

Eidgenössische Abstimmung: Autobahn-Ausbau



VORAN- KOMMEN

Am 24. November stimmen wir über den Nationalstrassen-Ausbau ab. Auch wenn Autobahnen für Töfffahrer eher uninteressant sind: ein Ja hätte für uns viele Vorteile.

— Text & Foto: Daniele Carrozza — Grafiken: ZVG, Armin Heinzer

Nein, die Autobahnen gehören definitiv nicht zu unseren bevorzugten Spielwiesen. Aber sie sind ein praktisches, preiswertes und höchst effizientes Mittel, um innert nützlicher Frist – etwa aus den Ballungszentren – zu ebendiesen kurvigen Spielwiesen zu gelangen. Und weil die zunehmende Verkehrsdichte sowie inflationär aus dem Boden schiessende 30er-Zonen das Töfffahren in seiner ursprünglicherbaulichen Form immer mehr verunmöglichen, sind immer mehr von uns darauf angewiesen, auf gute und schnelle Transitmöglichkeiten zurückgreifen zu

können. Etwa, wenn man von den Grossräumen Zürich oder Bern aus eine eintägige Alpentour plant.

Kommt hinzu, dass der mit Abstand grösste Teil der Töfffahrer auch das Automobil nutzt und in den meisten Fällen entsprechend auch unabhängig vom Töff auf ein funktionierendes Nationalstrassennetz angewiesen ist.

Nun ist es aber so, dass die Staustunden auf den hiesigen Autobahnen explodiert sind. 48 800 Stunden waren es im Jahr 2023, was gegenüber dem Vorjahr einer Rekordsteigerung um über 22 Prozent entspricht. Betrachtet man die Entwicklung innerhalb der letzten 10 Jahre, haben sich die Staustunden mehr als verdoppelt! Und Stau in diesem Ausmass verursacht gigantische Kosten für die Wirtschaft und die Bevölkerung. Dabei bildet das Schweizer Nationalstrassennetz das Rückgrat unseres Transportsystems, wenn man bedenkt, dass es gerade einmal drei Prozent des gesamten Strassennetzes ausmacht, jedoch über

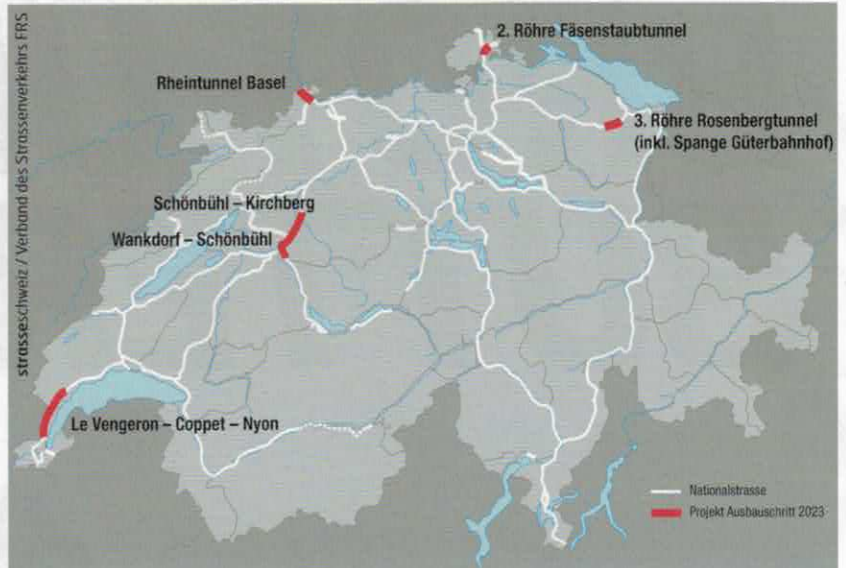


Stau auf Autobahnen führt zu Ausweichverkehr, der – wie hier in der Stadt Zürich fotografiert – wiederum zu mehr Stau, Lärm, Feinstaubbelastung und auch Unfällen führt.

40 Prozent des Individual- und rund 70 Prozent des Güterverkehrs trägt. Aber Fakt ist auch, dass sich das Verkehrsaufkommen seit den 1990er-Jahren u.a. wegen des Bevölkerungszuwachses verdoppelt hat und das Nationalstrassennetz somit klar an eine Kapazitätsgrenze gestossen ist. Die zunehmenden Staus führen nun dazu, dass sich der Verkehr seinen Weg immer intensiver durch die Agglomerationen, Quartierstrassen und Dörfer sucht, was dort zu mehr Lärm, Abgasbelastung, Feinstaub sowie Stau führt. Und wo Stau ist, kommt es zu mehr Unfällen.

