

LOW MOTION

Ihr steht auf dicke Dinger, liebt schwarzen Lack und tragt gern Leder? Außerdem neigt ihr zu ausgeprägtem Masochismus? Hm...! Dann seid ihr entweder ein Fall für die Nachmittagstalkshow auf RTL II, oder ihr steht kurz davor, euch in einen Cruiser zu verlieben.







Mit der Fat Boy durch die Alpen cruisen. Da kriegt selbst der Terminator Heimweh!

Das ist schon allein deshalb ein schmerzhaftes Bekenntnis, weil es kaum ein anderes Motorradsegment gibt, in dem derart viele Modelle auf Märtyrer, sorry, Käufer warten. Und habt ihr die Qual der Wahl endlich erfolgreich hinter euch gebracht, fordert der Folterstuhl eurem Hintern auch noch Langstreckentribut ab. So jedenfalls ist die herrschende Meinung. Ob die Flacheisen wirklich den posierenden Eisdielen-Shuttle am Sonntagnachmittag taugen, oder auch für entspanntes Touren zu gebrauchen sind, haben wir in den letzten Jahren während vieler tausend Kilometer entlang der Motorradstraße Deutschland, auf den verschiedensten Lederbrötchen lümmelnd, zu erfahren versucht und glauben mittlerweile, uns ein glas klares Urteil erlauben zu können.

Einen überraschenden Fakt gleich zu Anfang: BMW Fans mögen sich entspannt, weil unbeteiligt, zurücklehnen! Seit die Weißblauen ihr C-Modell ersatzlos aus den Regalen entfernt haben, naschen die anderen Hersteller ungestört vom stetig weiter aufgehenden Cruiser-Hefe-Teig.

DAS VERMÄCHTNIS DES EASY-RIDERS

Dabei ist die Gattung der Cruiser und der Lifestyle des Cruisens keinesfalls eine neomodische Erfindung irgendeiner Marketingabteilung. Gecruised wurde schon immer. Opa lud die Oma hinten auf den zweiten Sattel seiner DKW, NSU oder Zündapp zur sonntäglichen Landpartie. Dabei wurde mit Picknickkorb bewaffnet über die noch spär-

Je mehr Dampf am Hinterrad ankommt, umso besser!





Entschleunigung pur! Im Sattel einer California schlägt Dein Cruiserherz wie die Basedrum von Metallica.

lich erbauten und noch spärlicher befahrenen Landstraßen geknattert. Natürlich in gemächlichem Tempo. Erstens gab das Bike selten mehr als 80 km/h her. Zweitens waren weder Federung, noch Dämpfung weit entwickelt und drittens wollte Opa weder die Oma, noch den Fresskorb verlieren. Wenn Opa Euch demnächst wieder stolz die Fotos seines ersten Autos zeigt, fragt doch mal nach Bildmaterial aus der Zeit davor. Schnell werdet ihr feststellen, dass die Sitzposition auf diesen Bikes der Nachkriegszeit nicht wesentlich von der, der heutigen, modernen Cruiser abweicht. Tiefer Einzelsattel, breiter, zum Fahrer hin gekröpfter Lenker. Und alles schön puristisch gestaltet. Damals Notwendigkeit und Pragmatismus. Heute hippe Mode! Apropos hipp! Die Hippies und die Rocker waren es, die in den 70er Jahren aus den ganz normalen Straßen-Harleys Chopper machten. Ultra lange Gabeln und die berühmten Sissybars,

an denen wahlweise das Gepäck oder die Frau festgezurrte wurde, prägten das Idealbild des Rockerbikes. Dass man damit nicht nur mal eben um den Block fahren kann, bewiesen die amerikanischen Rockergangs, in dem sie mit den stelzigen Eisen viele hundert und tausend Meilen in wahren Horden nomadenmäßig quer durch die Staaten zogen. Das kennt jeder aus dem Kultfilm Easy Rider! Da wollten auch die Besitzer der ersten japanischen Big-Bikes hierzulande (Harleys waren in den siebziger Jahren nahezu unerschwinglich) nicht hinten anstehen und verpflanzen ebenso lange Gabeln in ihre Hondas und Kawas. Der AME-Chopper war geboren. Aber bitte mit Sargtank und Rückspiegel in der Ausführung „Eisernes Kreuz“! Schnell erkannten die Japaner den Trend und lieferten mit ihren Softchoppern Anfang der 80er Jahre serienmäßige Hippie-Eisen für die beleidete Kundschaft. Aber wie das immer so ist



Einmal im Leben mit dem Harley Road King die Route 66 entlang schippern. Und Elvis plärrt dazu aus der Jukebox...

mit dem Kult. Man kann ihn nicht in Flaschen abfüllen. Folglich floppte die Softchopper-Invasion. Zumal die amerikanische Regierung zum Schutze der eigenen Industrie die japanischen Importe mit hohen Einfuhrzöllen belegte.

