

MOTORRAD REISEN

# TOURENFAHRER



www.tourenfahrer.de

Deutschland 5,- €  
Österreich 5,75 € • B/L 5,90 € •  
NL 6,50 € • Italien 6,75 € • Spanien  
6,75 € • Griechenland 7,50 € •  
Schweiz 10,- sfr • Slowenien 6,75 € •  
Finnland 7,50 € • Ungarn Ft 1.790,-

Die schönsten Touren in der

## SCHWEIZ

50.000-km-Dauertest:

### SUZUKI

### Bandit 1250 SA

S. 26

Traumstraßen  
in Deutschland:

### HESSISCHES BERGLAND

S. 14

Erster Test:

### Triumph Bonneville

S. 22



GROSSER  
GEBRAUCHT-  
MARKT

Triumph Bonneville



Norwegen



Fit & sicher  
Unterbekleidung für  
jede Jahreszeit

Enuma, der für 180 Euro im Fachhandel erhältlich ist, und führen damit bis zum Ende durch. Der erste richtige Schaden tritt dann bei zirka 28.000 Kilometern erstmalig auf. Die Bandit macht nach Drehen des Zündschlüssels keinen Mucks mehr. Beim nächsten Versuch ist aber wieder alles beim Alten, und wir vermuten zunächst einen schlechten Kontakt aufgrund übereifrigen Einsatzes des Dampfstrahlers. Letztendlich tritt das Phänomen dann immer häufiger auf, und Zweirad-Löhmer entlarvt schließlich das Zündschloss als Übeltäter. Das hätten wir sowieso gern mal getauscht, da es zunehmend immer hakeliger agierte – bei Kilometerstand 28.522 war es dann so weit, und der

erste Garantiefall konnte abgerechnet werden. Aber das war es dann auch schon gewesen mit den Schadensmeldungen. Die Bandit fuhr quasi ab Juni 08 bis zum Dauertestende im März 09 ihren Sieg souverän nach Hause.

Gut, dazwischen blieb noch genügend Zeit, um noch ein paar Reifen auszutauschen und einiges an Zubehör auszuprobieren, aber genau genommen hat keiner der Redakteure auch nur im Ansatz daran gedacht, dass hier noch einmal was schiefgehen könnte. Diese lässige Einstellung führte auch schon mal dazu, dass vor Antritt der Fahrt das Ölschauglas igno-

riert oder gar der nächste Inspektionstermin verschwitzt wurde – es half alles nichts. So begleiteten wir sie noch insgesamt fünf Mal in die Werkstatt, vier Mal zur Inspektion

**Keiner hat daran gedacht, dass hier noch etwas schiefgehen könnte**

und ein Mal zum finalen Zerlegetermin.

Warum allerdings der große Vierzylinder alle 6000 Kilometer quasi zur Durchsicht gedrängt wird, erschließt sich nicht ganz (siehe dazu auch die Stellungnahme von Suzuki). Dass bei jeder Inspektion auch gleich ein Ölwechsel und meist

auch ein Filterwechsel ansteht, macht die Sache nicht gerade preiswert und schlägt auf die abschließende Betriebskostenabrechnung durch. Zumal der Motor diesen Pflegeaufwand anscheinend auch gar nicht nötig hat. Denn nach der Zerlegung und 50.000 Kilometern auf der Uhr steht er immer noch 1a da und weist so gut wie keine inneren Verschleißerscheinungen auf.

Kolben und Zylinder sehen aus wie frisch montiert, alle Ventile schließen noch absolut dicht, die volle Kompression ist auch noch vorhanden, und die Kupplung dürfte die nächsten 50.000 Kilometer noch locker überstehen. Ach wie langweilig ...

Till Kohlmeier

**Suzuki nimmt Stellung**



Techniker Axel Siegmund (l.) und Sales Manager Paul Rowney (r.) von Suzuki Europe zu den wenigen Unstimmigkeiten an der Bandit 1250 SA.



Schmierstoffpartners Motul. **Zur mäßigen Qualität des Bordwerkzeugs:**

Das Bordwerkzeug ist für Notreparaturen vorgesehen. Bedingt durch den heutigen Stand unserer Technik ist ein Bordwerkzeug eher überflüssiges Gewicht. Die Durchführung kleinerer Arbeiten unterwegs ist damit jedoch durchaus möglich. Wartungsarbeiten erfordern umfangreicheres Werkzeug und technische Fachkenntnisse.

**Zur mäßigen Sitzbank-Qualität (Polsterung zu weich) und der Höhenverstellung nur durch die Fachwerkstatt:**

Das können wir so nicht nachvollziehen, nach unseren Informationen wird eher der Wunsch nach einer optionalen weicheren Sitzbank geäußert. Die Höhenverstellung ist leider etwas kompliziert, wird aber nach unserer Erfahrung kaum genutzt.

**Zur nicht standesgemäßen Serienbereifung Dunlop Sportmax D 218:**

Das besondere Augenmerk lag hierbei auf den hervorragenden Geradeauslaufeigen-

schaften, keinem Shimmy und guter Reifenhaftung. Die Laufleistungen von gut 6000 km im Mittel halten wir für absolut in Ordnung. Die GSF 1250 ist keiner Reifenfabrikatsbindung unterworfen. Wir empfehlen für Modelle ohne Reifenfabrikatsbindung laut Fahrerhandbuch ausschließlich die bei der Produktion des Fahrzeugs montierten OE-Reifentypen. Diese wurden zusammen mit dem jeweiligen Fahrzeugtyp ausgiebig getestet und garantieren ausgewogene Fahreigenschaften.

**Zum hakeligen Zündschloss – auf Garantie getauscht:**

Unsere Erfahrung zeigt, dass Fahrzeuge die mit steckendem Zündschlüssel gedampft werden, dieses Symptom aufzeigen.

