

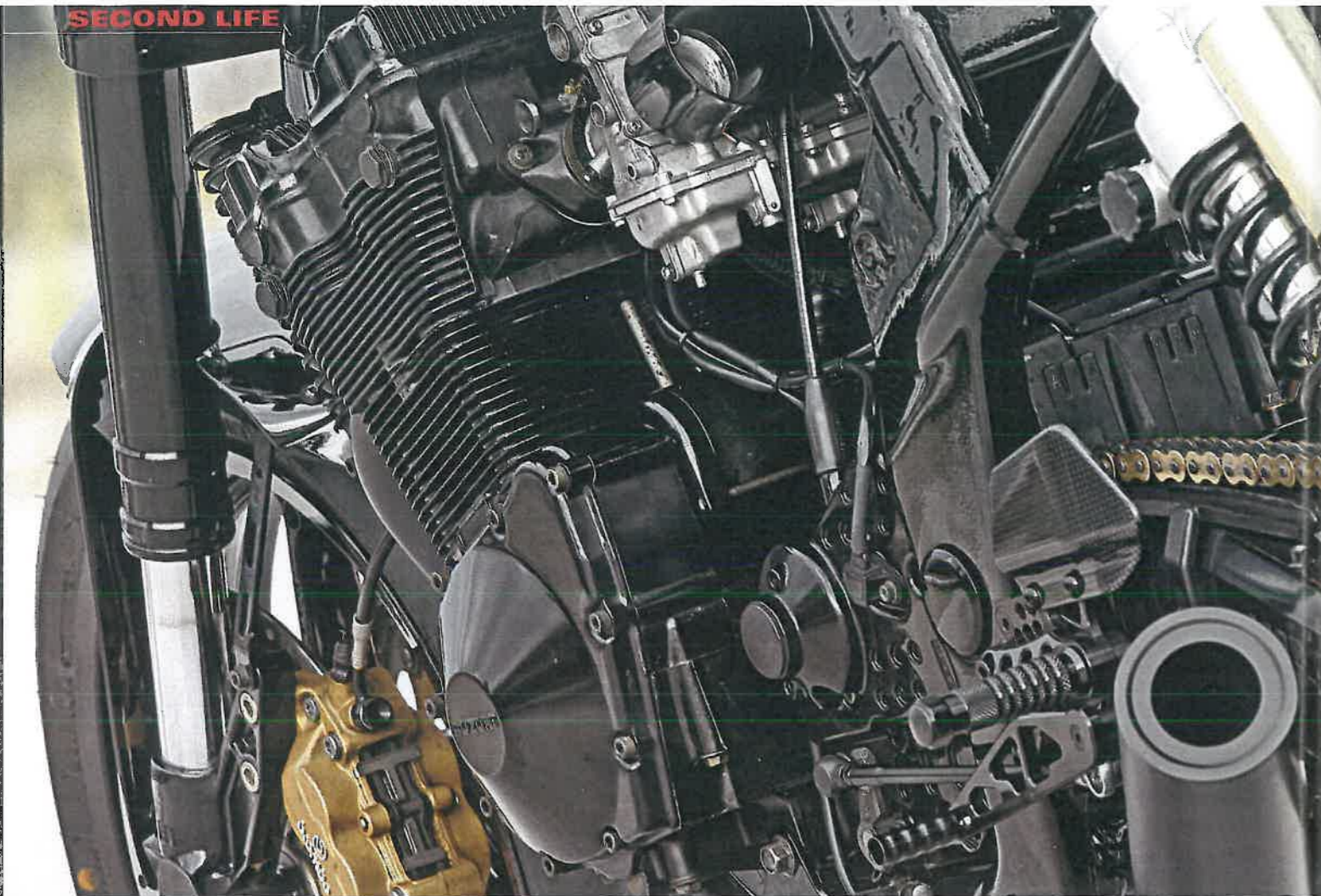
Die ehemalige 600er Bandit ist ein moderner Cafe Racer ohne dicke nostalgische Träne im Knopfloch. Dunkel geröstet wie der einzigartige Rondo-Kaffee



