

MOTORRADMAGAZIN MO

Gebrauchtkauf-Spezial: Suzuki Bandit 1200

PLUS: Die Lieblings- Gebrauchten der MO-Redakteure



Yamaha R1: TEST und VERGLEICH mit Suzuki GSX-R 1000 Honda CBR 1000 RR Kawasaki ZX-10 R MV Agusta F4 1000 R



Vergleich

Ducati 1098 S gegen Benelli Tornado 1130 So funktionieren Italiens neue Traum-Motorräder

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,30 €
Schweiz 7,50 CHF
E 5,20 €, B 4,60 €, L 15,00 €
FIN 6,00 €, L 4,60 €
NL 5,00 €, GR 5,80 €
SLO 5,97 € / 1430,00 SIT
DK 43,00 DKK
S 48,00 SEK
H 1450,00 HUF

Krafträder

Honda CB 1300 S



Kawasaki ZRX 1200 R



Die letzten Motorräder
für richtige Männer



3000 Kilometer Vollgas Kreidler-Tour über die Alpen

ALPENGLÜHEN:



MIT 50 KUBIK AM BERG

Viele von uns haben mit diesen Krädern angefangen, allein der Name Kreidler transportiert Tonnen nostalgischer Erinnerungen auf dem Gepäckträger. Die Veteranenfreunde Karlsdorf-Neuthard wollen ihrem Nachwuchs solche **ERINNERUNGEN SCHENKEN und organisieren jedes Jahr fordernde Kleinkraftradtourneen**

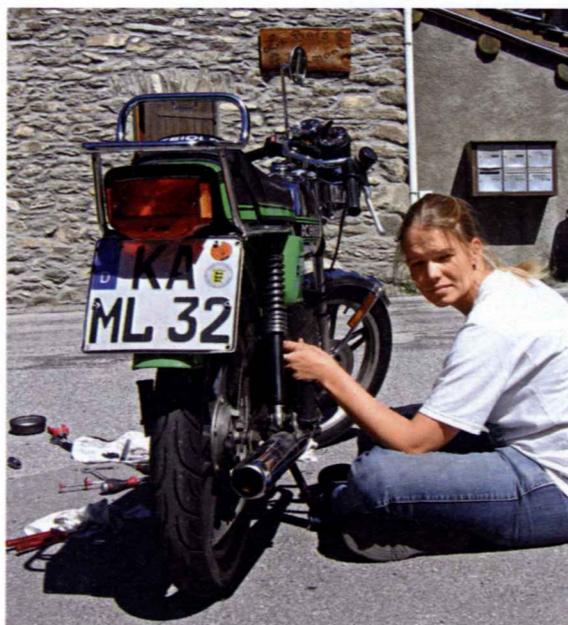
Gegen diese Tour war unsere letztjährige Fünftagesfahrt in die Alpen der Schweiz ein Kindergeburtstag. 3200 Kilometer und 120 000 Höhenmeter in 13 Tagen, die Eroberung der beiden höchsten Alpenpässe, Vorstoß bis ans Meer bei Nizza. Acht Fahrer plus Begleitfahrzeug, unterwegs im August 2006. Erlebnisurlaub, Oldtimerpflege und Jugendarbeit auf einen Streich. Nicht auf 1000 ccm-Mopeds mit sattem Schlag, sondern mit minimalis-

tischer Technik: Kleinkrafträder mit 50 ccm, Mindestalter 25 Jahre. Mit dabei: diverse Kreidler Floretts, zwei Hercules und eine Puch Jet. Für die Kräder war die Tour noch härter als für ihre Treiber, denn auf dem Weg zum Meer wurde kein Pass ausgelassen. Weiß der Teufel, wie lange sich die Armen im ersten Gang gen Himmel hangelten. Der Höhenmesser im Begleitfahrzeug jedenfalls machte unterwegs schlapp – wohl überlastet.

