



Thomas Gernhardt aus Freital (vorn) mit seinem Yamaha-Quad: Kurvenreiche Strecken wie die Staatsstraße 163 zwischen Porsdorf und Hohnstein sind das bevorzugte Terrain für ihn und seine Quadfreunde.

Foto: Thomas Kretschel

Wendig wie ein Gokart, schnell wie ein Motorrad

Straßentaugliche Quads sind extrem selten. Dennoch haben diese Fahrzeuge eine treue Fangemeinde – auch in Sachsen.

VON ANDREAS RENTSCH

Wollte man das Quad von Thomas Gernhardt aus Freital mit einem Tier vergleichen, so kommt einem womöglich die Hornisse in den Sinn. Ein fremd wirkendes Insekt, bedrohlich surrend, überaus flink. Tatsächlich dürfte es nur wenige Fahrzeuge geben, die der vierrädrigen Yamaha YFZ 350 auf einer kurvigen Landstraße entkommen. Denn dort ist das Revier dieses extremen Quads. Auf die Frage, wie schnell er damit fahren könne, antwortet der 42-Jährige: „153 km/h, GPS-gemessen.“

Straßentaugliche Quads zählen zu den Exoten im hiesigen Verkehr. Zwar waren Anfang Januar 2021 immerhin rund 4.000 Quads in Sachsen zugelassen, der Löwenanteil davon dürfte jedoch stollenbereit und für den Offroad-Einsatz ausgerüstet sein. Beim letztjährigen Quadtreffen in Kemmlitz bei Mügeln sei höchstens jeder zehnte Teilnehmer mit einer sogenannten Supermoto angereist, schätzt Marcus Lempe vom Veranstalterteam.

Die geringe Verbreitung hat verschiedene Gründe. Zum einen wirkt das Konzept der Fahrzeuge erklärungsbedürftig. Skeptiker sehen in Quads die Nachteile des Motorrads und des Autos vereint. Andererseits gibt es nur wenige Anbieter, die Geländequads TÜV-konform für den Straßenbetrieb umrüsten oder gar Quads von Grund auf neu bauen. Viele Fahrer schrauben ihre Maschinen in Eigenregie zusammen.

Auch Thomas Gernhardt hat es so gemacht. Wäre sein Motocross-Unfall im Jahr 2002 nicht gewesen, würde er womöglich noch heute mit dem Motorrad über Schotterpisten jagen. Doch ein Trainingssturz mit Milzriss und gequetschter Leber bedeu-

tete das Ende für seine Zweirad-Ambitionen. Was blieb, war die Liebe zum Zweitakter. Durch Zufall sei er 2013 auf die vierrädrige Yamaha aufmerksam geworden, sagt Gernhardt. „Die habe ich mir dann gekauft und Schritt für Schritt aufgebaut.“ Die Mühe hat sich gelohnt. Jetzt leistet die „Banshee“, wie die Supermoto in der Szene genannt wird, rund 65 PS. Allemal genug Leistung für die Kurvenhatz.

Gernhardts Kumpel Enrico Seipelt, ein gebürtiger Freiburger, erzählt von einem ähnlichen Werdegang. „Im Nachbardorf gab es einen Steinbruch. Dort hat bei mir alles angefangen.“ Sein zweites Gelände-

„Ich wollte nichts anderes mehr als Kurven ballern auf der Straße.“

Enrico Seipelt, Quadfahrer aus Chemnitz

quad habe er irgendwann tiefergelegt und mit breiten Achsen und Rädern ausgerüstet. „Ich wollte nichts anderes mehr als Kurven ballern auf der Straße.“ Heute fährt der Baumaschinenmonteur eine E-ATV 990 Super Duke R. Die 132 PS starke Maschine ist bereits Quad Nummer sechs für ihn.

Und es geht noch extremer. E-ATV-Mitbewerber Exeet hat kürzlich die Blackbull H2 vorgestellt. Dieses Straßenquad leistet dank Kompressoraufladung exakt 200 PS. „Wir hatten acht Vorbestellungen, noch bevor die erste Maschine überhaupt fertig war“, sagt Firmengründer Sebastian Jörnitz. Eines der ersten Exemplare sei übrigens nach Sachsen geliefert worden.