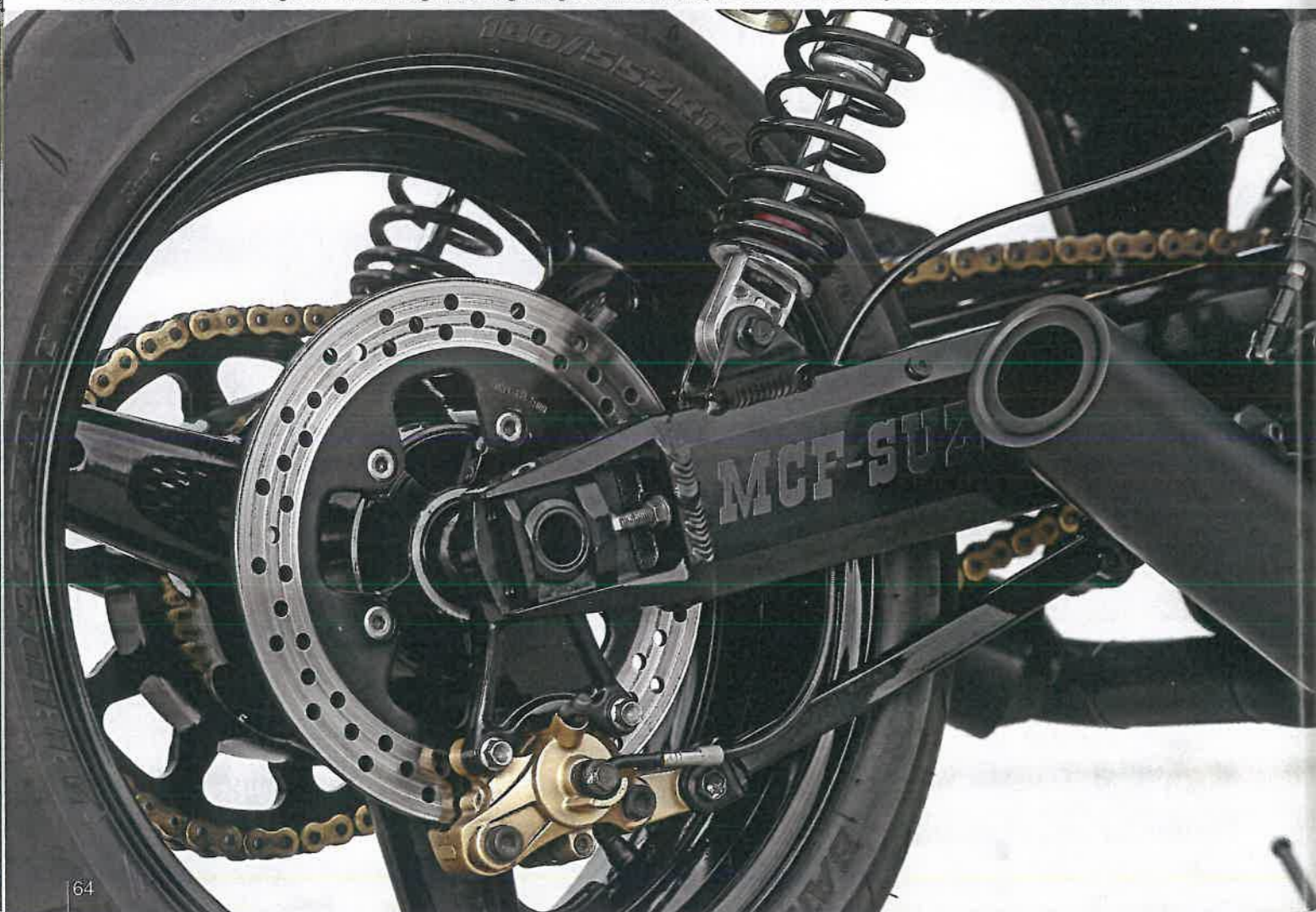
# MCF BANDIT

Wie weiland auf Burg Frankenstein wird an geheimnisvollen Orten im Osten Deutschlands **NEUES LEBEN** gezüchtet, wenn sich große und kleine Banditen, Zentauren und moderne Elektronik verbünden

TEXT UND FOTOS: STEPHAN H. SCHNEIDER



Der 1200er Bandit-Motor fügt sich serienmäßig in die tiefgründige Schwarzmalerei, und die GSX-Hinterradpartie harmoniert mit der Guzzi Centauro-Front



