

Neue Gesetzgebung

Nun ist es draussen: Der Bundesrat hat am 18.12.2015 beschlossen, die entsprechende Änderung per 1.4.2016 in Kraft zu setzen. Die Schweiz zieht nach mit der in der EU-Motorradklasse A2 bis 48 PS genannten Einsteigerklasse. Ab sofort dürfen die A beschränkt-Maschinen also maximal 35 kW haben.

Was bedeutet das nun im Alltag? Alle, die bis jetzt im Führerausweis für die Kategorie A eine Beschränkung von 25 kW haben, können den Ausweis tauschen und dürfen dann damit bis maximal 35 kW fahren. Das betrifft also auch all jene, die im Jahr 2003 den bisherigen 125er-Ausweis getauscht haben und mit dem Ausweis in Kreditkarten-Format egal welchen Hubraums Maschinen mit maximal 25 kW fahren durften, auch wenn sie dafür nie eine Führerprüfung absolviert haben.

Was bleibt: Wer offen fahren will, muss entweder in der Klasse A beschränkt (betrifft alle, die vor dem 25. Geburtstag mit Motorradfahren beginnen) auf einer in der Übergangszeit nach altem Recht 25 kW, oder neuem Recht 35 kW eine Prüfung absolvieren oder, alle die über 25 Jahre alt sind, mit einer in der Übergangszeit mindestens 35 kW starken Maschine die Prüfung direkt für die offene Klasse machen.

Nach dem 1. April 2016 gelöste Lernfahrausweise schreiben dann neu eine Prüfungsmaschine von mind. 600 Kubik und 40 kW vor. Wer also seinen Lernfahrausweis nach dem 1.4.2016 löst, muss nach neuem Recht in der Kl. A beschränkt mit einer Maschine von mindestens 400 Kubik und maximal 35 kW antreten. Was in dieser Kategorie bleibt: Wer sich «klaglos» verhält, d.h. sich keine groben Verstösse im Strassenverkehr leistet, die einen Führerausweiszug nach sich ziehen, kann nach 2 Jahren ab Prüfungsdatum dann die offene Kategorie anfordern, ohne eine neue Prüfung zu machen.

New rules in licensing

Following the new definition by the EU of beginners class, there will be a change in rules for the restricted A category of up to 25kW (34hp): From April 1, 2016 both learners permits and drivers licences restricted to 25kW can be exchanged by renewing the permit or licence and then from the point of renewal it is permitted to ride motorcycles up to 35kW. However such learners will be subject to the old conditions for the purposes of the test. For new learners permits issued after April 1 the definition of vehicle for the exam will change. The engine size for the restricted A-category must be of at least 400 cc and up to 35kw whilst for the open category of at least 600 cc and 40kw.



Töff des Jahres 2013

Die Wahl der Käufer

Winter ist die «Saure Gurken-Zeit» der Töff-Branche: Da es nach den Ausstellungen vom Herbst meistens nicht mehr allzu viel zu berichten gibt, kommen die alljährlichen Rubriken, die «Wahl des Motorrad des Jahres»-Artikel und die Hefte können ihren redaktionellen Teil mit vielen Bildern füllen. Damit die Leser tüchtig mitmachen, kann man ein Motorrad gewinnen, in Deutschland kann man sogar das Motorrad aus drei verschiedenen Modellen auswählen! Auch im schweizerischen «TÖFF»-Magazin gibt es diese Wahl und im Jahr 2013 hat sogar einer meiner Fahrschüler, der das Heft anlässlich der Weihnachtseinladung von mir erhalten hatte, eine Harley Forty-Eight gewonnen!

Nun für mich, und wahrscheinlich auch für die Hersteller, zählt die «Wahl des Käufers» mehr als die Lorbeeren eines solchen Titels: Das, was die Käufer gut finden und reell kaufen, zählt! Denn damit lässt sich Geld verdienen. Und im vergangenen Jahr gab es mehr KäuferInnen denn je: Ganze 11,6 Prozent in der Schweiz in der zählenden Klasse über 125 Kubik (zum Vergleich in Deutschland 5,6 Prozent) wurden im letzten Jahr mehr verkauft! Man kann von einem eigentlichen Motorrad-Boom sprechen, Töfffahren ist «in» – und für weite Bevölkerungskreise bezahlbar! Auch die Jugend kommt auf den Geschmack der «Freiheit auf 2 Rädern»: Bestimmt hat dies auch mit der immer prekärer werdenden Verkehrssituation zu tun. Man kann mit dem motorisierten Zweirad unter Missachtung – mit Ausnahme von England und Österreich – der Verkehrsregeln mit Durchschlängeln sein Ziel schneller erreichen. Da die Chance, erwischt zu werden, relativ klein ist, ist die Gesetzestreu bei den Töff- und Rollerfahrern in den letzten Jahren massiv gesunken. Wird man aber trotzdem erwischt und gebüsst, dann sind das happige Konsequenzen: Bussen im vierstelligen Bereich und Ausweiszug, vor allem wenn es um Sicherheitslinien geht. Da haben es die Velofahrer leichter: Die höchste Busse für sie beträgt 60 Franken.

