

Facelifts bei zwei Octavias Seite 14

Ronaldo feiert den Hunderter SPORT Seite 16

derStandard.at/AutoMobil

Ja, mir san mit'm Radl da

Am 12. Juni 1817 unternahm Karl Drais die erste Ausfahrt mit seiner Laufmaschine – die Geburtsstunde des Fahrrades. Das heurige Drais-Gedenken wirft aber auch ein schräges Licht auf die Historiografie.

Andreas Stockinger

Wien – Es sind diese kleinen Strecken, kleinen Wege, die Geschichte schreiben. Als Jungfernfahrt mit dem Daimler-„Reitwagen“, dem ersten verbrennungsmotorisch angetriebenen Fahrzeug überhaupt, machte Paul Daimler 1885 eine Zwölfkilometer-tour von Cannstatt nach Untertürkheim und zurück. Die erste öffentliche Ausfahrt von Carl Benz mit seinem Patent-Motorwagen fand 1886 auf der Ringstraße in Mannheim statt – die Geburtsstunde des Automobils mit Verbrennungsmotor.

Als erste bemannte Gleitflüge gingen Otto Lilienthals 25-Meter-Hüpfer mit dem „Derwitzer Apparat“ (1891) in die Geschichte ein. Dann bald der Motorflug (je nach wissenschaftshistorischer Konfession): Gustav Weißkopf 1901, rund 800 Meter weit; oder die Brüder Wright 1903 – mit zuerst 37, danach gleich 260 Metern. Neil Armstrong, erster Mann auf dem Mond, 1969: „Ein kleiner Schritt für einen Menschen, ein großer Sprung für die Menschheit.“ Zwangsläufig unbemannt: Quantensprung und Planck-Länge (1,6 x 10⁻³⁵ m) – kleinere Schritte kann nichts (Materielles), was ist, tun.

Gut eingestimmt auf das Kommende? Es kommt: eine Jungfernfahrt über knapp 14 Kilometer, von Mannheim zum damaligen Schwetzingen Relaishaus. Dauer: knapp eine Stunde. Absolviert am 12. Juni 1817. Das Gerät hieß „Laufmaschine“, hat nichts mit Fitnessstudio zu tun, und das Datum gilt als Geburtsstunde des Fahrrades, ja überhaupt als „Urknall der pferdelosen Mobilität“.

Weil nämlich Karl Freiherr von Drais (1785–1851) hatte sich besagte Laufmaschine zusammengebastelt, bestehend aus einem Holzrahmen mit Sitz und zwei Holzrädern, deren vorderes per Deichsellenker gesteuert werden konnte. Beim Antrieb des 22-Kilo-Bikes kam Muskelkraft ins Spiel, wie heute noch beim Fahrrad, allerdings nicht kurbelnd, sondern strampelnd – durch abwechselndes Abstoßen mit den Beinen.

Und das fährt? Aber ja doch, jede(r) kennt das, die Kreiselkräfte stabilisieren das Gefährt, Draisons soll bis zu 15 km/h schnell gewesen sein. Landauf, landab wird das Ereignis heuer gewürdigt, bei-