In den letzten Jahren hatten wir mit unserer Erfahrung die technische Zuverlässigkeit der Maschinen auf Strecke recht weit vorangebracht. Diesmal aber sah es anders aus. Besonders unsere Kreidler-Fahrer kämpften mit der Technik. Sogar den Ersatzmotor, der im begleitenden Service-Fahrzeug mitfuhr, mussten sie unterwegs reinfrickeln. Sowa kostet natürlich Nerven, steigert aber das Erlebnis. Wer hat heute schon noch einen so hautnahen Kon-

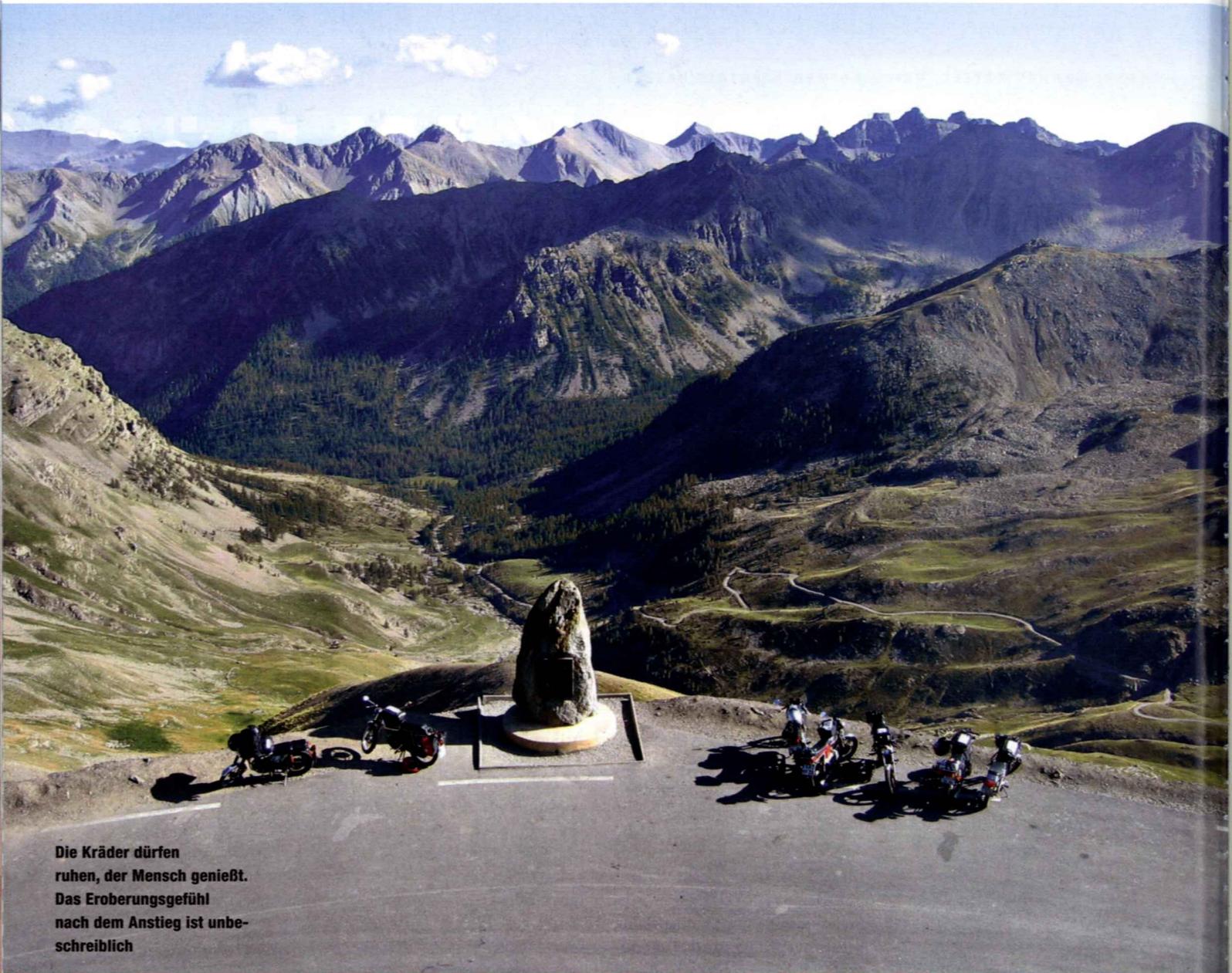


Das letzte Hindernis auf dem Weg zum Anstieg ist genommen. Jetzt zählt die Beharrlichkeit in den unteren Gängen



Keine Rettung für Karolines Kreidler-Zündung. UPS brachte Ersatz aus der heimischen Club-Garage

Unterwegs mit kleinkalibrigem Material. Damit ist man einfach näher dran: an der Natur, an der Technik, an den Emotionen