Die nächste Maschine dieses Typs folgt in wenigen Wochen, neuer Eigentümer wird Mirco Quaaus aus Zwickau. Der Mittvierziger erfüllt sich damit einen kostspieligen Traum. Inklusiv aller Extras werde seine Maschine über 40.000 Euro kosten, verrät Quaaus. Eigentlich habe er zunächst etwas anderes im Sinn gehabt. „Ich wollte immer schon Motorrad fahren. Aber meine Lebensgefährtin und meine Eltern möchten das nicht.“ Quad fahren sei aber „gerade noch drin gewesen“. Tatsächlich darf er die Blackbull H2 mit einem normalen Autoführerschein bewegen.

Aus Sicht von Jörnitz sind Supermoto-Quads um einiges sicherer als ihre zweirädrigen Verwandten. „Beim Quad ist der Grenzbereich größer.“ Entscheidender Faktor sei die größere Aufstandsfläche der Reifen. Zudem ist die Blackbull mit diversen elektronischen Fahrhilfen bestückt. Notfalls greift ein intelligentes Kurven-ABS oder die dreistufige Traktionskontrolle ein. Sogar unerwünschte Wheelies, also das Abheben der Vorderräder bei voller Beschleunigung, verhindert die Technik.

Einige fahrphysikalische Grundkenntnisse zu Quads sollten Anfänger dennoch mitbringen, heißt es beim Institut für Zweiradsicherheit in Köln. So gilt beispielsweise, dass ein Quad deutlichere Lenkimpulse braucht als ein Motorrad. Gewöhnungsbedürftig ist auch, dass keine Schräglage in Kurven möglich ist. Nötig sei stattdessen, aktiv mitzuarbeiten und den Oberkörper zur Kurveninnenseite und möglichst weit nach unten zu verlagern, erklärt Jörnitz. Die Behauptung, ein Quad laufe aufgrund des fehlenden Heckdifferentials nur geradeaus, sei jedoch Quatsch. „Gokarts haben doch auch Starrachsen. Behauptet da jemand, die könnten nicht schnell um eine Kurve fahren?“

Einen Unfall habe er noch nie gehabt, sagt Seipelt. Dabei fahre er oft zügig. „Aber

ich behalte immer im Hinterkopf, dass ich eine Frau und zwei Kinder zu Hause habe, die ich am Abend gesund und munter wiedersehen will“, betont Seipelt. Am liebsten sind er und seine Quadfreunde auf kurvigen Straßen Richtung Erzgebirge unterwegs. Verabredungen laufen spontan über WhatsApp, fürs technische Fachsimpeln gibt es Facebook-Gruppen wie „Streetquads Germany“.

Quaaus schließt sich gelegentlich einer Biker-Clique an, startet aber auch gern allein zu einer Tour. Das sei seine Methode, eine Auszeit vom Alltag zu nehmen, erklärt der 46-Jährige. „Helm auf, Motor an, losdüsen“, sagt er.

Zulassungsregeln

- Laut ADAC gibt es vier Optionen für die Zulassung eines Quads: 1. als Leicht-Kfz bis 45 km/h, 2. als vierrädriges Kfz zur Personenbeförderung, 3. als vierrädriges Kfz zur Güterbeförderung oder 4. als land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine (LOF).
- Auch Straßenquads können eine LOF-Zulassung erhalten. Das hat den Vorteil, dass sie mit offener Leistung gefahren werden dürfen. Bedingung dafür sind passende Beleuchtung, eine Anhängerkupplung und das Vorhandensein eines Rückwärtsgangs.
- Bei der Kraftfahrzeugsteuer gilt: Ist das Quad als LOF/Zugmaschine/Geräteträger (Punkt 5 in der Zulassungsbescheinigung) eingestuft, wird nach Gewicht besteuert. Unter 400 Kilo Gesamtgewicht werden pro Jahr 22 Euro Steuer fällig. (rnw)

Wie fährt sich ein Quad mit 200 PS?

In der Exeet Blackbull H2 steckt ein Kompressormotor. Die SZ ist mit dem Prototypen gefahren.

VON ANDREAS RENTSCH

Von Rallyeweltmeister Walter Röhrl ist der Satz überliefert, ein Auto sei dann schnell genug, „wenn man morgens davor steht und Angst hat, es aufzuschließen“. Wenn dem so ist, dann sollte die Exeet Blackbull H2 schnell genug für mich sein. Ich stehe vor der Maschine und habe schwitzige Hände. Ist diese Probefahrt eine gute Idee? Schon die technischen Daten wirken einschüchternd: 200 PS leistet das Quad, wiegt dabei aber nur 280 Kilo. Das ergibt ein Leistungsgewicht von 1,4 Kilo pro PS. Zum Vergleich: Selbst der Supersportwagen McLaren Senna kommt „nur“ auf 1,62.

