' ROAD(S)



DAS WARTEN HAT EIN ENDE. DIE NEUE
MOTO GUZZI MITTELKLASSE-ENDURO
IST AB Ende März 2019 BEI DEINEM MOTO
GUZZI HÄNDLER ab € 12.990,- ERHÄLTlich.
www.motoguzzi.at

Alle Daten und Angaben unverbindlich
und ohne Gewähr.


MOTO GUZZI®



Der BMW C-Evolution ist einer der teuersten (15.375 Euro), aber auch einer der betörendsten 125er. Elektroantrieb inklusive.

B **CODE 111** Umstieg. Schon seit 1997 besteht die Möglichkeit, ein 125-Kubik-Motorrad mit einem Führerschein der Klasse B (vulgo Auto-Führerschein) zu fahren. Eine Prüfung muss dafür nicht abgelegt werden. Dennoch gibt es ein paar Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen, und zwar: Man muss seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen einen Führerschein der Klasse B besitzen. Es darf keine Probezeit-Einschränkungen mehr geben. Es muss eine praktische Fahrausbildung im Ausmaß von sechs Stunden absolviert werden (z.B. bei der ÖAMTC Fahrtechnik). Und: Der Code 111 (kennzeichnet die 125er-Erlaubnis) muss im neu ausgestellten Führerschein eingetragen sein.



Spaß und Sicherheit gewinnen!

AUTO TOURING *verlost zwei Erlebnis-Pakete für je vier Personen auf der Großglockner-Hochalpenstraße. Und fünf Motorrad Warm-up-Trainings der ÖAMTC Fahrtechnik.*



Sicher in die neue Saison mit den Motorrad Warm-up-Trainings der ÖAMTC Fahrtechnik.

Starten Sie sicher in die 2-Rad-Saison

Das richtige Verhalten in Gefahrensituationen trainieren.

Und von erfahrenen ÖAMTC Fahrtechnik-Instruktoren Tipps und Techniken erfahren, wie Sie nach der Winterpause wieder rasch in Form kommen: Die halbtägigen Motorrad Warm-up-Trainings sind individuell zugeschnitten, ideal um Fahrer und Maschine aus dem Winterschlaf zu holen.

Gewinnen Sie eines von fünf Trainings.

Erfahren Sie zu viert den Großglockner



Urig: Die Mesenaten Berghütte.

Auf zwei Rädern das atemberaubende Panorama genießen. Und nach einem unvergesslichen Biker-Erlebnistag im rustikal-gemütlichen 4-Personen-Appartement der Berghütte Mesenaten auf 2.400 m Seehöhe direkt an der Großglockner-Hochalpenstraße übernachten: **Gewinnen Sie eines von zwei Erlebnis-Packages, bestehend aus Gratis-Mautticket und Gratis-Übernachtung für je vier Personen.**

Gleich online mitspielen und gewinnen auf

www.oeamtc.at/autotouring

Alle Infos und Teilnahmebedingungen finden Sie auf

► www.oeamtc.at/autotouring



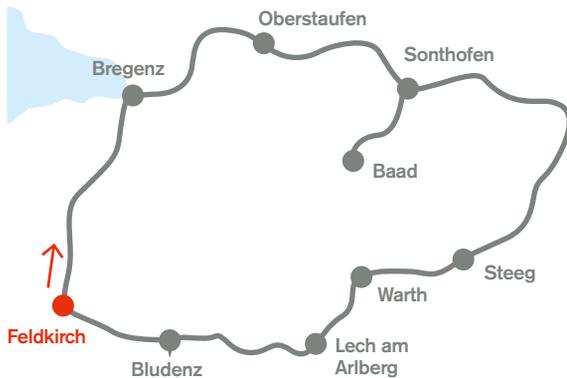
Jede Menge Kurven, kulinarisch wertvolle Zwischenstopps, interessante Kulissen – unsere Routenvorschläge sind so vielfältig wie die jeweilige Region, durch die sie führen.

Zeit zum Losfahren

Es ist das Gefühl von Freiheit, die etwas andere Art von Reisen – Clubmitarbeiter stellen ihre liebsten Tages-Touren mit dem Motorrad vor.