Die Kräder dürfen ruhen, der Mensch genießt. Das Eroberungsgefühl nach dem Anstieg ist unbeschreiblich



Unterbrecherzündungen chinesischer Herkunft erwiesen sich als untauglich, nur eine Kreidler hielt damit die komplette Strecke durch



Eskort-Service der besonderen Art: Selbst vor dem mobilen Schweißen scheute der gut gerüstete Helmut nicht zurück



Es war ein verdammt kalter August, doch auf dem Weg in Richtung Süden lichtete sich das Grau und belohnte den Einsatz



Das gebläsegekühlte Kreidler Florett TM war der älteste zweirädrige Teilnehmer am Berg. Ihre Zündung havarierte in Lanslebourg

takt zur Antriebstechnik. Wer den kleinen Schnapsglasmotor unter sich am Rande seiner Belastungsgrenze werkeln hört, in dem wächst eine zarte Liebe und immenses Verständnis für technische Wehwehchen.

Als gänzlich untauglich erwiesen sich die in den RS eingesetzten Langfang-Zwölf-Volt-Zündungen aus chinesischer Produktion. Einzig die von Yanniks Florett hielt die ganze Strecke durch. Die Florett TM trug ihren Piloten nur noch unter Protest auf den Iséran, mit Ankunft in der Herberge in Lanslebourg hauchte der allerletzte Zündfunken sein Leben aus. Diagnose: komplett eingelaufene Unterbrecherzündung. Der Umbau auf eine mitgeführte kontaktlose Zündung half weiter. Als dann aber auch

Karolines Langfang den Geist aufgab, gab es keinen Ersatz mehr. Nur ein Hilferuf in Richtung Heimat konnte ihre Weiterfahrt jetzt noch sichern. Die Hilfe kam prompt. In der heimi-

Nur eine Ersatzzündung war mit an Bord. Doch wir brauchten mehr

mischen Garage gingen die Daheimgebliebenen Mario und Tobias frisch zu Werke und schlachteten zwei RS not. Die Zündanlagen schickten sie per Express zum nächsten Etappenziel. Sie war bitter für Karoline,

die Zwangsmitfahrt im Servicefahrzeug. Ausgerechnet auf der Anfahrt zum Bonette, dem höchsten Punkt unserer Reise, hatte ihre Kreidler die Waffen gestreckt.

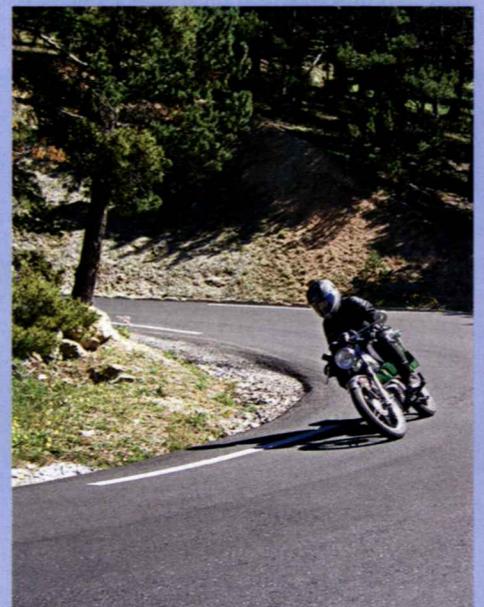
Und die Fahrer? Die genossen, litten aber auch. In den Bergen ist es kalt, das ist eine Binsenweisheit. Der August aber hatte eine für den hiesigen Sommer gänzlich untypische Kaltfront zu bieten. Und so wurde es mit jedem Höhenmeter im ersten Gang immer heftiger. Kalter Regen beim Anstieg durch das obere Rhone-Tal, 15 Zentimeter Neuschnee auf dem Susten. Der Schneepflug war zwar unterwegs, doch wir mit unseren 50 ccm waren schneller, denn die Pflug-Besatzung zog es vor, im Gasthaus vier Kilometer vor der Passhöhe ein zweites Frühstück

einzunehmen. Der weiße Belag auf der Passtraße brachte wieder Schwung in unsere Highscore-Liste der „Freunde der Schwerkraft“.