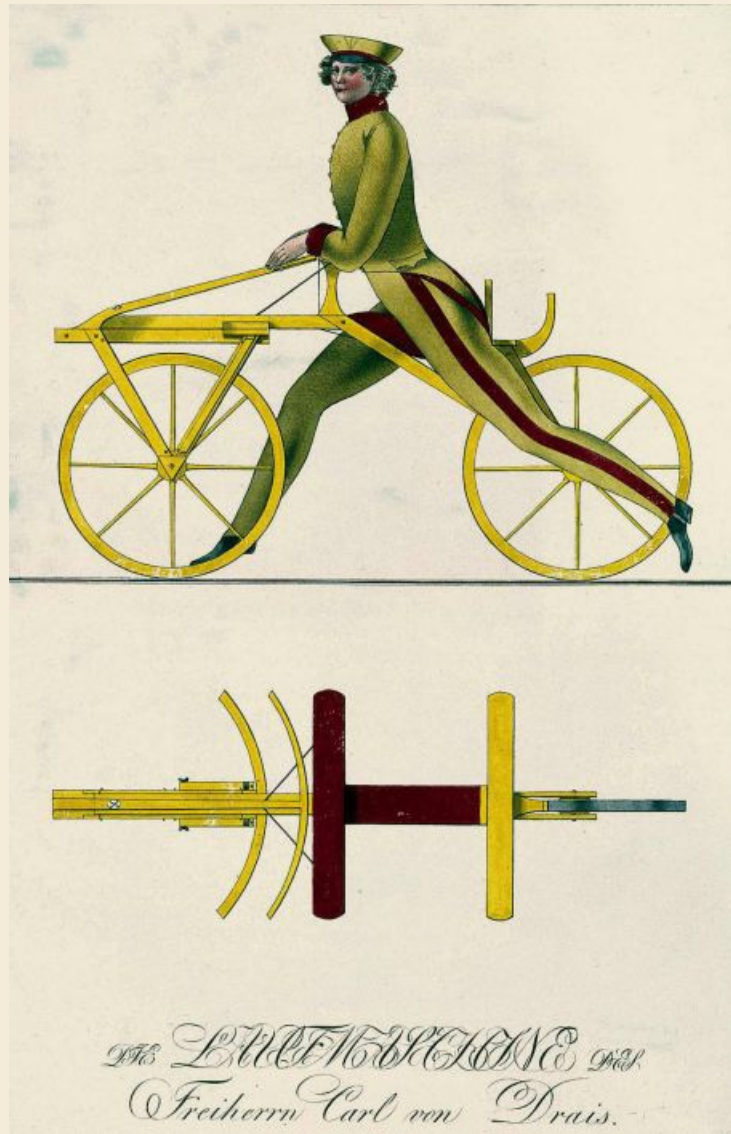
HINWEIS

Die Teilnahme an internationalen Fahrzeug- und Technikpräsentationen erfolgt großteils auf Basis von Einladungen seitens der Automobilimporteure oder -hersteller. Diese stellen auch die hier zur Besprechung kommenden Testfahrzeuge zur Verfügung.



200 Jahre Fahrrad. Am Anfang stand dieser Mann: Karl (Freiherr von) Drais. Forstmann, Erfinder, Demokrat. Rechts die technische Zeichnung zu seiner Erfindung, die als Draisine nicht nur einspurig blieb, sondern bald auch auf Schiene kam – wie auch das Bild aus dem Ufa-Film „Die Liebe und die erste Eisenbahn“ (1934) zeigt.

Fotos: Picturedesk, Scherl/Picturedesk



spielsweise in Mannheim, seiner badischen Heimat, im Museum Technoseum mit der Schau 2 Räder – 200 Jahre (bis 25. Juni).

Drais, dieser begabte Bursche, war aber weit über das bald eifrig kopierte Urrad hinaus erfinderrisch: vom automatischen Notenschreiber (1812) über vierrädrige Fahrmaschinen (1813; wieder mit Muskelkraftantrieb – eine davon wurde 1815 beim Wiener Kongress vorgestellt, bei dieser Pferdekutschenmegaveranstaltung), das Periskop (1816) und eine Schreistenomaschine für 16 Zeichen mit Lochstreifen (1827) bis hin zum vierrädrigen Schienenfahrzeug mit mechanischem Antrieb (1842) – Draisine genannt.

Alles auf Schiene im Leben des Freiherrn? Mitnichten! Im Zuge der Badischen Revolution (1848/49) legte er „Freiherr“ und „von“ zurück, nur mehr Drais, meinestwegen Bürger Drais. Folge der Aufmüpfigkeit: Er wurde systematisch in der Existenz ruiniert. Und dann ist da noch die Sache mit dem Vulkan. Im April 1815 flog in Niederländisch-Indien (Indonesien) der halbe Berg samt Inhalt in die Luft. Der Kongress tanzte noch. Doch es folgte ein Jahr ohne Sommer. Der Tambora-Dreck verdüsterte die Erde. Missernten, Hungersnöte, Pferdeschlachtungen wegen Futterknappheit.