Immerhin: Exeet-Chef Sebastian Jörnitz wirkt nicht sonderlich besorgt um seinen Prototypen. Die Blackbull H2 fahre sich vergleichsweise simpel, beteuert er. Schalten, kuppeln, bremsen – alles funktioniere genauso wie bei anderen Quads. Nur das von Offroadmodellen gewohnte Daumengas fehlt. Stattdessen sitzt auf der rechten Len-



SZ-Redakteur Andreas Rentsch lässt sich von Sebastian Jörnitz (l.) die Blackbull H2 erklären.

Foto: Markus Fisch

kerseite ein Drehgriff wie beim Motorrad. Der Schlüssel steckt, ich muss nur noch den Motor anlassen, indem ich einen Schieberegler betätige. Ein kurzes Brüllen, dann verfällt der Vierzylinder in sonores Brabbeln. Vorsichtig senke ich den linken Fuß auf den Ganghebel. Klack, erster Gang. Gefühlvoll einkuppeln. Und los.

Wäre mir mehr als eine kurze Probe- runde vergönnt, würde ich jetzt Richtung Eifel starten. Von Euskirchen bei Köln, wo

Exeet zuhause ist, sind es weniger als 50 Kilometer bis zur legendären Nordschleife. Doch Jörnitz hat mir zu verstehen gegeben, ich möge nicht so weit weg fahren.

Was das Extrem-Quad zu leisten vermag, bekomme ich auch auf den Landstraßen südlich von Euskirchen zu spüren. Selbst wenn ich den Gasgriff nur verhalten aufziehe, drückt es mich in die Sitzmulde, und ich presse unweigerlich die Knie an den bauchigen Tank. Zack, stehen 120 auf

dem Tacho. So also fühlt sich Beschleunigung auf einem Motorrad an. Das Auskuppeln kurz vor jedem Gangwechsel unterhalb der Motor mit einem Zwitschern. „Wenn sich beim Gaswegnehmen die Drosselklappen schließen, entsteht ein Überdruck, der den Kompressor bremsen und damit Leistung rauben würde“, hat mir Jörnitz vorher erklärt. „Damit das nicht passiert, wird die überschüssige Luft in die Umgebung abgeblasen.“

Trotz der aberwitzigen Fahrleistungen bleibt die Blackbull gut beherrschbar. Was nicht zuletzt an der Elektronik und dem ausgeklügelten Fahrwerk liegen dürfte. Dessen Aufhängung arbeitet nach dem Pushrod-Prinzip, wie es auch in Formel-1-Wagen üblich ist.

Nach etwa einer Stunde rolle ich euphorisiert und erleichtert zugleich aufs Exeet-Gelände zurück. Mein Fazit: Näher als mit einem solchen Quad kann ich als Autofahrer dem Motorrad-Feeling nicht kommen. Über den Nutzen dieses Teils ließe sich allerdings trefflich streiten. Aber wer kauft sich so ein Geschoss schon als Alltagsfahrzeug?

Mehr Bilder von der Stippvisite bei Exeet: www.szlink.de/exeet

Ihre Frage

Lohnt der Einspruch gegen ein Bußgeld?

Wer nach einem Tempo-, Abstands- oder Rotlichtverstoß schnell prüfen will, wie hoch die Geldbuße ist und ob Punkte oder gar ein Fahrverbot drohen, kann ab sofort kostenlos und anonym den ADAC-Online-Dienst „Bußgeld-Checker“ nutzen. Wie der Autoklub mitteilt, lasse sich auf diesem Weg auch herausfinden, was für oder gegen einen Einspruch spricht. Dazu klappen auf der Webseite Fragen zu den drei Delikt-kategorien „Geschwindigkeit“, „Abstand“ und „Rotlicht“ kaskadenartig auf. Etwa, ob die Ampel schon länger als eine Sekunde rot war, wie gering der Abstand war oder wie schnell man fuhr. Danach wird die Strafe berechnet. Ob sich ein Einspruch lohnt, lässt sich durch die Beantwortung weiterer Fragen klären. Hat man bereits ein „Schriftstück erhalten?“, „Würde Ihnen ein Beweisfoto zugesandt?“ oder „Kann man Sie persönlich identifizieren?“ Wieder folgen weitere Optionen wie „Täterbezogene Einwendungen“ oder „Tatbezogene Einwände“. Am Ende der Klicks wird eine Liste ausgegeben, was für und was gegen einen Einspruch sprechen könnte. (dpa)

