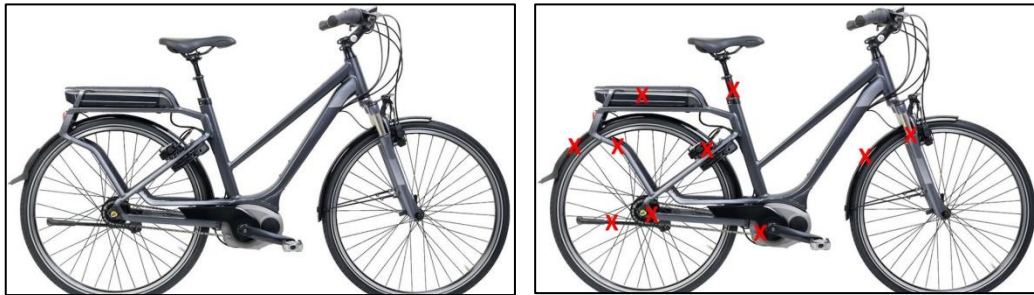


27.04.2022 Naked Bikes – Naked Cars

Jeder kennt Naked Bikes? Nicht jeder, aber jeder der sich für Motorräder und Technik interessiert. Aber wer oder was zum Teufel sind Naked Cars? Auf der Suche nach einer Antwort beginnen wir am besten bei den Naked Bikes.

Fixie und Foxi

Der Begriff Bike ist nicht eindeutig. Er bezeichnet nicht nur Motorräder sondern auch Fahrräder. Nackte Fahrräder, gibt's die, und wie sehen sie aus?



Wie weit kann man ein Fahrrad abstrippen, bis nur noch die reine Funktion übrigbleibt? Zählen Sie die Xe: Elektroantrieb, Schaltung, Freilauf, Federung vorn und hinten, Gepäckträger, Schutzbleche, Schloss, Ständer - alles muss raus. Auch auf üppige Reifen und geschwundene Lenker kann man verzichten. Was übrig bleibt, nennt sich **Fixie**, abgeleitet von der fixen Übersetzung ohne Schaltung und Freilauf. Fertig ist das - Bahnrad.



Erste Ausführungen von Fixies wollten, wie die Bahnräder, ohne Bremsen auskommen - Bild unten links. Zum Abbremsen brachten sie das Hinterrad über die starre Nabe zum Blockieren – im öffentlichen Verkehr ein lebensgefährlicher Unsinn. Eine Bremse vorne verhindert seitdem Schlimmeres – unten rechts.



Naked Bikes

Wie sehen Naked Bikes aus? Darüber scheiden sich die Geister. Sicher ist jedenfalls, wie sie **NICHT** aussehen.



So nicht!



So auch nicht!

Werbe-Spezialisten sind Meister der manipulativen Lyrik. Ein Beispiel:

Schnell und mühelos viele Kilometer abzuspulen, liegt in der Natur der **KTM 1290 SUPER ADVENTURE S**. Ein für Adventure-Fahrten optimierter V2 mit 160 PS und 138 Nm Drehmoment garantiert, dass ganze Kontinente zügig durchquert werden, während die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und das semiaktive Fahrwerk zusammen mit einer überarbeiteten, fahrerorientierten Ergonomie und modernen Technologien die Wendigkeit und den Langstrecken-Komfort auf die nächsthöhere Stufe bringen. Wir sagen es einfach offen heraus: Die KTM 1290 SUPER ADVENTURE S ist der neue Maßstab.

Auf der Suche nach der verlorenen Leichtigkeit verfolgen wir das Motto: „Ein Produkt ist erst dann perfekt, wenn man nichts mehr weglassen kann.“ Wann begann die Unsitte, Motorräder mit allerhand Unsinn zu überladen? Dazu müssen wir die Zeitzeiger ein paar Dekaden zurückdrehen. Z.B. in die 70er Jahre. Aus der Zeit stammen so Sprüche wie:

„Ein Motorrad kann nicht einzylindrig genug sein.“ Oder:

„Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, es sei durch noch mehr.“

Welches legendäre Motorrad verkörperte diese Wahlsprüche am besten? Die **Yamaha XT 500** von 1977.



Ein (1!) Zylinder, kein Anlasser, Trommelbremsen. Was könnte man da noch weglassen? Die Seitendeckel, die Soziusfußrasten und den Seitenständer?



