Angemerkt

# Connectivity

Foto: M. Staleker

*Udo Staleker schreibt seit über 35 Jahren für den TOURENFAHRER.*

Ich liebe Honda. So viel mal vorweg. Und die besten Erinnerungen an meine Motorrad-Flegeljahre haben mit dem Flügel im Emblem dieses japanischen Motorradpioniers zu tun. Ein Start-up-Unternehmen im eigentlichen Sinn des Wortes, das der daniederliegenden Zweirad-Industrie im Europa Ende der Sechziger wieder neues Leben einhauchte. Adrenalin pur für uns Führerschein-Novizen, denen zu Beginn der Siebziger eine BMW hoffnungslos antiquiert vorkam und deren Taschen- oder Lehrgeld bestenfalls für die Eisdiele am Wochenende reichte.

Irgendwann stand dann doch mit Vadders Hilfe eine nagelneue CB 250 K vor der Tür, mit sagenhaften 30 PS bei unglaublichen 10.500/min, und mit dem Druck auf den E-Starter begann das Herz, wie wild zu schlagen. Tacho und Drehzahlmesser als analoge Rundinstrumente mit weißen Zeigern auf grünem Grund. Und wenn die Schaltbox dann mit dezentem Klacken den Ersten eingelegt hatte, begann ein abenteuerliches Wochenende. »Während andere noch die Gänge suchten, war eine Honda schon auf hundert …«

Gestern war ich wieder mal beim Honda-Händler meines Vertrauens. Als Update der neuen Africa Twin steht die Adventure-Sports-Variante bereits im Showroom. Sitzprobe: positiv. Mit gutem Knieschluss und endlich tiefer, sodass Mitteleuropäer die Trittleiter künftig daheim lassen können. Der Lenker liegt satt in der Hand, Fahren im Stehen kein Problem. Doch was ist das? Wo sonst lediglich Blink- und Lichtschalter sowie Licht- und Audiohupe untergebracht sind, tummeln sich nun dicht gedrängt weitere Knöpfe und Wippen und machen den linken Daumen ganz schwindelig. Herrschaften, wie tastsensibel sind eure Finger in einem dicken Lederhandschuh bei herbstlichen Minusgraden und in winterlicher Dunkelheit?

»Brauchste doch gar nicht!«, verkündet stolz mein Lieblingsverkäufer und setzt das Farb-TFT in Gang. WOW! Motorradväter, damit haltet ihr locker mit der »Xbox One« eures Sohnemanns mit. »Daddel or touch« zwischen siebenstufiger Traktionskontrolle, vier variablen und zwei programmierbaren Fahrmodi, Tempomat und elektronisch einstellbarem Fahrwerk. Da fühlt sich die Handy-Generation sofort pudelwohl, auch wenn man aus Sicherheitsgründen nur am Fahrbahnrand den Nacken beugen darf. Selbstverständlich verbindet sich das Smartphone automatisch mit dem Motorrad, damit ich unterm Helm schon mal die Pizza für die Familie ordern kann und bei Guiseppe nicht mehr anhalten muss. Und on top gibt es Apple Car/BikePlay mit iPhone-Anbindung: telefonieren, Musik hören, Podcasts lauschen, den Terminkalender bedienen oder über Google navigieren, falls man dem Navi doch mal misstraut. Connectivity total – da wird es einem unterwegs sicherlich nicht langweilig. Vielmehr stellt sich die Frage: Wozu dann überhaupt noch Motorrad fahren?

Jederzeit vernetzt, stets von jedem und überall erreichbar sein. Autonomes Fahren künftig auch mit dem Motorrad, weil die elektronische Vollbeschäftigung sowieso die gesamte Aufmerksamkeit erfordert. Immer am Drehen, immer auf Abruf, immer nervös und am Rande des Burn-outs? Motorradfahren hatte bisher eigentlich immer eine Art »Escape-Funktion«, weil es die kleinen Fluchten aus dem beruflichen Alltagsschlamassel ermöglichte. Was gibt es Schöneres, als an einem sonnigen Sommertag auf den Anlasser zu drücken und dem Pulsschlag eines Ein- oder Zweizylindermotors zu lauschen? Entspannung in der Natur, den Geruch von frisch gemähten Wiesen in der Nase und im Farbenmeer von Blättern und Blüten versinken. Und das alles analog, direkt greifbar für die Sinne, die ansonsten mehr und mehr verkümmern, weil wir zunehmend digital unterwegs sind. Und schließlich gibt es nichts Besseres als Vernetzung. Ja, einfach mal wieder real und sozial aktiv: Am Nachmittag aufs Motorrad steigen und nette Freunde besuchen – wenn sie denn analog anwesend sind.

*Udo Staleker*