**Zur mäßigen Lackqualität am Hauptständer und am Heckrahmen:**

Hier handelt es sich eindeutig um einen Pflegemangel.

**Zu den Pittingspuren am Getriebe:**

Diese Spuren sind harmlos, das Zahnrad kann bedenkenlos weiterverwendet werden.

**Zu der sehr ungenauen Tankanzeige:**

Durch die Formgebung des Tanks sowie dem Volumen von 19 Litern ist eine lineare Anzeige des Kraftstoffvolumens nur schwer zu realisieren.

**Zu den kurzen 6000er-Inspektionsintervallen:**

Die Herstellervorgabe entspricht den durchschnittlichen jährlichen Fahrleistungen. Wobei die »kleinen« Inspektionen (bei 6000 bzw. 18.000 km) im Wesentlichen dem jährlichen Sicherheitscheck mit Ölwechsel entsprechen, wie auch bei anderen Herstellern üblich. Die Suzuki-Richt-

zeiten dafür liegen bei nur 1,5 bzw. 1,6 Stunden. Das Ventilspiel muss erstmalig bei 24.000 km geprüft bzw. eingestellt werden.

**Zu den regelmäßigen Ölwechseln (alle 6000 km):**

Diese Angabe entspricht der Herstellervorgabe (siehe oben). Einen regelmäßigen Ölwechsel nach zwölf Monaten oder nach 6000 km (gemäß Wartungsplan) halten wir für technisch absolut sinnvoll und vertretbar. Ein jährlicher Ölwechsel wird auch von anderen Motorradherstellern empfohlen und entspricht darüber hinaus auch der Empfehlung unseres

**SITZBÄNKE**

Die große Bandit kommt ab Werk mit einer zweiteiligen, zu weich gepolsterten Sitzbank daher, die insbesondere auf langen Strecken unkomfortabel wirkt. Die Alternativen von Lange und Jungbluth basieren auf dem Rahmen der Seriensitzbank und werden individuell nach Wunsch gefertigt. Die durchgehende Sitzbank von Yves Moillo gibt's z. B. bei Polo.

**Sitzbank Original**

Pure Tristesse bei der Seriensitzbank: Der Bezug ist rutschig, die Polsterung mäßig – die Optik geprägt von preiswerter Massenfertigung. Theoretisch kann Mann/Frau mit dem Teil selbst auf Dauer gut leben, aber wer einmal bei Niklas Lange & Co. zur Probe gesessen hat, wird nie wieder zum Original greifen!



**Sitzbank Jungbluth**

Wer ein wenig Zeit und Nerven mitbringt, kann auch den Versuch starten, bei Gerd Jungbluth in Nideggen die Originalsitzschale frisch aufpolstern zu lassen. Das Ergebnis wirkt zwar auf den ersten Blick etwas bieder, aber unter der schlichten Schale verbirgt sich schon eine Menge Know-how. Dank strafbarer Polsterung und nicht so ausgeprägter Sitzmulde extrem langstreckentauglich. Preis ab ca. 165 Euro.



**Sitzbank Niklas Lange**

Wer die Originalsitzschale bei Niklas Lange in Solingen beispielsweise über den Winter abgibt, erhält eine Maßanfertigung nach eigenen Wünschen, die sich sowohl optisch als auch vom Komfort deutlich vom Original abhebt. Unsere Version, leicht aufgepolstert mit »Nico-Palena-Carbon-Bezug«, Bandit-Schriftzug und Keder (Kostenpunkt: ca. 226 Euro) bietet dem Fahrer ein Plus an Rückhalt und mehr Langstreckenkomfort aufgrund der strafferen Polsterung und der rundlicheren Kontur.



**Sitzbank Yves Moillo**

Nicht ganz preiswerte, aber durchaus sinnvolle und leichte Alternative zum Original, da die Sitzbank hier einteilig ausgeführt ist, etwas flacher baut als das Original und dem Sozusagen einen besseren Kontakt zum Fahrer vermittelt. Handwerklich sauber gefertigtes Bauteil mit Bandit-Schriftzug, umlaufendem Keder und guter Passform. Bei unserem Testmuster riss allerdings die Bodenplatte ein, und von daher kann es für das 449 Euro teure Bauteil auch keine Empfehlung geben. Nicht höhenverstellbar!



**VERKLEIDUNGSSCHEIBEN**

Die Bandit meistert den Spagat zwischen Sportler und Tourer recht lässig, nicht aber ihre knapp geschnittene Serienscheibe. Die Alternativen von GIVI, MRA und Suzuki bieten verbesserten Windschutz, sind aber nicht zwingend leiser und erhöhen zum Teil die Turbulenzen.



**Suzuki-Originalscheibe:**

Recht kleine Scheibe, die den größten Druck vom Oberkörper abhält – mehr aber auch nicht. Kopf- und Schulterbereich mit laminarer Anströmung und daher bemerkenswert geringe Windgeräusche unterm Helm, vor allem bei aufrechter Sitzposition. **Abmessungen:** L 345 x B 365 mm. **Materialstärke:** 3 mm. **Gewicht:** 350 g. **Preis:** 91,05 Euro.



**Suzuki-Touringscheibe:**

Grundmaße ähnlich wie Original plus Spoiler, der sich in sechs Positionen verstellen lässt. Je nach Spoilerstellung bietet die Scheibe mehr oder weniger wirksame Entlastung für die Schultern. Erhöhte Verwirbelungen im Helmbereich und von daher auch etwas lauter als die Serie. **Abmessungen:** L 342 x B 355 mm. **Materialstärke:** 2,5 mm. **Gewicht:** 450 g. **Lieferumfang:** ABE, Kantenschutz. **Preis:** 115,78 Euro.

