

Auto & Verkehr

1

UNTERWEGS

HANS-ULRICH
KÖHLERüber Fahnen
am Auto

Rollende Flaggen

Nun flattern sie wieder, die Deutschland-Fahnen an den Autos. Indes: Wirklich viele Fahnen-Fahrer habe ich noch nicht gesehen. Aber das wird sich doch hoffentlich ändern! Denn Sonntag um fünf müssen die deutschen Jungs erstmals ran, Mexiko. Es bleibt noch Zeit zum Nachdenken - ist meine Fahne am Auto wirklich sicher angebracht?

Vorgeschrieben ist dabei fast nix. Empfohlen wird, höchstens 90 km/h zu fahren. Der TÜV blickt naturgemäß skeptisch auf die Autofahne, man kennt sich aus mit den Grenzen der Belastbarkeit. Nein, einen „Crash-test“ für Autofahnenhalterungen gibt es beim TÜV nicht. Aber sie können brechen und wild umherschwirren. Materialprüfnormen sind nicht fixiert.

Dauerschwingbelastung nennen Prüf-Profis die Kraft, die an den Autofahnen zerrt. Ist sie zu groß, ist das Fahnenstangenleben kurz. Es ist simple Physik: Je schneller das Tempo, je größer die Gefahr, dass das Ding wegfliegt. Und etwas Juristerei ist im Spiel. Die Deutschland-Fahne am Auto gilt als ungesicherte Ladung - Paragraph 22 StVO. Der sagt, der Fahrer ist für den sicheren Halt seiner Ladung verantwortlich. Aber welcher Fahnen-Fan kann das schon guten Gewissens einhalten, so simpel wie die Halterung sind? Ergo: Die Fußballautofahrt gehört eigentlich verboten - rein prüftechnisch betrachtet. Haben die Gesetzesmacher etwas übersehen? Oder waren sie Fußballfans? Man weiß es nicht. So wird die Autofahrt auch 2018 einfach geduldet. Also: Schön festmachen das Ding. Unser Weg ins Finale ist noch lang.

Mehr auf mz.de

Automarkt
Hier finden Sie
Ihr Traumauto

» www.mz.de/anzeigen

OPEL

Mehr Service im Insignia

In der zweiten Jahreshälfte 2018 führt Opel ein neues Infotainment-System beim Insignia ein. Multimedia Radio und Multimedia Navi Pro heißen die Angebote, die per bis zu acht Zoll großem Farb-Touchscreen bedienbar sein sollen. Zu den neuen Funktionen gehören vernetzte Navigationsdienste mit Infos zum Verkehr in Echtzeit, zu Kraftstoffpreisen und Parkmöglichkeiten. mid

Mit dem Größten zu den Höchsten

MZ-TESTFAHRT Mit dem neuen Kymco-Maxiroller AK 550i ABS auf Tour über die höchsten Berge Ostdeutschlands. Der Scooter holt aus seinem Zweizylinder-Viertakter 54 PS und kostet 9 899 Euro.

VON HANS-ULRICH KÖHLER

Kymco startet mit seinem neuen AK 550i ABS in einer kleinen, feinen Kategorie: Super Touring. Diese Roller haben alle über 500 Kubikzentimeter Hubraum und bis zu 60 PS. Und sie stehen mit weit über 10 000 Euro in der Liste. Marktführer Yamaha T-Max mit 11 495 Euro. Der Kymco AK 550i hat 54 PS, 550 Kubik und er kostet 9 899 Euro.

Wie super ist Kymcos Super Tourer auf einer Supertour? Für den MZ-Test haben wir ihn eine ungewöhnliche Strecke gelegt: Halle - Brocken - Großer Inselsberg - Fichtelberg - Halle. Alles an einem Tag. 793 km über die höchsten (befahrbaren) Berge Ostdeutschlands.

Kilometer 0. Anlassen, Augen zu und hinhören: Das soll ein Roller sein? Was für ein satter Sound schon im Stand. Klares Signal morgens um sieben: Hier ist ein Roller dem Motorrad schon am Start sehr nahe. Für den Klang sorgen ein voluminöses Endrohr und die zwei Zylinder des Viertakters. Seine Kraft wird auf raffinierte Art aufs Hinterrad übertragen: mit einem Zahnriemen.

Kilometer 25. Rechts taucht die erste Mansfelder Halde auf. Die Seitenkoffer (36 l) sind voll, auch das Topcase (58 l). Alle drei am Limit, zusammen knapp 30 Kilo. Die bauen breit: 1,25 m von Seitenkoffer zu Seitenkoffer. Ist das sicher? Die Erkenntnis des Tages: Ja. Manchmal wird es eng mit dem Maxi-Heck. Was tun? Immer aufpassen - dann ist alles gut beim Rangieren und Überholen. Das dreiteilige Touring-Paket kostet 975 Euro extra.