WIR SIND DIE COOLSTEN WENN WIR CRUISEN...

Was früher nur für echte Rocker und total ausgeflippte Hippies taugte, mausert sich in diesem Jahrtausend zur erfolgreichsten Mutation der

Motorradrevolution. Die Gattung der Chopper und Cruiser markiert inzwischen quasi den End of Trail derer, die nach dem perfekten Bike suchend, schon viele andere Arten der zweirädrigen Fortbewegung durchlebt haben. Egal, ob vorher streng gebückt auf einem Supersportler kauern, hoch aufgeschossen auf einer langbeinigen Enduro thronend, oder auf einem gedopten Musclebike, aufgespannt, wie ein Segel an der Lenkstange, dem orkanartigen Fahrtwind trotzend. Am, oder besser kurz vor dem Ende, landet jeder

auf dem knautschigen Leder eines schuppenartig geformten Einzelsitzes. Die Körperhaltung unterscheidet sich dabei kaum von der auf dem heimischen Sofa. Die Beine nach vorne auf den Rasten abgelegt, mit dem ausgestreckten Fernbedienungsbügel den Gasgriff regulierend, und den anderen Flügel herrisch in die linke Hüfte gestemmt, dem Sonnenuntergang auf einem endlosen Highway entgegen gleitend. So stellen wir uns den finalen Ritt ins Biker-Paradies vor. Es muss ja nicht zwangsläufig gleich der letzte sein.

Honda VT 1300 CX – Heilige Gabel: Oin echttä Chobbbäääääääääääh!





...oder mit dem Raumschiff Voyager Highways befahren, die nie zuvor so ein Eisen gesehen haben.

LET'S DO THE TIMEWARP AGAIN...

Grundvoraussetzung für das entspannte Dahingleiten auf einem Cruiser ist das Ablegen der Armbanduhr. Ganz Verwegene schalten gar ihr Mobiltelefon aus. Denn Zeit bedeutet im Sattel eines solchen Flacheisens nichts. Der Weg ist das Ziel und an kommt man eben, wenn man da ist. Und zwar immer noch ganz entspannt. Entschleunigung ist das Motto. Wobei diese keinesfalls das Gegenteil von Beschleunigung bedeuteten soll. Denn wenn die fetten Cruiser eines besonders gut können, dann ist es quasi aus dem Nichts richtig Meter machen. Die großvolumigen Twins schieben aus dem tiefsten Drehzahlkeller der-

art urgewaltig an, dass es den Fahrer gleich in eine noch durchhängendere Sitzposition drückt, als eh schon eingenommen. Kann mich noch gut an mein erstes Erlebnis mit einem Big Twin erinnern. Als eingefleischter Reihenvierzylinderfahrer war ich wegen Motorschadens gezwungen, beim Rockerpräsi hinten auffem gut dreißig Jahre alten Shovel-Softail zu soziieren. Nichts Böses erahnend, noch freihändig über das Ableben des eigenen Bikes sinnierend, zwang mich die mächtig rotierende Schwungmasse der amerikanischen Kurbelwelle noch bevor die Doppeldetonation in den Hubhallen des Milwaukee-Twins an mein Ohr drang, in eine ansatzlose Rolle rückwärts vom Soziusbrötchen. Zum Glück fuhr der Präsi nen Apehan-

ger, sodass ich die peinliche Vollen- dung meines Saltos mit dem Spann meines rechten Fußes unter seinem muskulösen Oberarm abzuwenden vermochte. Seither ist mir bewusst, dass diese mächtigen Motoren nicht nur nachdrücklich aus ihren Shotgun-Pipes aufs Trommelfell zu hus- ten vermögen, sondern auch entspre- chende Performance abzuliefern im Stande sind.