1. Platz Yamaha MT-07: Mit dem attraktiven Sondermodell «Moto Cage» konnten die guten Verkaufszahlen von 2014 übertroffen werden



5. Platz Yamaha MT-09: Die mit Verschaltung nachgelieferte Tracer MT-09 landete auf dem 5. Platz, 2. Platz für MT-09



3. Platz BMW R1200 GS, im Bild die 2016er-Version Sonderedition TripleBlack (alle Bilder von 1000ps.at)



4. Platz Ducati Scrambler, im Bild die attraktive 2016er-Version Sixty2, gibt's in verschiedenen Varianten ab Werk

Inzwischen kann der Kunde aus ganz verschiedenen Bikes auswählen: Neben Naked, Sport, Enduro und Cruiser, von den Rollern einmal abgesehen, kommen die Crossover oder Modern Classic, auch Neoclassics genannt, also Motorräder, die sich in den übrigen Klassen nicht mehr klar einteilen lassen. Über Jahre war die grosse Strassenenduro R1200 GS das meistverkaufte Motorrad gewesen, auch ausserhalb von Deutschland. Nachdem sich die japanischen Motorradhersteller aus der finanzkrisenbedingten Schockstarre erholt haben, brillieren sie wieder mit neuen Modellen. BMW bietet in allen Segmenten, abgesehen von einem grossen Cruiser, inzwischen und

füllt nun auch die Klasse gegen unten. Da sich alle Mitbewerber inzwischen auf besetztem Terrain bewegen, muss es schon etwas sehr innovatives sein, wenn man hier mitmischen will. Sehr erfolgreich sind inzwischen die europäischen Hersteller, vorab KTM, die das Kurven-ABS eingeführt haben. Auch machen sie nicht denselben Fehler wie BMW, dass sie unfertige Maschinen auf den Markt bringen, die dann mehr in den Werkstätten (über Monate, so geschehen bei BMW!) stehen. Das können sich die Japaner schon gar nicht leisten, da sie für die ganze Welt produzieren und da stünde zu viel Imageverlust, aber auch Kosten auf dem Spiel. So sind Rückrufe bei diesen eher selten.

Noch nie stand der Kunde vor einem so riesigen Angebot: Europäische Nischenhersteller sind wiedererstart, Ducati und Triumph haben wieder die 50'000-Grenze erreicht, BMW erreichte 2006 die 100'000-Produktionsmarke, KTM im Jahr 2014. In der Jahresproduktion 2015 liegen sie fast gleich, mit kleinem Vorteil für BMW. Yamaha ist es gelungen, mit der Lancierung kostengünstiger Einsteigermotorräder, unter anderem auch mit ansprechendem Styling und aggressivem Werbekonzept wie «The dark side of Japan» und «Faster Sons» neue Kunden zu gewinnen. Dabei kann von Gewinn neuer Kunden gesprochen werden, da insgesamt der Motorradmarkt in ganz Europa gewachsen ist, nachdem während der letzten Jahre die Verkaufszahlen im übrigen Europa immer nur knapp gehalten werden konnten. In den besten Zeiten verkaufte Yamaha im Jahr 1000 und mehr Exemplare der FZR1000 – jetzt konnten sie 1086 Stück des Modells MT-07 verkaufen, vom Dreizylinder-Modell MT-09 waren es 968, selbst das Tourenmodell MT-09 Tracer ging noch 491 mal über den Tresen! Das sind erstaunliche Resultate, hatten die Japaner doch in den vergangenen Jahren Marktanteile an die europäischen Mitbewerber verloren. Nun haben sie sich zurückgemeldet, und wie! Nach wie vor verkauft BMW sehr gut seine grossen Enduros: Die normale R1200 GS lag mit 734 (-85) Einheiten nicht ganz auf Vorjahresniveau, da verloren sie wohl direkt an die KTM Adventure! Aber das vollausgerüstete GS-Adventure-Modell war noch erfolgreicher als im Vorjahr: 384 (+37) Zählt man diese Zahlen zusammen, so lag Yamaha mit den MT-09 insgesamt 1'459 vor BMW R1200 GS mit total 1'118 Maschinen. Aber BMW hat mit seinen nackten R1200 R und R nineT weitere gute Pferde im Stall: Zusammen brachten sie es auf 764 (342+422) Einheiten, in einem Preissegment, welches gut und gern das Doppelte einer MT-07 kostet. Und BMW doppelt mit der R nineT Scrambler nach, die sich bestimmt auf der Modern Classic-Welle gut verkaufen lässt.