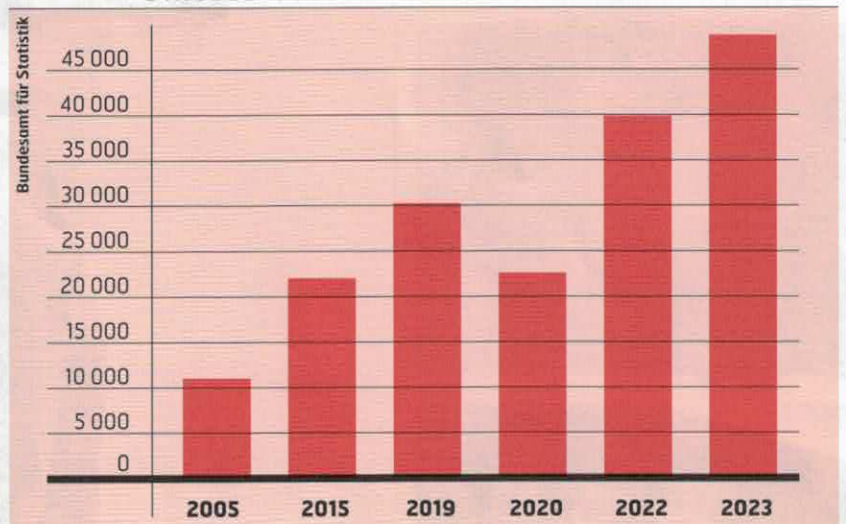
Die Abstimmung vom 24. November

Entsprechend sollen die Verkehrsströme wieder dahin, wo sie am effizientesten «verarbeitet» werden – auf die Autobahn. Und genau darauf zielt der «Ausbauschnitt 2023» ab, über den wir am 24. November abstimmen werden. Konkret sollen Engpässe auf insgesamt sechs Autobahnabschnitten beseitigt



Mit dem Ausbauschnitt 2023 sollen die Engpässe an den sechs in der Karte eingezeichneten Abschnitten beseitigt werden. Mit vier Projekten würde speziell die A1 «profitieren». Ferner die A2 bei Basel und die A4 bei Schaffhausen. Im Raum Zürich wurden jüngst der Nordring ausgebaut und der Westring in Betrieb genommen.

STAUBELASGTUNG AUF NATIONALSTRASSEN



Die jährlichen Stautunden auf Schweizer Autobahnen (y-Achse) haben sich während der letzten 10 Jahre mehr als verdoppelt. Der «Einbruch» im Jahr 2020 war auf die Corona-Pandemie zurückzuführen.

werden (Karte oben). Bei einem «Ja» fließen für diese Projekte insgesamt 4,9 Milliarden Franken. Vollumfänglich aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF finanziert, der von der Mineralölsteuer, den Verkehrsabgaben und der Vignette gespeist wird. Somit würde den Ausbau nur bezahlen, wer die entsprechende Infrastruktur – quasi nach dem «Verursacherprinzip» – auch nutzt. Für den Bundeshaushalt entsteht also keine Zusatzbelastung.

Bundesrat und Parlament empfehlen, ein Ja in die Urne zu legen. Das tun auch wir. Nicht nur, damit wir schneller im Kurvenrevier sind, sondern weil ein belastbares Nationalstrassennetz ein zentraler Pfeiler unseres Mobilitätsapparats darstellt. Denn es schafft via Entlastung der Agglomerationen und Dörfer letztendlich auch Raum für die Weiterentwicklung des öffentlichen, des Velo- und des Fussverkehrs. Neben denen auch der Individualverkehr seinen gleichberechtigten Platz haben muss.

MOTO.CH



Kawasaki
Z900 SE



DUCATI
Streetfighter V2 S

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE
DELLE DUE RUOTE

HONDA
CB1000 Hornet SP



YAMAHA
MT-07



SUZUKI
DR-Z4 SM

ALLE NEUHEITEN



LEICHT & FLINK
F 800 GS versus
V-Strom 800

GLOBETROTTER
Neue BMW R 1300 GS
Adventure im Check



DOMI AEGERTER
Rang 9, erneuter
Sturz und der
Vertrag für die
SBK-WM 2025

SEITENWAGEN
Schlosser ver-
passt den WM-
Titel um 0,053
Sekunden



FASZINATION MOTORRAD SCHWEIZ

SICHERE DIR DEIN PERSÖNLICHES ABO
UND PROFITIERE VON UNSERER
EXKLUSIVEN PRÄMIE



Als **Geschenk** zu deinem neuen Abo erhältst du zwei High-End-Reinigungsprodukte von S 100, zur Verfügung gestellt von Erny Fahrzeugtechnik.