DIE ROUTENTIPPS FÜR Tagestouren der Clubmitarbeiter fanden in den vergangenen Ausgaben unserer Motorradbeilage besonders reges Interesse. Daher ist es kaum verwunderlich, dass wir auch heuer wieder Routen für Sie zusammengestellt haben. Ideen dazu holen sich unsere Mitarbeiter auch immer wieder im Internet wie auf ► www.moho.info. Dort gibt es viel Wissenswertes rund ums Reisen mit dem Motorrad und natürlich auch viele Tourenbeschreibungen inklusive bikerfreundlicher Übernachtungsmöglichkeiten – nicht nur in Österreich, sondern auch im benachbarten Ausland.

Route Vorarlberg



Auch für Einheimische gibt es Neues zu entdecken.

Anja Lerchster, Schalterdienst
ÖAMTC Vorarlberg



Fahrt durch das Tiroler Lechtal.

Rund ums Ländle (400 km). Das Ländle ist klein, aber fein und wert, umrundet zu werden. Die Tour startet in Feldkirch und im Uhrzeigersinn geht's über Landstraßen nach Bregenz und von dort in den Norden. Ein Abstecher nach Deutschland über Oberstaufen, Sonthofen und Oberstdorf führt ins Kleinwalsertal, das aufgrund seiner geografischen Lage nicht über Österreich erreichbar ist. Danach führt die Route durch das Tannheimertal und Lechtal nach Steeg. Von Warth geht's nach Lech am Arlberg und durch das Klostertal nach Bludenz und über Thüringerberg und Satteins zurück nach Feldkirch.

Route Tirol



Blick über den Speicher auf die umliegenden Dreitausender.

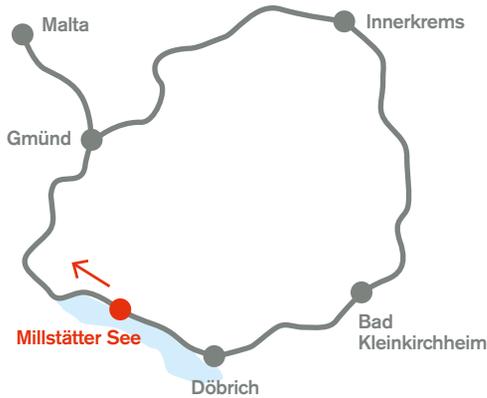


Die Räucherforellen in der Fischerhütte sind spitze.

Stefan Leuthold, Pannenfahrer,
ÖAMTC-Stützpunkt Innsbruck

Fahrt zum Speicher Schlegeis (83 km). Von der Inntalautobahn geht's ins Zillertal Richtung Mayrhofen und weiter entlang einer schönen Schluchtstrecke nach Ginzling über eine mautpflichtige Straße (Wintersperre bis Mitte Mai, € 7,80 pro Motorrad für die Tageskarte) zum Speicher Schlegeis. Die Schlegeis Alpenstraße beginnt auf ca. 1.000 m Seehöhe und endet beim Stauziel auf rund 1.800 m. Gemütliche Gasthäuser und Jausenstationen laden zum Ausruhen ein, während man die Bergwelt genießt. Geheimtipp: eine frische Räucherforelle in der Fischerhütte direkt am Stausee.

Route Kärnten



Die Nockalmstraße ist ein echtes Paradies für Motorradfahrer.



Die Nockalmstraße begeistert mich immer wieder aufs Neue.

Thomas Golker, Techniker
ÖAMTC-Stützpunkt Spittal

Nockalm-Tour (138 km). Ich starte immer am Millstätter See. Auf einer schmalen Straße geht es durch das felsige Liesertal nach Gmünd. Ein unbedingtes Muss: ein Abstecher in das Maltatal und über die Maltatal-Hochalpenstraße zur imposanten Kölnbreinsperre – Österreichs größte Staumauer auf 2.000 Höhenmetern. Nach einem Besuch des Porschemuseums Gmünd geht es weiter nach Kramsbrücke und danach nach Innerkremis, dem Beginn der 34 km langen Nockalmstraße. Weiter führt die Route nach Bad Kleinkirchheim, Radenthein und Döbriach am Millstätter See.

Route Salzburg



Sehr viel Fahrspaß am Dientner Sattel am Hochkönigmassiv.