6. Platz Kawasaki Z800 Mit dem 2013 erneuerten Modell hat Kawasaki sehr gut verkauft



Kawasaki Vulkan S – ein 2015 lanciertes Einsteigerbike zu einem Kampfpriis ab Fr. 8300.-



Honda NC750S Mit der Special-Edition reagiert Honda auf den Verkaufserfolg der MT-07 «Moto Cage»



Suzuki SV650 Es gibt sie wieder, ab 2016 die klassische SV 650 von Suzuki! (alle Bilder: 1000ps.at)

The Customer's Choice

In all countries motorcycle magazines are filled with pictures of all the motorcycles on the market: Readers are invited to vote for the «Motorcycle of the Year 2016» and by voting they have a chance to win a motorcycle. In Switzerland TÖFF carries out this contest and in 2013, one of my students was the winner of the Harley Forty-Eight, great! (picture on left side)

For the brands this contest is flattering, but a choice based on actual customer purchases would be better: With his new model Scrambler Ducati jumped directly to 4th place of the Top Ten- best sold list in 2015! Ducati won gold in the category Cruiser 2015 with the Diavel and also in the Crossover category with the Multistrada. In the Top 20 best sold bikes, only the Multistrada was present in 19th position, but they nearly doubled the number of the year before: 322 (171)

Yamaha was the big winner last year, with both MT-models, the MT-07 Twin and the naked and dressed MT-09 Triple. BMW is still in a very strong position, 5 models in the Top 20, compared to Honda, the world largest manufacturer with only 2 models and similarly Kawasaki also with only 2. The European manufacturers are the big winners of the last ten years in Europe, especially KTM has become nearly as strong as BMW in a very short time. Ducati and Triumph are also gaining market share.

CH-Töff-Markt 2015

Marke	Jan-Dez 2015 48'813	Jan-Dez 2014 44720	Differenz Jan-Dez Stück 2014/15	Differenz Jan-Dez Prozent 2014/15
Yamaha	10'310	8'458	1'852	21.9
Honda	6'577	6'605	-28	-0.42
BMW	4'053	3'656	397	10.86
Vespa	3'766	3'464	300	9.6
Harley-Davidson	3'384	3'464	-80	-2.31
Kawasaki	2'757	2'243	514	22.92
KTM	1'903	1'683	220	13.07
SYM	1'877	1'523	354	23.24
Ducati	1'766	1'312	454	34.60
Tell	1'640	2'245	-605	-26.95
Suzuki	1'524	1'215	309	25.43
Triumph	1'337	1'198	139	11.6
Piaggio	1'099	1'212	-113	-9.32
Aprilia	858	917	-59	-6.43
Kymco	835	883	-48	-5.44

Quelle: motosuisse

Yamaha MT-09	Yamaha MT-09 Tracer		
968 (2014: 759)	491 (0)	1'459 (759)	+ 92%
BMW R1200 GS	BMW R1200 GS Adventure		
734 (2014: 819)	384 (347)	1'118 (1166)	-4,12 %
BMW R nineT	BMW R 1200 R		
422 (2014: 382)	342 (91)	764 (473)	+ 61,5 %

Quelle: motosuisse, Zusammenstellung: Urs Tobler

Heute ist es cool, «bad boy» zu sein, selbst in Japan. Yamaha hat eine neue Gattung kreiert unter dem Label «Faster sons» haben sie eine MT-07 mit Retro-Elementen ausgerüstet, den Siebziger Jahren entsprechend, als noch alle Mütter ihre Töchter warnten, ja nicht etwa einen Töff-Fahrer mit nach Hause zu nehmen. Ob es wohl an den schwarzen Fingernägeln lag, die man sich allein schon durch die Belstaff-Jacke, auch ohne Maschinen-defekt, holte. Ja, und heute? Fahren ihre Töchter wahrscheinlich schon bald mit der Yamaha «Faster Son» vors Haus, aber allein – die Zeiten haben sich geändert!