1 Motorrad-
Schnellreiniger
1 Premium-
Mikrofaser-
tuch



NEU für Abonnenten:
Membercard mit vielen Rabatten –
von Bekleidung bis Fahrtrainings

Bestelle jetzt das Magazin MOTO.CH
im Jahresabonnement für nur Fr. 130.– (14 Ausgaben)

ABO-BESTELLUNG:

www.moto.ch/abo oder Telefon +41 58 344 95 41

E-Mail: abo.motoch@galledia.ch



68

Unser Reise-Autor Alexander Seger entführt uns auf eine Zweiwochen-Tour durch Chile. Wobei wir uns gemeinsam auf die Suche nach bekannten und verborgenen Schätzen der Regionen Los Lagos und Aisen machen.

News & Trends

04 __ Alle Modellneuheiten für 2025

Fokus Schweiz

12 __ Eidgenössische Abstimmung vom 24. November zum Autobahn-Ausbau

Test und Technik

- 14 __ **Mittelklasse-Adventures:**
BMW F 800 GS gegen Suzuki V-Strom 800
- 22 __ **BMW R 1300 GS Adventure:**
Was kann die Globetrotter-Version der GS?
- 26 __ **Kawasaki Versys 1100 SE:**
Mehr Hubraum und Power, mehr Kompetenz
- 32 __ **Technik – neuer Ducati V2:**
Alles zum brandneuen Vierventil-V2, der bei den Roten sechs Modellfamilien befeuern wird
- 36 __ **Yamaha Ténéré 700 Extreme:**
Vollausstattung für erfahrene Offroad-Piloten
- 40 __ **Ducati Multistrada V4 S für 2025:**
Deutlich komfortabler und vielseitiger
- 44 __ **Husqvarna 801 Vitpilen:**
Kurven-Heizgerät im Designer-Anzug
- 46 __ **Honda X-ADV und Forza 750**
Zwischen der Roller- und Töff-Welt

Marktplatz & Szene

- 52 __ Gebrauchtmotoren
- 56 __ Szene und Fachhandel
- 61 __ Agenda

Hintergrund

- 50 __ Youngtimer: Yamaha RD 350 LCF YPVS
- 64 __ Generationenwechsel im Schweizer Motorrad-Fachhandel: Herausforderungen und Tipps

Reisen & Touren

- 68 __ Fernweh: Chile – Regionen Los Lagos und Aisen

Sport

- 76 __ MXGP: Seewer-Interview zum Ducati-Vertrag
- 78 __ SBK-WM: schwierige Saison für Aegerter
- 80 __ Sportnews

Zielflagge

- 82 __ Vorschau
- 82 __ Kolumne
- 83 __ Rückspiegel
- 83 __ Impressum



12

Am 24. November stimmen wir über den Ausbau der Nationalstrassen ab. Wir erläutern, warum die Engpassbeseitigung auch für Töfffahrer von Interesse ist.

50

In unserer Rubrik Youngtimer dreht sich diesmal alles um einen legendären Zweitakt-Racer, die RD 350 LCF YPVS von Yamaha.

32

Alle Hintergründe und technischen Details zum neuen, wassergekühlten Ducati-V2 mit Vierventiltechnik.



MSS BEI DEN BRITEN

Die Speed Triple wurde im Herbst 1993 in Paris vorgestellt und war der erste Streetfighter der kurz zuvor wiederbelebten Marke Triumph. Sie verkaufte sich gut und sollte eine inzwischen 30 Jahre alte Dynastie begründen.

«Kein Show-Instrument für den Einsatz vor dem Strassen-Café, sondern in kundiger Hand ein Dreschflgel zum Ausklopfen der Konkurrenz.» Mit diesen unmissverständlichen Worten wurde 1994 die damals brandneue Triumph Speed Triple 900 in MSS

umschrieben. Seit der Wiederbelebung der britischen Marke durch den Unternehmer John Bloor war die Speed Triple im Vergleich zu den 1990 präsentierten und eher biedereren Modellen Trident, Daytona und Trophy ein echter Knaller – optisch wie fahrdynamisch.