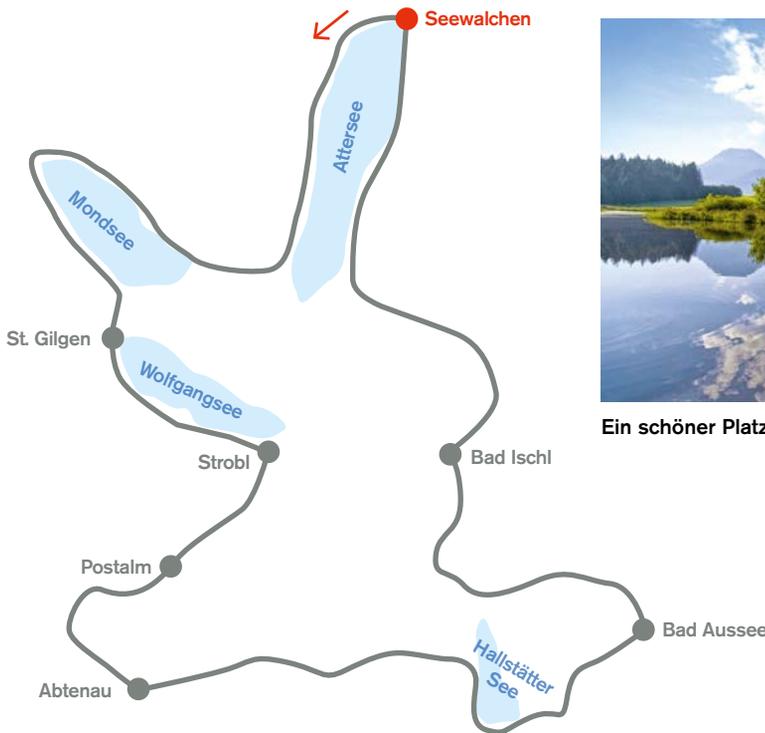


Ein Abstecher zum Dachstein zahlt sich auf alle Fälle aus.

Erwin Möseneder, Stützpunkt-
leiter Stv., ÖAMTC Salzburg

Bergseenrunde (198 km). Von Bischofshofen geht's rauf nach Mühlbach, vorbei am Hochkönig und Dienten nach Lend und dann über kleine Straßen auf ein idyllisches Hochplateau nach Goldegg. Über St. Johann im Pongau und Wagrain führt die Tour nach Kleinerl zum Jägersee. Anschließend kann man wahlweise über Altenmarkt wieder nach Bischofshofen zurückfahren oder noch einen Abstecher über Forstau, Pichl, Ramsau und Filzmoos anhängen. Einen Wahnsinnsausblick bietet die Fahrt auf den Dachstein-Gletscher. Von der Türwandhütte in Ramsau kann man mit der Gondel auf den Dachstein fahren.

Route Oberösterreich



Ein schöner Platz im Lammtal: der Egelsee bei Abtenau.



Die deftige Brettljause auf der Postalm ist traumhaft

Manfred Billmayer,
Stützpunktleiter Vöcklabruck

Salzkammergut-Runde (273 km). Diese Tour führt zu den schönsten Seen Österreichs – beginnend in Seewalchen mit einer Umrundung des Attersees. Weiter geht's über Mondsee und St. Gilgen zum Weißen Rössl am Wolfgangsee. Nach Strobl wird es dann richtig kurvig und über die Postalm (Achtung Maut) und Abtenau führt die Route über den Pass Gschütt zum Hallstätter See und die Koppfenstraße nach Bad Aussee. Danach wird es wieder gemütlicher und über Bad Ischl mit einem Besuch der Konditorei Zauner und Steinbach geht's retour zum Ausgangspunkt am Nordufer des Attersees.

