

KRÄMER SUPERMONO

EINMALIGE CHANCE



Eine Moto2 im Renntrimm zu fahren, diese einzigartige Gelegenheit bot mir Speedbox, der Spezialist für Rennmotorräder. Noch mehr beeindruckte mich aber die Krämer HKR Evo2, die ich zur Vorbereitung auf die Moto2-Premiere fuhr.

TEXT: **TOBIAS KLOETZLI**

BILDER: **REINHOLD TRESCHER, LENNART ANDREAS**

MAN KANN KAUM BESCHREIBEN, wie sich eine Moto2 fährt, es ist unglaublich», erklärte mir Maurizio Bäumle, als ich für eine Hintergrund-Reportage in seiner Rennsport-Oase Speedbox (Bericht in MSS 04/2019) zwischen den angepriesenen Moto2-Rennern von namhaften Piloten wie Marc Márquez, Sandro Cortese, Alex de Angelis,

Miguel Oliveira oder auch Randy Krummenacher stand.

Wenige Wochen später dann der Anruf: «Wie sieht es aus? Wir sind in zwei Wochen auf dem Anneau du Rhin. Da kannst du mal eine Moto2 fahren.» Buoh, was für eine Gelegenheit! Ich sage zu und bekomme gleich Herzklopfen – die kosten neu locker 125 000 Franken!



Die Krämer ist ein richtiges Spielzeug, das schnell Vertrauen schenkt und den Reiter neue Limits ausloten lässt.



Strahlende Gesichter: Der begeisterte Redaktor im Gespräch mit Maurizio Bäumle und David Spitznagel (r.).

und Mechaniker David Spitznagel erwarten mich schon. Und da steht sie: Die 145 kg schwere Suter MMX2, mit der Alex De Angelis 2014 in der WM angetreten war, in Rennkonfiguration, also mit Bremsen, Federelementen und getuntem 130 PS starkem Honda-Einheitsmotor aus der WM in schicke Sichtkarbon-Ver-schalung gehüllt. Die Reifenwärmer bleiben noch auf den Slicks. «Es hat keinen Wert. Hinten ist noch alles nass», erklärt Rennfahrer David Ludin, der soeben von einer Be-sichtigungsrunde auf einer Krämer zurückgekommen war. «Im schnellen S ist mir das Hinterrad weggerutscht, ohne dass ich am Gas war.» Die deutlich preiswertere Krämer werde auch ich zu-

erst fahren, um mich an die Race-Schaltung (erster Gang oben), mit der auch die Moto2 ausgestattet ist, zu gewöhnen.

LEICHT UND PREISWERT

Die Krämer ist ein Prototy-pen-Rennmotorrad, das drei Deutsche zunächst für den Eigengebrauch in Einzylinder-Rennserien bauten, und aufgrund des Erfolgs nun in Kleinserie vertreiben. Die Krämer HKR Evo2 R, die neben der Suter im Zelt steht, ist eine waschechte, schlanke, nur gerade 125 kg schwere Rennmaschine für preiswerte 23 900 Franken. Doch auch sie hat neben einer scharfen GP-Geometrie feinste Komponenten: Voll einstellbares WP-Fahrwerk, Lenkungsdämpfer, variabler Lenkkopfwinkel, Brembo-M50-Vierkolben-zangen, radiale Brems-pumpe, leichte Schmiede-räder, Quickshifter, Edel-stahlauspuffanlage und jede

Menge Sturzpads (Tank, Rahmen, Schwinge, Gabel-enden). Im Gitterrohrrah-men sitzt der LC4-Einzylin-der aus der KTM 690 Duke. In der Krämer HKR-Evo2 R leistet er satte 85 PS.

PFLEGELEICHT

«Der Töff ist im Unterhalt unglaublich günstig: Ein Kunde musste auf 4000 Rennstrecken-Kilometern gerade mal einen Ölwechsel machen, sonst gar nichts. Und auch bei einem Sturz wird's in der Regel nicht teuer. Die komplette Ver-schalung kostet 500 Fran-ken», beruhigt mich Mauri-zio, bevor ich mich auf die Krämer schwinge, um auf die inzwischen abgetrock-nete Piste zu gehen. «Und denk daran, zum Hoch-schalten den Ganghebel runterdrücken. Das packst du schon! Das machst du nur einmal falsch – da pas-siert nichts», erinnert mich Mauri.

SCHLECHTE VORZEICHEN

Nach einer unruhigen Nacht – die Kinder ... – fahre ich, nicht gerade in Höchstform, zur Rennstrecke im nahen Elsass. Es nieselt und ist kalt – keine guten Vorzeichen! Erst wenige Kilometer vor der Rennstrecke kann ich die Scheibenwi-scher abstellen. Maurizio, sein Kompagnon Roger Frei