Vor genau zwanzig Jahren – im Februar 1992 – knallten in einem Brandenburger Hof die Rotkäppchen-Sektorkorken, als Randolph Kujawiak und Harald Schätzchen ihr Unternehmen MCF einweihten, das diesen schwarzen Bückling züchtete. Seither hat sich viel getan. Ihr Heimatort Falkensee, westlich von Berlin gelegen, ist die am schnellsten wachsende Stadt Deutschlands, da sich seit Schwingen des Wendehammers seine Einwohnerzahl verdoppelt hat. Hier im Land-

## Vier Gebrauchtmotorräder verschmelzen zu einer neuen Einheit in Show Condition, und dabei alltagstauglich wie zuvor

kreis Havelland wächst zusammen, was nicht zwingend zusammengehört. Beispielhaft dafür steht das Kürzel MCF, das anfangs sowohl für Motorrad Center Falkensee, als auch für Mobile Communication Falkensee stand, weil die beiden Firmengründer zunächst auf zwei Säulen bauten. Doch der Erfolg als Suzuki-Vertragshändler war so durchschlagend, dass die Telekommunikation aufgegeben wurde. Dafür stehen die drei Buchstaben inzwischen ebenso für Motorrad Center Friedrichshain, denn in dem Berliner Stadtteil gibt es seit sechs Jahren eine Filiale. Irgendwas muss hier also im angeblich so krisengeschüttelten Motorradmarkt richtig gemacht werden. Drum Notizblock gezückt, um das Geheimnis zu ergründen.

Ein paar Meter östlich der Berliner Mauerreste an der Spree treffen wir Harald Schätzchen und seine Café-Maschine, die so schlüssig aussieht wie eine Designstudie von der Tokio Motor Show. „Ich muss meine Lebenszeit ausfüllen“, begründet der Preuße mit lockerem Charme den ganz offensichtlichen Aufwand, ein günstiges Allerweltsmotorrad zum Starmodel aufzubauen. „Die Kinder sind erwachsen, die beiden Läden laufen, soll ich jetzt die Füße hochlegen und die Eminenz im Hintergrund mimen?“ Nun, es gibt Menschen, die das tun würden... „Ist mir zu langweilig.“ Also zaubert er mit Hilfe fähiger Mitarbeiter aus einer 600er Bandit eine dunkle Macht für den Laufsteg zwischen O2-World und Kreuzberger Nächten. „Der Cafe Racer Look gefällt mir schon lange“, wirft Schätzchen einen Seitenblick

auf seine Aktivität bei Amateurrennen und als Organisator von Fahrertrainings. „Eine Bandit von 2002 bot sich an, denn deren Fahrwert ist deutlich höher als ihr Gebrauchtpreis. Statt verramschen also lieber 'was Schönes bauen, und die Guzzi hatte ich eh schon teilzerlegt.“ Äh, Bandit ist klar – und was hat die jetzt mit welcher Guzzi zu tun? „Na, die Front ist von der Guzzi Centauro, die ich für mich selbst total umstricke. Ich mag Guzzi, und die alten Vierventiler sind eine günstige Basis

für 'nen Donnerbolzen, aber die Centauro ist natürlich zu fett.“ Klar, Gabel samt Vorderrad und Bremsen von der kuriosen Guzzi der 1990er, hätte man doch gleich sehen können.

Das Hinterrad passt vom Design wie bestellt, stammt aber von der Suzuki GSX 1400, ebenso wie die Schwinge und Federung. Denn wo beim Banditen die Soziusrasten vorm Monofederbein hängen, sitzen nun für angemessene Retro-Optik zwei Stoßdämpfer. Deren passende Haltepunkte verlangten intelligente Eingriffe, doch das war ein Aufwasch mit den notwendigen Modifikationen für die breitere 180er Pelle. „Den Rahmen haben wir darüber hinaus natürlich gesäubert und sämtlicher überflüssiger Halterungen entledigt.“