MoHo - Motorrad Hotels

**DAS LEBEN KANN VERDAMMT
VIEL SPASS
MACHEN!**

www.moho.info
#motorbikersbest

MOHO
MOTORRAD HOTELS

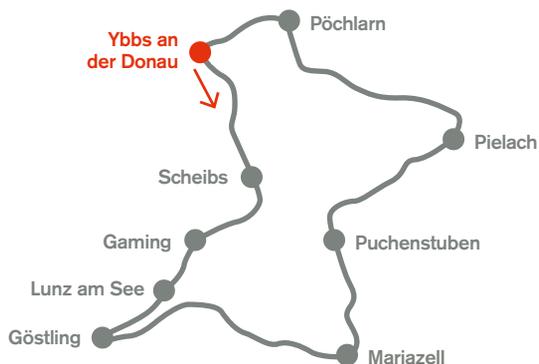
DAS ORIGINAL



Österreich | Italien | Deutschland | Schweiz | Kroatien

GRATIS Katalog: Tel. +43 (0)6542 80480 oder info@moho.info

Route Niederösterreich



**Das Voralpen-
gebiet ist mit
ganz tollen
Bikerstrecken
gesegnet.**

Petra Berger, Schalterdienst
ÖAMTC Amstetten



Wasserlochklamm: wildromantische Klamm im Salztal.

Kurvige Voralpentour (281 km). Von Ybbs geht's über die B25 nach Wieselburg, Purgstall und Scheibbs. Ab hier nimmt der Verkehr merklich ab und die Landschaft wird schon bergiger. Gaming, der Grubberg und Lunz am See sind die nächsten Fixpunkte der Voralpentour. Dann führt die Strecke über Göstling (Abstecher aufs Hochkar möglich), Wildalpen und das wildromantische Salztal nach Mariazell. Kurvenreich ist die Straße über den Josefsberg und Wastl nach Puchenstuben. Ruhiger wird's wieder im Pielachtal, und über Kirchberg, Mank und Pöchlarn geht's dann zurück nach Ybbs.

Route Steiermark



**Der Blick vom
Schanzsattel
auf das Stanzer
Tal ist ein Hit.**

Ewald Sulzer, Schulungsleiter
ÖAMTC Steiermark



Peter Roseggers Geburtshaus (Kluppeneggerhof) am Alpl.

Auf's Alpl (110 km). Meine Motorradtour startet in Mürzzuschlag. Über die Landesstraße L118 geht es bis Allerheiligen im Mürztal und von dort ins steirische Stanzertal. Die Überquerung der Fischbacher Alpen erfolgt über den fast 1.200 Meter hohen Schanzsattel mit sechs ausgeprägten Kehren. Über Fischbach und Birkfeld erreicht man die Weizer Bundesstraße (B72), wo es dann links Richtung Krieglach geht. Über das sehenswerte und weithin bekannte „Alpl“ in Peter Roseggers Waldheimat (1082 m) geht es über Krieglach und Langenwang zurück zum Ausgangspunkt nach Mürzzuschlag.

fahrtechnik
ÖAMTC

und

HDI

Das ist Versicherung.

präsentieren:



österreichs sicherster motorradfahrer 2019

Holen Sie sich die Honda CB650R!

Werden Sie „Österreichs sicherster Motorradfahrer 2019“ und holen Sie sich die Trophäe und wertvolle Preise. Als Hauptpreis winkt die neue Honda CB650R.

Anmeldung unter www.bestbiker.at



© Honda/Symbolfoto



GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE

STRASSE IN DIE

Freiheit!

Österreichs höchste Kurven führen auf die **Großglockner Hochalpenstraße**. 48 Kilometer lang, schwingt sie sich in 36 Kehren bis auf 2.571 m durch Österreichs beeindruckendste Hochgebirgskulisse. Schräglage mit Suchtgefahr in traumhaftem Alpenpanorama. Genießen Sie die Freiheit!

SPEZIELL FÜR BIKER:

Spezielle Biker-Parkplätze an den größten Attraktionen
Kostenlose Schließfächer „Bikers Safes“

„Bikers Nest“ auf der Edelweißspitze (2.571 m) mit
speziellen Informationen für Motorradfahrer

**SPEZIALPREIS
FÜR BIKER!**

TAGESKARTE 26,50 €

zusätzlich attraktives Rund-
fahrtticket und Tourenticket.
Infos auf
grossglockner.at

GROSSGLOCKNER
3.798 m

GROSSES WIESBACHHORN
3.564 m

JOHANNISBERG
3.453 m

EDELWEISSPITZE
2.571 m

PASSHÖHE HOCHTOR
2.504 m

FUSCHER TÖRL
2.428 m

KAISER-FRANZ-JOSEF'S HÖHE
2.369 m

PIFFKAR
1.620 m

HEILIGENBLUT AM
GROSSGLOCKNER
1.301 m