Mit Sicherheit ist es auch jener Speed Triple – im damaligen, unvergesslichen Werbesujet mit einem Kampfhund abgebildet – zu verdanken, dass sich Triumph als Motorradhersteller wieder etablieren konnte. Denn die «Speedy» zählt heute zu den Mitbegründerinnen des Naked-Segments, die Briten stellten mit ihr unter Beweis, dass sie auch unkonventionelle Ideen umsetzen konnten, und schliesslich war die Speed Triple ein zentraler Pfeiler in der Etablierung des Reihendreizylinders, mit dem Hinckley auch heute noch einen wesentlichen Teil seines Absatzes am Markt generiert. — DC



In MSS 09/94 testete MSS-Prüferkonkurrenz Alan Cartwright für uns die neue Triumph Speed Triple.

In den 1990ern hatte der «I love Töff»-Aufkleber Hochkonjunktur. Einst von Hans Stalder «erfunden» und vertrieben, gibt es den Sticker inzwischen bei Urs Tobler (motoschule.ch). Dem Sieger der «Mister Schweiz»-Wahl winkte eine neue Harley Fat Boy.

Back to the Future

Der letzte Heros wurde die Triumph Speed Triple in Paris vorgestellt. Sie ist der erste «Töff-Killer» von Triumph seit der Wiedergeburt der Marke, mit einem Hubraum dieser 900 für Jahrzehnte. Ingeborg, sagt Alan Cartwright.

Wiederbelebung einer fast erloschenen Marke. Eine Herausforderung für den Unternehmer John Bloor. Die neue Speed Triple ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.



I love Töff-Kleber



Es ist schon bald wieder Töff Schweiz! Alle zürli es auf die Schweiz, all ihre Kraft haben mit dem Motorrad, um den grossen Feind zu töten. Diese ist im Ausdruck. Triumphe können, wie viele zu der Marke gehören. Kommt es bei einer Speed Triple oder einer Triumph? Hans Stalder, Schindlerstrasse 125, 8018 Zürich, wurde die Schweiz "I love Töff-Kleber" zwischen 1990 und 1994.



IMPRESSUM

REDAKTION
Redaktion MOTO.CH
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich
T +41 58 344 98 98
www.moto.ch
moto@galledia.ch

CHEFREDAKTOR / PUBLIZISTISCHER LEITER
Lic. phil. Daniele Carrozza

REDAKTION
Tobias Kloetzli (Co-Chefredaktor),
Lic. phil. Dimitri Hüppi,
B.A. Patrick Schiffmann
(Co-Leitung Digital),
Roger Sperandio

FREIE MITARBEITER
Ulf Böhlinger, Imre Paulovits,
Hanspeter Küffer,
Markus Lehner, Beat Gautschi,
Peter Studer

FOTOGRAFEN
Oskar Moyano, Michele Limina

GRAFIK UND PRODUKTION
Armin Heinzer, Barbara Märkli

VERLAG
Galledia Fachmedien AG
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich
T +41 58 344 98 98
www.galledia.ch

VERLAGSMANAGER
Guido Köppl
guido.kaeppl@galledia.ch

LEITUNG MEDIENBERATUNG PRINT / ONLINE
Peter Spycher
peter.spycher@fachmedien.ch
T +41 58 344 98 11

ANZEIGENVERWALTUNG / ANZEIGENANNAHME
Luca Finadri
moto-ch@fachmedien.ch
T +41 44 928 56 39

DRUCK
Galledia Print AG
Burgauerstrasse 50, 9230 Flawil

ERSCHEINUNGSWEISE
52. Jahrgang
14 Ausgaben jährlich
ISSN 2813-9410

EINZELHEFT
Fr. 9.50
Abonnemente
1 Jahr Fr. 130.– (inkl. MwSt.)
2 Jahre Fr. 220.– (inkl. MwSt.)

ABONNENTEN-SERVICE
T +41 58 344 95 41
abo.motoch@galledia.ch

AUFLAGE (WEMF 2022/2023)
Druckauflage 14 700 Ex.
Verbreitete Auflage 9797

WEITERE TITEL DER GALLEDIA GROUP AG
TIR transNews,
Organisator,
Marketing & Kommunikation,
Immobilien Business,
Management & Qualität,
SicherheitsForum,
Safety-Plus

gedruckt in der
schweiz