In konsequenter Fortsetzung des Tatendrangs sind am Tank die vorderen Einbuchtungen zu Gunsten stimmiger Linienführung ausgezogen und aufgezinnt worden, und der Verschluss ist einer sportlichen Variante gewichen. Diese Liebe zum Detail steigert sich zur Ausfräsung der Gabelbrücke mit ausgedrehter Lenkkopfmutter und einem einstellbaren BKG-Lenker. Wie hätte das sonst zu den gefrästen und einstellbaren Gilles-Fußrasten passen sollen? Die sind selbstredend ebenso schwarz wie alle Schrauben. Doch derartige Schwarzmalerei führte unweigerlich zu einem dicken Klops: Der 600er Motor ist nämlich silbergrau. „Den Motor sachgemäß zu schwärzen, wäre wirklich ein unsinniger Aufwand gewesen“, begründet Harald Schätzchen den lässigen Schwenk zum großen Reaktor der 1200er Bandit. Der ist schon serien-



Ochsenaugen-Blinker: seit den 1960ern bewährt



Gilles-Rasten: fein gefräst und individuell einstellbar



Stereo-Federbeine: Retro-Optik von der GSX 1400



Motogadget: kombiniert traditionelle Optik mit moderner Technik, wie die ganze Maschine



Optisch erleichtert, zeigt das Bandit-Design, was in ihm steckt: eine gelungene Linie, mit der Rahmengeometrie im Zentrum. Man beachte die Parallelität von Zylinderkopf, Lenkkopfstrebe, Sitzbankstütze und Schalldämpferwinkel, sowie würdere Rahmenrohre, Rahmenmitte und Federbeine

mäßig schwarz, und als Suzuki-Händler hat man ja schnellen Zugriff. Als Freund freier Atmung stellt er auch klar: „Offene Ansaugtrichter müssen sein!“ Für den gesunden Energiefluss verlangt korrektes Feng Shui fortan nach 81er Bohrung, Gleichdruck-Flachschiebervergaser und unkomplizierter Schalldämpfung in Form einer keramikbeschichteten MAB-Auspuffanlage. Die ist knackig kurz, und ihr angenehmer Ton dokumentiert die artgerechte Haltung der

**Harald Schätzchen mag lieber zurückverlegte Rasten als hochgelegte Füße**



145 Pferde aus nun 1216 ccm. Ihr Reiter galoppiert dank 50er Kettenblatt zügig durch Nacht und Wind. Den Eindruck eines vermeintlichen Showbikes unterstützt die fast vollständig versteckte Elektrik. Konsequenterweise befindet sich das Gros inklusive Batterie im Sitzbankhocker und ist durch einen Reißverschluss zugänglich. Um den Rahmen gebundenen Kabelsalat sucht man vergeblich. Das Motogadget-Instrument mit digitalem Tacho und ana-

logem Drehzahlmesser harmonisiert mit modernen Miniblinkern hinten und Oldschool-Ochsenaugen vorn. „Alles ist im Einvernehmen mit der technischen Abnahme“, betont der Brandenburger, „nur die geliebten Ansaugtrichter müssen für die Straßenzulassung Luftfiltern weichen.“ Dass die Suzuki in ihrem zweiten Leben ohne geringeren Ausschlag auf der Waage optisch leichter wirkt, verspricht unverminderte Solidität bei deutlich gesteigerter Ausstrahlung. □

**TECHNISCHE DATEN: MCF SUZUKI BANDIT**

**Baujahr:** 2002, Umbau 2011  
**Wert:** zirka 12 000 Euro  
**Leistung:** 145 PS (107 kW) bei 8500/min, maximales Drehmoment 125 Nm bei 6500/min, Höchstgeschwindigkeit zirka 225 km/h  
**Motor:** Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, öl-luftgekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 81 x 59 mm, Hubraum 1216 ccm. Mikuni-Gleichdruckvergaser Ø 38 mm, MAB-Auspuffanlage. Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Kette  
**Fahrwerk:** Doppelscheiben-Stahlrohrrahmen, modifiziert. Vorn Up-side-down-Gabel (Moto Guzzi), Federweg 130 mm. Hinten GSX 1400-Kastenschwinge mit Stereo-Federbeinen, Federweg 130 mm. Bereifung vorn 120/70-17, hinten 180/50-17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 260 mm. Radstand 1440 mm, Sitzhöhe 760 mm, Tankinhalt 20 Liter, Gewicht 240 kg (vollgetankt)  
**Kontakt:** MCF, 14612 Falkensee, Telefon (03322) 203034 oder 10245 Berlin, Telefon (030) 2912377, www.mcf-suzuki.de