Kilometer 40. Die lange Steigung aus Klostermansfeld raus. Drei Kilometer, um die acht Prozent. Kleines Spielchen am Gasgriff: Immer wieder neu geht der Roller ab, leichtfüßig geradezu. 54 PS und 55 Nm Drehmoment sind eine klare Ansage - ein guter Bergfahrer. Man könnte oben locker mit über 130 ankommen.

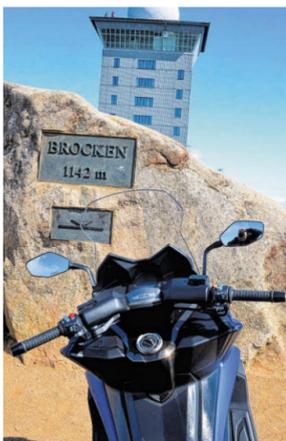
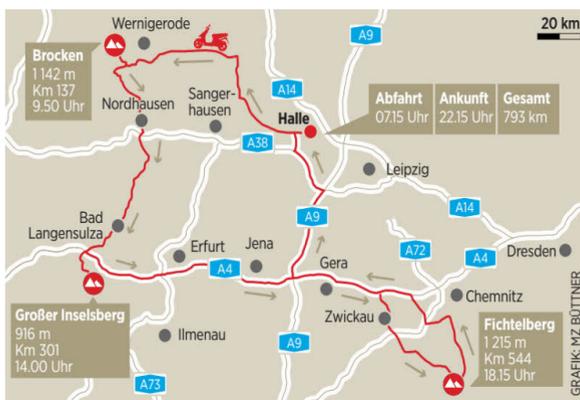
Kilometer 92. Harzgerode huscht kurz nach acht vorbei, Hasselfelde eine halbe Stunde später. Kurven ohne Ende, sanfte, schnelle, selten Haarnadeln. Der Roller lässt sich punktgenau in die Kurven führen. Erstaunlich, welche Schräglage man sich leisten kann. Die Lenkerenden sind nach unten gedrückt wie bei einem Sportmotorrad. Deshalb wohl auch das tolle Handling. Die Basis dafür schafft aber auch ein Alu-Brückenrahmen - wie im Motorrad. Auch das zentrale Federbein kennt man von dort.

Kilometer 99. Rast machen am Berg, da wo daran erinnert wird, dass hier am 12. Dezember 1990 die innerdeutsche Grenze fiel. Ein abschüssiger Parkplatz, da lerne ich die Handbremse schätzen. Aber Bremse lösen nicht vergessen! Ein kleines Warnlicht wäre gut...

Kilometer 127. Die Schranke vor der Brockenstraße in Schierke. Genehmigung vom Ordnungsamt gezeigt und los. Was für ein Gefühl! Mal nicht mit Mountainbike oder Rennrad hoch. Viele böse Blicke unterwegs: Was erlaubt sich dieser Wessi! Mein



Der Super Tourer Kymco AK 550i ABS. Das Gepäcksystem kostet Aufpreis. FOTOS: HUK



Wahrscheinlich der erste Motorroller auf dem Brocken: der AK 550i

Kennzeichen fängt mit WEN an - Weiden in der Oberpfalz. Von dort aus vertreibt Kymco in Deutschland seine Roller.

Kilometer 137. Der Brockengipfel um 9:40 Uhr. Höher geht es nicht in Sachsen-Anhalt, 1 142 m. Beim Rangieren fürs Foto am Gipfelstein merke ich es: 230 Kilo haben es in sich. Beim Fahren merkt man das überhaupt nicht. Leichter wäre aber schöner.

Kilometer 194. Tankstopp in Nordhausen. Gut 100 km wären aber noch drin im 14,5 Liter-Tank. Der Schnitt passabel für die Bergetappe: 4,3 l/100 km, sauber war es auch, der Motor hat Euro 4.

Kilometer 250. Auf der schnellen B 84 geht es an Bad Langensalza vorbei durch Thü-

ringen. Von Goethes Berg ins Müntzer-Land und dann rüber zu Bach und Luther - 160 km große deutsche Geschichte. Gas geben, bremsen, beschleunigen, bremsen, blitzschnell überholen - das zaubert mir immer wieder ein Lächeln ins Gesicht. Zwei große Bremsscheiben vorn, eine hinten, packen brachial zu, ABS sichert.

Kilometer 283. Dunkle Wolken. Regen? Dann stünde mir ein

230

KILO WIEGT der Kymco AK 550i ABS, der einen Zweizylinder-Viertakter hat.

Zwei Räder im Netz

Kymco Noodoe verbindet das Smartphone über Bluetooth mit dem AK 550i. Dazu muss man sich eine App runterladen. Danach lassensich verschiedene Informationsangebote auf dem Rollerdisplay abrufen. Angezeigt werden (im Stand) beispielsweise WhatsApp, Facebook, verpasste Anrufe oder aktuelle Nachrichten. Integriert ist seit wenigen Tagen auch eine echte Navigation, die vom Handy übernommen wird.