Wie man ein schnörkelloses Motorrad mit viel Plastik, viel Leistung, Fahrwerksgimmicks und sonstigem Must-Have bis zum Abwinken überladen kann, das zeigt uns sehr deutlich Kawasaki. Links die **Dreizylinder H2** von 1971 – rechts 50 Jahre später die **Ninja H2R** von 2021 mit 310 PS aus 1000 cm³. Seitenlang ist die Liste der Features:



Was all die Abkürzungen und Icons bedeuten – der Purist will das gar nicht wissen. Immer die alte Leier. Die meisten Menschen, auch Techniker, Journalisten und Marketingleute sowieso, verwechseln Leistung mit Fahrspaß. Und leider auch so mancher Kunde, der der Leistung nicht gewachsen ist.



BMW hatte schon einmal ein Naked Bike par excellence, die **HP2 Megamoto** – linkes Bild. Hubraum 1.170 cm³, 113 PS, ein echtes Motorrad, mit der Betonung auf „Motor“. Ein paar Plastikapplikationen hätte man weglassen können. Leider nur von 2006 bis 2008 gebaut, und mangels Nachfrage eingestellt.

Ist die **BMW R nineT Pure** von 2021 eine würdige Nachfolgerin? 1.170 cm³, 109 PS. Urteilen Sie selbst.

Mit der R nineT Pure folgt BMW dem Trend zum Retro-Bike, genauso, wie auch die meisten anderen Hersteller. Viele Kunden wollen weg von der Überfrachtung mit 1001 Gimmicks, hin zum Einfachen, zum Puristischen.

Naked Cars

In einem Artikel von 2018 wurde schon einmal ein Naked Car vorgestellt, zumindest eines, das diesem Anspruch schon recht nahekam: Die damals neue [Renault Alpine](#). Der

Als Titel des Artikels diene ein Zitat von Johann Wolfgang von Goethe: „**In der Beschränkung erst zeigt sich der Meister.**“



Wohltuend setzt sich die Alpine von den übermotorisierten Supersportwagen von Porsche, Ferrari, Aston Martin und anderen ab, die Männer mit geistigem Totalschaden brauchen, um ihr Ego aufzupolieren. 252 PS bei 1.178 kg, das verheißt ausreichend Fahrspaß ohne Angstschweiß, auch auf Landstraßen.

Nichts desto trotz finden wir auch bei diesem Sportfahrzeug ein paar Schwachpunkte, die dem Traum vom alltagstauglichen Naked Car im Wege stehen. Denn wir wollen nicht ein Sportfahrzeug mit zwei Sitzen und Mittelmotor kreieren, sondern ein bezahlbares Fahrzeug für jedermann. Das bedeutet vier Sitzplätze und einen ausreichenden Kofferraum. Schnell landen wir bei der Formel **Vier Mal Vier**: Vier Räder, vier Sitze, vier Türen und vier Meter Länge.

Alles schon mal dagewesen? Aber sicher. Blenden wir zurück ins Jahr 1990, und picken uns einen BMW 325i heraus. Der hatte alles, was das Herz des Puristen höher schlagen lässt:

- Heckantrieb - kein Allrad und kein Frontantrieb,
- Sechszylinder Benzin-Reihen-Saugmotor - kein Diesel, kein Lader.

Was hat die aktuelle Konkurrenz zu bieten, z.B. der aktuelle Golf 8? Datenvergleich:

	Dim.	BMW 325i E36	VW Golf 2,0 TSI
Baujahr	-	1990	2020
Motor	-	6-Zyl. Reihe Saugmotor	4-Zyl. Reihe ATL
Leistung	PS	192	190
Hubraum	cm ³	2.494	1.984
Getriebe	-	5-Gang Handschaltung	7-Gang DKG
Antrieb	-	Heck	Allrad
Länge	mm	4.433	4.287
Leergewicht	kg	1.330	1.437



Die beiden schenken sich nichts. Sind also 30 Jahre Entwicklungsfortschritt ins Leere verpufft? Natürlich nicht. Selbst der hartgesottenste Sechszylinder- und Heckantriebsfan muss zugeben, dass der Golf in den Fahreigenschaften, dem Verbrauch und in der Sicherheit dem BMW haushoch überlegen ist. Was müsste geschehen, um den BMW auf den neuesten Stand der Technik zu bringen?

Fahreigenschaften:

Sie hängen wesentlich von der Fahrwerksgeometrie, den Reifen und der Karosseriesteifigkeit ab. Und von deren Zusammenspiel. Da darf man gerne 50 Kilogramm Mehrgewicht veranschlagen.