web www.sz-link.de/bussgeldchecker

Navi-Ausrede hilft nicht bei Mautverstoß

Wer ohne gültige Vignette am Auto in Österreich gestoppt wird, sollte sich nicht herausreden. Viele Ausflüchte verursachen bei Kontrolleuren „nicht mal mehr ein müdes Lächeln“, heißt es beim ADAC. Der Autoklub hat zum Start in die Ferienreisesaison eine Hitliste der beliebtesten Ausreden veröffentlicht. Darin finden sich Sätze wie „Ich habe nichts von der Vignettenpflicht in Österreich gewusst“, „Das Navi hat mich auf die Autobahn gelotet“ oder „Ich muss schnell ins Krankenhaus“. Laut ADAC kostet eine Pkw-Jahresvignette 92,50 Euro. Für zwei Monate ist das „Pickerl“ für 27,80 Euro zu haben, zehn Tage kosten 9,50 Euro. Laut ADAC gab es 2020 rund 192.000 Verstöße gegen die Mautpflicht. (dpa)

PKW-KREDITE

Laufzeit in Monaten	36	60	Zinsen für Anbieter	Effektivzins in %	36 Monate
ING	2,39	2,39	368,72		
Deutsche Skatbank	2,43*	2,43*	374,84*		
SWK Süd-West-Kreditbank	2,69*	2,69*	414,80*		
comdirect	2,99	2,99	461,24		
ADAC	2,99	2,99	461,24		
Bank of Scotland	2,99*	2,99*	461,24*		
DKB Deutsche Kreditbank	3,19	3,19	492,20		
1822direkt	3,19*	2,99*	492,20*		
SKG Bank	3,29*	3,29*	507,68*		
Oyak Anker Bank	3,39*	3,39*	523,16*		
Postbank	3,49*	3,49*	538,28*		
Degussa Bank	3,70*	3,70*	571,04*		
Creditplus Bank	3,90*	3,90*	601,64*		
Volksbanken	3,99*	3,99*	615,68*		
Osts. Spk. Dresden	4,99*	6,99*	770,12*		
Sonsorsbank	4,99*	4,99*	770,12*		
Schlechtester Anbieter	8,99*	8,99*	1.387,52*		

*bonitätsabhängig - Konditionen für 10.000 Euro in % p. a. eff.

Angaben ohne Gewähr
Stand: 24.6.21
Quelle: biajlo.de

So bekommt fast jeder den Kredit



Sichere Fahrradhelme gibt's ab 45 Euro

Für sichere Helme müssen Radler nicht immer viel bezahlen, Komfort koste dagegen mehr, resümiert die Stiftung Warentest nach einem Test von 14 Modellen zwischen 35 bis 160 Euro. Acht Exemplare schnitten dabei „gut“, die übrigen sechs „befriedigend“ ab. Der mit 45 Euro zweitbilligste Helm „Fischer Urban Plus“ (Note 2,4) ist „gut“ und bietet sogar den besten Unfallschutz. In dieser Teildisziplin schneiden noch vier weitere der insgesamt guten Modelle gut und drei befriedigend ab. Einige der Tests seien strenger, als es die Prüfnorm für Radhelme vorsehe, so die Tester.

Die Größe ließ sich beim zweitbilligsten Modell nur schwer anpassen. Es sei aber wichtig, dass der Helm zum Kopf passe, so die Prüfer. Bei Handhabung und Komfort schnitt dieses Exemplar weniger gut ab. Vergleichbare Helme zeigten sich in dieser Kategorie gut, zwei sogar sehr gut.

Auf dem ersten Platz liegt der „Uvex City-i-vo Mips“ für 120 Euro (Note 1,8), gefolgt vom „Alpina Haga LED“ (1,9) und dem „Nutcase Vio Mips LED“ (2,1) für jeweils 160 Euro. Das zweitbilligste Modell mit „gut“ ist für 60 Euro der „Specialized Align II“ (2,1). (dpa)