Noodoe hilft, wenn man den Standort des Rollers vergessen hat oder die nächste Tankstelle sucht. Das Display lässt sich mit unterschiedlichen Designs und Farben gestalten, eine Uhr oder der Tacho ist anzeigbar oder auch ein Lieblingsfoto. Mit Tasten rechts am Lenker werden die verschiedenen Angebote abrufen. Roller und Handy zu vernetzen benötigt eine sehr gute Anleitung und etwas Geduld.

» Mehr Informationen: www.kymco.com/noodoe



Kymco Noodoe-Anzeige im Cockpit-Display, hier mit Whatsapp

Extra-Fahrmodus für bessere Traktion bei. Unter den Fichten wird es düster. Jetzt leuchtet das digitale Cockpit besonders kräftig in vier, fünf verschiedenen Farben, etwas viel. Die Anzeigen sind klar ablesbar, bei starker Sonne nicht. Durchschnittsverbrauch, Reifendruck, Reichweite, Fahrstrecken u.v.a.m. sind abrufbar per Knopfdruck rechts am Lenker. Und in der Mitte kreisrund der Clou: Kymco Noodoe. Das elektronische System macht den AK 550i zum ersten Roller der Welt, der mit dem Handy vernetzbar ist und das Internet ins Cockpit holt (siehe Info oben).

Kilometer 301. Der Große Inselsberg. Gegen zwei schnurrt der Roller hoch auf 916 m. Marode, aufgerissen, ruppig ist die schmale Straße zum Gipfel. Da

brilliert das zentrale Federbein. Eine Aluschwinge hält das Hinterrad in komfortabler Position, vorn sorgt eine 120 mm-Telegabel für Ruhe. Straff ist der Roller gefertigt, keine Sänfte, ein Sportler.

Kilometer 315. Endlich keine Kurven mehr, keine Umleitungen, keine Ampeln. In Höhe Waltershausen beginne ich einen 90-minütigen Sprint auf der A4 bis hinüber nach Zwickau, immer zwischen 140 und 160. Die langen Gefällstrecken bei Erfurt läuft der Roller mit 175. Jetzt macht sich Federungsstärke bezahlt - das Ding liegt wie ein Brett. Ab 140 merkt man, dass Seitenkoffer dran sind, aber so schnell will man damit nicht fahren. Und: Tempo kostet. 4,6 l auf 100 km - der Spitzenwert des Tages.

Kilometer 407. Beim Start an der Tankstelle wieder etwas Verdruss mit dem Anlassen. Geht alles ohne Schlüssel, der bleibt in der Tasche, finde ich prima. Aber das Zündschloss hat es in sich. Es blinkt erst blau, dann rot und dann muss ein großer Drehknopf in der Startposition einrasten. Was meist zwei, drei Versuche braucht. Geht das nicht etwas einfacher? Bestens indes: Voll-elektrisch lassen sich über den Drehknopf Tankdeckel und Stauraum öffnen, der fasst einen kleinen Jet-Helm. Im Cockpit gibt es zwei Fächer, eins mit USB-Anschluss. Praktisch auch: Wie von selbst hüpft der schwere Riese auf den Hauptständer.

Kilometer 469. Es ist schon halb fünf. Abfahrt von der A4 bei Zwickau. Der Windschutz auf der schnellen Piste war tadellos, kaum Winddruck am Helm, keine Verwirbelungen und die Beine ließen sich auf dem Trittbrett bequem positionieren. Wäre es eiskalt geworden, hätte ich die Griffheizung auf der A4 eingeschaltet.

Kilometer 544. Gähnend leer ist der Parkplatz auf dem Fichtelberg (1 215 m), als ich um 18:15 Uhr den höchsten Berg des Ostens erreiche. Die Steigungen im Erzgebirge können steil und bissig sein, da fühlt sich der Roller wohl, hat noch Kraftreserven, egal welche Drehzahl gerade angezeigt wird, auch bei 18 Prozent. Der motorradähnliche Durchzug des AK 550i ist das prägende Fahrerlebnis.

Kilometer 601. Nach Hause! Nochmal quer durchs Stadtgewusel von Annaberg, Stolberg, Schwarzenberg, Aue, Zwickau. Leichtfüßig geht das, wendig auf engen Stadtstraßen. 230 Kilo? Niemals, denk ich beim Fahren.

Kilometer 793. Kurz nach zehn, Halle. Das Cockpit meldet einen Schnitt von 4,3 Litern, respektabel. Der Fahrer horcht in sich rein. Kreuzlahm? Nicht wirklich. Weil: aufrechte Sitzposition, wirksamer Windschutz, straffer Sitz, sehr gute Federung. 15 Stunden lang hatte ich am Lenker die Buchstaben AK vor der Nase. Das soll für „Anniversario Kymco“ stehen. Der AK sei der Jubiläumsroller zum 50. der Kwang Yang Motor Corporation (Kymco), heißt es. Die haben die Taiwaner aber schon 1963 gegründet. Macht nichts. Mit dem AK 550i haben sie sich und ihren Kunden ein verspätetes, aber vorzügliches Geschenk gemacht.