DER HEILIGE GRAL DES CRUISERFAHRERS IST EIN MASSKRUG

Auch, wenn's jetzt nen 2er ins Phra- senschwein rieselt: Hubraum ist durch nichts zu ersetzen. Außer...? Genau: Durch noch mehr Hubraum! An dieser Weisheit kommt im Crui-



seruniversum keiner vorbei. Und deshalb beginnt der richtige Spaß, genau wie beim Oktoberfest, auch erst jenseits der ortsüblichen Maßeinheit von einem Liter. Dort, wo das Drehmoment schon im tiefsten Drehzahlkeller in Strömen fließt, fühlt sich der Cruisergast zuhause. Hier will keiner Drehzahlorgien feiern, oder durch endlose Gangmenues hetzen. Morgens den Vierer einlegen, und abends wieder rausnehmen. So stellt sich der Cruiserpilot den Arbeitstag seines linken Fußes vor, der den Rest der Reise am besten auf einem üppig dimensionierten Trittbrett zu ruhen hat. Und dazu braucht es freilich ein Aggregat, das nahezu aus dem Ruhepuls heraus in der Lage ist, auch im höchsten Gang um eine alpine

Serpentine zu biegen und sich mit mächtigem Getöse, wie ein Lanz Bulldog, den Berg hinauf zu schütteln. Das Schütteln als Solches ist das nächste Phänomen des Cruisens. Je mehr es schüttelt, umso besser. Man will den Cruiser nicht nur sehen und hören. Man muss ihn auch fühlen können. Jede Attacke der beschleunigten Kolben auf den Hubzapfen muss einzeln wahrnehm- und deutlich erkennbar erfolgen. Deshalb braucht so ein Teil auch keinen Drehzahlmesser. Du schaltest sowieso so früh wie möglich hoch. Cruiser, die untenrum schwächeln und mangels Hubraum versuchen, sich über Drehfreudigkeit zu etablieren, haben's ähnlich schwer, wie ne Flachbrüstige beim Wet-T-Shirt Contest, oder der VFL

Bochum in der ersten Liga. Es reicht einfach nicht. Da fehlt die Substanz! Irgendwann will der vehemente Vortrieb allerdings auch wieder eingefangen werden. Im Gegensatz zum sportlichen Zweirad verzögert man den Cruiser tatsächlich mit der Fußbremse besser, als mit der Vorderradbremse. Hat einerseits mit der gemächlich vorausschauenden Fahrweise und andererseits mit der Lastverteilung zu tun. Bis der Cruiser auf der Hinterhand leicht wird, wie eine Rennsemmel beim Anbremsen der nächsten Haarnadelkehre, muss schon einiges passieren. Und manchmal ist der Gasdrehgriff auch derart massiv ausgeführt, dass man mit den Fingern gar nicht mehr an den Handbremshebel gelangen kann!

SICHER DIGGER! BASS...WIR BRAUCHEN BASS!

Was taugt der imposanteste Vortrieb ohne die passende musikalische Unterstützung. Der Sound ist das zweitwichtigste Kriterium für den Erfolg eines Cruisers. Leider setzt der Gesetzgeber mit seiner Emissionsschutzverordnung dem Spaß ein vorzeitiges Ende. Selbst die dicken Harleys klingen heute von der Stange, wie der Mops beim Furzen. Kein Wunder also, dass die Zubehörindustrie hier den Most abschöpft. Knallrohre mit Straßenzulassung sind gefragt. Und wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Meist hat schon der Vertragshändler einen Umbau und Zulassungsservice im Angebot.

Schaut man sich am Treff um, wird man feststellen, dass die wenigsten Cruiser noch mit ihrer originalen Auspuffanlage unterwegs sind. Das verdirbt einem ja auch den ganzen Spaß am Cruisen, wenn man seine Lebenseinstellung nicht ordentlich in die Welt hinaus trompeten kann. Also her mit den Slash-Cut-Shotgun-Pipes!

DIE FARBE IST EGAL. HAUPT-SACHE SCHWARZ!

Drittes Kriterium beim Erwerb des Flacheisens ist die Optik. Also der Lack. Im Allgemeinen hält man es wie Henry Ford mit seinem Model „T“. Ein kräftiges Orange geht auch. Oder Schwarz und Orange!?

Erlaubt ist, was gefällt. Jedoch sind die Zeiten von wildem Airbrush irgendwie vorbei. Oldschool ist angesagt. Richtig cool ist es dann natürlich, eine richtig alte Harley mit Starrahmen, Springergabel, Handschaltung und Fußkupplung zu fahren. Wer das nicht kann, oder will, muss allerdings nicht verzweifeln. Es gibt genug heiße Eisen auf der Welt, die zum entschleunigten Cruisen taugen. Welche Hersteller was genau im Angebot haben zeigen wir in der nächsten Ausgabe von MOTORRADSTRASSEN im umfangreichen Cruiser Markt Check!

Text: Patric Birnbreier

Fotos: PABI, Hersteller, RC Archiv

Das Wichtigste am Cruisen ist das Relaxen. Geht auch mal im Stand! Da guckst Du!