Diesmal erwischte es Karoline, fortan „Frau Holle“ genannt, und Daniel, der, beratungsresistent in Sachen Schutzkleidung, eh schon arg unter den Temperaturen gelitten hatte. Zur Belohnung und zusätzlich zum neuen Strich auf dem farbigen Punktespiegel der Lederkombi bekamen sie unser FdS-T-Shirt verpasst. Auf dem diesjährigen Trip sollten die T-Shirts knapp werden. Denn damit war die Sache noch nicht erledigt. Volle zehn Mal musste die Highscore-Liste im Laufe der Tour aktualisiert werden. Wenn die nächste Passhöhe lockt, erwacht eben der Ehrgeiz. Und weil die Puch



Erste Flocken und tiefe Temperaturen kündigen das Unheil an. Auf dem Susten warteten schließlich 15 Zentimeter Neuschnee auf die Kraftrad-Clique



Bergab im Leerlauf nicht zu bremsen, das Rennrad lässt grüßen

Dieses Erinnerungs-
foto dürfte es in den Fotoalben fast
aller Motorradfahrer geben.
Doch wer hat den Iseran schon mit
50 ccm bezwungen?



von unserem Navigator Markus gegen Ende der Reise mit Leistungsverlust kämpfte, waren nicht alle von hinten gerittenen Attacken fruchtlos. 6,25 PS am Berg sind nicht gerade Garant für halbsbrecherische Geschwindigkeiten. Um sich der Schwerkraft hinzugeben, reicht es aber allemal. Doch Ehre, wem Ehre gebührt: Mit nur zwei Punkten gab sich unser Vorstand Oliver mit seiner sturzerprobten RS

überraschend zurückhaltend. Dessen ungeachtet führt er die Liste weiterhin sehr souverän an.

Was man selbst als Urlaubspaß erlebt, wird von der motorradfahrenden Außenwelt differenzierter wahrgenommen: „Ihr seid doch völlig bekloppt“, so die typische Reaktion motorisch schwer bewaffneter Kradenthusiasten während der Pausen auf den Passstraßen der Alpen. Eine verständliche Reaktion, in der

aber immer auch Respekt und Anerkennung mitschwingt. Dabei haben diese Leute keinen Schimmer vom Eroberungsgefühl auf der Passhöhe nach langen Minuten oder gar Stunden im ersten und zweiten Gang. Nur beim Sturzflug hinunter ins Tal, wenn wir sie mit unseren im Leerlauf rollenden Fliegengewichten in den engen Kehren ganz nach Bedarf außen oder innen abservierten, mag in

ihrem Geiste der ein oder andere unterdimensionierte Erkenntnisfunke aufgeleuchtet haben.

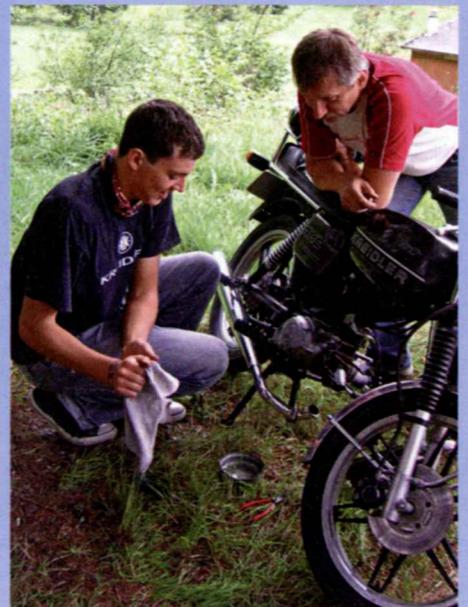
Für die Leute zuhause sind wir dagegen keine Spinner, die kennen uns schon. Unser Klub, die Veteranenfreunde Karlsdorf-Neuthard, macht das ja schon länger. Die Seeralpen-Tortour hat die Messlatte allerdings auf beachtliche Höhe gehievt. Wie sollen wir das im nächsten Jahr nur toppen? □



Diesmal nicht die Zündung, sondern ein stinknormaler Plattfuß. Ein weiterer Fall fürs schnell anrückende Servicemobil



Sustenpass im August 2006. 15 Zentimeter Neuschnee, und die Straßenwacht macht Pause. Im Nachhinein ein Glücksfall, wenn es um bleibende Erinnerungen geht



Lerne die Technik kennen. Nichts schult so fürs Motorradleben wie gut abgehangene 50 ccm-Technik