Verbrauch:

Vierventiltechnik, Direkteinspritzung, 7-Ganggetriebe – diese Ingredienzien kann man auch dem BMW-Antrieb angedeihen lassen. Fürs Drehmoment bohren wir den Hubraum auf 3 Liter auf. 192 PS schüttelt der Motor dann bei niedrigen Drehzahlen aus dem Ärmel, ganz ohne Aufblasung. Alles zusammen wirkt sich dramatisch auf den Verbrauch aus.

Sicherheit:

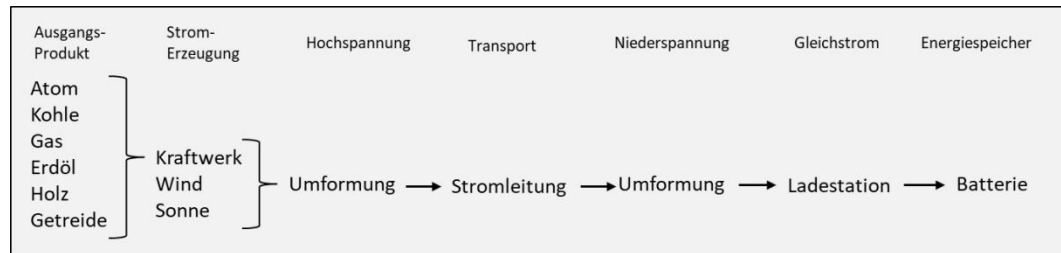
Das entscheidende Feature nennt sich ESP, darum kommt kein Fahrzeug heute mehr herum. Es beinhaltet auch Notbremsassistent und automatische Bremseneingriffe. Rückhaltesysteme und Airbags sind obligatorisch.

Was brauchen wir noch?

Große Bildschirme, Gestensteuerung, Sprachsteuerung, Vernetzung, Internet, digitale Instrumente, Spurhaltesysteme, automatisches Einparken, Autopilot Stufe XY – überflüssiger Krimskrams, lenkt nur vom Fahren ab, weg damit.

Elektroantrieb, Hybridantrieb:

Kann ein Elektromobil Naked? Oberflächlich betrachtet ja. Im Vergleich zu einem Verbrennungsmotor ist der Elektroantrieb relativ simpel. Der Trick bei der Elektrifizierung besteht darin, dass das umfangreiche technische Brimborium zur Aufbereitung des Antriebsstoffes ausgelagert ist. Die Elektrogemeinde unterschlägt diesen Umstand nur allzu gerne. Auch beim Gesamtwirkungsgrad dieses aufwändigen Prozesses lügen sie sich gerne in die Tasche.



Bei Benzin und Diesel sieht die Sache vergleichsweise einfach aus.



Von der Quelle bis zum Tank betragen die Verluste lediglich 10 bis 20 Prozent.

SUVs, VANs und andere:

Muss der Purist seinem Missfallen an allen Arten von automobilen Verirrungen extra Ausdruck verleihen? Zum Glück nicht. Wer Näheres wissen will, findet auf den Seiten des Autokritikers genügend Anschauungsmaterial. Z.B am 23.04.2022 [„Hochmut kommt vor dem Knall“](#). Oder am 04.08.2021 [„ams im Premiumtaumel“](#).

Zurück zu den Wurzeln?

Die Automobilfirmen sehen ihr Heil in immer noch mehr Technik, in einer Flut an digitalen Spielereien, an überflüssigen Features und Gimmicks. Autozeitschriften, Medien und der ADAC verbreiten die Botschaft, dass man ohne diese Flut an Fahr-„Erleichterungen“ sich nicht mehr auf die Straße trauen kann. Zurück zu den Wurzeln? Vergessen Sie's.

„Die Geschichte zeigt, dass Menschen in allen Bereichen dazu neigen, gute Ideen durch maßlose Übertreibung in ihr fürchterliches Gegenteil zu kehren.“

Zum Schluss noch ein paar Bilder aus der Vergangenheit. Man muss schon sehr weit zurückgehen, um „echte“ Naked Cars zu finden. Aber es gab sie, vor allem optisch eine Wohltat gegenüber den aufgepumpten Anabolikamonstern heutiger Prägung.



BMW E3 3,0 CSL von 1977



Lancia Fulvia 1975



NSU TTS 1972

[Hildegard Knef](#) sang 1976:

„Der alte Wolf heult nur noch Moll, er hat von hier und da und dort die Schnauze voll.“

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de