Dies habe Drais zu seiner Erfindung angeregt, meinen Historiker. Falsch, weisen ihre Gegner nach: Es gebe kein einziges darauf hinweisendes Zitat. Das Urrad hätte auch gar nicht als Lastesel in die Bresche springen können. So kommt es, wenn man wissenschaftlichen Zeitgeist schablonenhaft auf die Vergangenheit extrapoliert – nach dem Motto: „Die Zeit ist eine Kiste, in der die Ereignisse liegen. Weiter nichts.“ (Ferna)

Mitten ins Wespennest stechen

Drais und die Spätfolgen: Yamahas sportlicher und geräumiger Roller X-Max 300

Guido Gluschitsch

Florenz – Genau dort, wo die Vespa ebenso auf jeder zweiten Postkarte zu finden ist wie der David, die Uffizien oder die Ponte Vecchio – genau dort, in Florenz, präsentiert Yamaha den neuen Sportroller X-Max 300. Dort, wo im Stadtverkehr alle gleichzeitig fahren, obwohl eigentlich gar kein Platz ist – Millimetrieren nennen wir das auf dem Motorrad. Dort, wo der Blick ständig von der Fahrbahn gelenkt wird, sei es wegen einer historischen oder einer eleganten Sehenswürdigkeit.

Respektlos und frech

Ungefähr mit dem gleichen Respekt, wie Yamaha seine Scooter-Präsentation im Kernland der Vespa präsentiert, fahren wir in den zweiten Kreisverkehr ein. Ziemlich genau null. Denn am Weg dorthin haben wir bereits zwei Sachen über den X-Max 300 herausgefunden.

Erstens: Er lässt sich so einfach dirigieren wie eine Katze, wenn man nur das richtige Leckerlein in der Hand hält. Zweitens: Der neue Motor ist ganz schön frech.

Der neue 300er löst den X-Max 250 ab. Strengere Abgasvorschriften und die Sehnsucht nach mehr Druck als Reaktion auf den Dreh am Gasgriff zeichnen dafür verantwortlich.

Roller-Freunde wissen, die Scooter von Yamaha waren stets auf der sportlichen Seite. Und da setzen die Japaner nun mit dem größeren und stärkeren Motor noch eines nach. 20,6 kW, 28 PS leistet die Maschine nun.

Damit ist man in der Stadt mehr als nur gut motorisiert. Im Frühverkehr in die Arbeit reicht auch in Florenz ein Moped, da muss man keine 300er haben. Angenehm ist es trotzdem, wenn man jede Lücke nutzen kann, weil zum einen genug Kraft anliegt, der Roller gleichzeitig aber agil und sehr direkt ist.

Was ein Fuffzgerl aber sicher nicht kann, ist zwei Vollvisierhelme unter der Sitzbank verstauen. Zusätzlich befinden sich zwei Handschuhfächer im vorderen Schild. Im Absperbaren ist auch eine Zwölf-Volt-Buchse. Warum das andere Fach nicht auch gleich versperrbar ist? Wir haben keine Ahnung. Aber wir wissen, dass der Laderaum selbst für den größeren Einkauf beim erstbesten Supermarkt auf dem Weg zwischen Arbeit und Heim reicht.

An Speckgürtler denkt Yamaha als Kunden. Denn sogar auf der Autobahn gibt sich der Roller bis jenseits der 150 km/h keine Blöße.

Am meisten Spaß macht dieses Gerät aber auf der Runde über die Hügel der Toskana. Das Fahrwerk nimmt es auch mit den teilweise schlechten Straßen auf – und die Traktionskontrolle wacht darüber, dass uns nicht ungewollt die Zypressen fressen.

Wer vom Motorrad auf den Roller umsteigt, wird erstaunt sein, wie sich der über die Berge treiben lässt, sich über das Keyless-System freuen, das es inzwischen auch auf zwei Rädern gibt, sich aber ein paar giftigere Bremsen wünschen. Wer vom 250er umsteigt, wird sich Taschentücher wünschen, um die Freudentränen trocken zu können. Preis: 5699 Euro.



Yamaha bringt einen neuen 300 Kubikzentimeter großen Einzylinder in den X-Max. Im Bild der aufgebrezelte Sportler mit vielen Extras.