SUTER MMX2 DE ANGELIS' PERLE

Nachdem ich mich auf der Krämer ordentlich warmgefahren habe, geht's auf den edlen Moto2-WM-Renner – Neuwert locker 125 000 Franken! «Achte darauf, dass du in Schräglage keine Positionswechsel auf dem Töff machst, da ist sie diffizil», erinnert mich Besitzer Roger Frei. Die Sitzposition ist rennmässig, aber nicht unbequem. Respektvoll gebe ich dem getunten CBR 600er Vierzylinder (130 PS) die Sporen. Vergleichsweise spritzig agiert er, sehr direkt und sportlich. Nachdem ich mit der Krämer bereits Tempo aufgenommen hatte, funktioniert die Moto2 problemlos. «Hast du keinen gewissen Grundspeed, verhält sie sich sehr kippelig», meinte Roger noch. Gerade gut, habe ich mich eingefahren, sodass es gleich zügig losgehen kann. Die Moto2 agiert tatsächlich sehr direkt, allerdings fallen die gegenüber der Krämer zusätzlichen 20 kg doch deutlich auf: Das Zusatzgewicht verlängert den Bremsweg, und die Suter will doch mit deutlich mehr Einsatz auf der Linie gehalten werden. Mit dem sensationellen Feedback des hochwertigen Fahrwerks brems mich der Respekt aber bald nicht mehr ein, und ich lasse es hemmungslos läuten. Selbst als ich auf eine Gruppe auflaufe und es eng wird, geht irgendwie alles instinktiv, fast von selbst. Das Potenzial ist gewaltig. Ich merke richtiggehend, dass sie besser funktioniert, je schneller ich fahre – ich fühle mich immer sicherer. Kein Warnsignal, nichts, dafür enormes Vertrauen. Irgendwie beängstigt mich das Hochgefühl fast: Spüre ich einfach nichts, und irgendwann schlägt der Hammer ohne Vorwarnung zu?! Ich breche die Übung nach 20 Minuten ab, bevor es zu spät ist. Mauri beteuert im Fahrerlager: «Da geht noch viel mehr!», und Roger zollt mir – nach Auswertung der Daten mit dem «Race-Analyse»-System – Respekt für meine Tempi in gewissen Streckenabschnitten: «So schnell war ich da noch nie!» – Ich auch nicht!



«Für Linienkorrekturen reicht es, den Kopf etwas mehr reinzuhängen.»
TOBIAS KLOETZLI

- 1 - Voll einstellbares WP-Fahrwerk aus der RC8 und feinste Brembo-M50-Stopper.
- 2 - Unter der grosszügig bemessenen Sitzbank sitzt der 12-Liter-Benzintank. Geschützt wird er durch demontierbare Schleifer (rot).
- 3 - An Gabelfüssen, Rahmen und Schwinge (4) montierte Sturz pads beschränken, wenn die Krämer mal abschmiert, den Schaden auf ein Minimum.

GUTMÜTIGER MOTOR

Auf der leichten HKR Evo2 R fahre ich raus auf die Piste. Die Sitzposition ist perfekt: Die Krämer ist schlank, aber nicht klein, der Rennsitz bietet viel Platz, um nach hinten zu rutschen und sich hinter die Scheibe zu ducken.

Schon in der ersten Wechselkurve überrascht, mit wie geringen Impulsen sich der Renner dirigieren lässt. Rausbeschleunigen, zuerst noch zaghaft, denn eine Traktionskontrolle gibt es natürlich ebenso wenig wie ein ABS – die Krämer ist schliesslich ein waschech-

ter Renner. Trotzdem blinkt's über dem runden Drehzahlmesser, bevor mich der Drehzahlbegrenzer des LC4 ein erstes Mal einbremst. Also hochschalten beziehungsweise den Schalthebel runterdrücken und die nächsthöhere Gangstufe klickt ein – der Quick-

shifter richtet's perfekt. Mit dem Begrenzer bekomme ich es noch einige Male zu tun, denn der 85 PS starke Einzylinder hat eine derart geradlinige und einfach dosierbare Leistungsentfaltung, dass man zunächst nicht drum herum kommt, den Drehzahlmesser oder eben die blinkende Warnlampe zu beachten. Die Verzögerung geht hingegen instinktiv: Nicht zu giftig, mit geringer Betätigung, fein dosierbar und bei Bedarf doch brachial. Zum

TECHNISCHE DATEN
KRÄMER HKR EVO2

Krämer HKREVO2 R

690 cm³ Einzylinder (KTM)
85 PS, 72 Nm
Gewicht o. Benzin: 125 kg (55 % v.)
Gitterrohrrahmen aus Stahl
volleinstellbares WP-Fahrwerk
Doppelscheibenbremse
Schmiederäder 3,5 x 17" und 5,5 x 17"
CHF 23900.-

Krämer HKREVO2 S

wie R, aber:
80 PS, 70 Nm
Einscheibenbremse
Alu-Gussräder 3,5 x 17" und 5,0 x 17"
CHF 19490.-

Infos: www.speed-box.ch





TOBIAS KLOETZLI
WIE GEIL IST DAS!?

MEINE MEINUNG

Die Krämer hat mich umgehauen! Wollte/könnte ich regelmässig auf die Rennstrecke, wäre die Krämer wohl mein Töff. Sie lässt sich so einfach schnell und präzise fahren und bietet ungeahnte Reserven, dass es eine Freude ist. Vor 20 Jahren wäre sie für mich neben Supermoto die Rennsport-Option gewesen. Wer weiss, vielleicht wird sie es ja in 20 Jahren nach der «Kinderpause» wieder ...

Runterschalten muss die Kupplung betätigt werden. Ist aber absolut easy, denn mit der Rutschkupplung und einstellbarer Motorschleppmoment-Regelung (MSR) fällt die Motorbremse gering aus. Sie sind der Grund, warum bei Verschaltern nichts passiert.

LENKEN MIT DEM KOPF

Bereits nach zwei, drei Runden habe ich mich bestens auf die Krämer eingeschossen und kann das Tempo schnell steigern. Die Bremspunkte wandern näher zu den Kurven, obwohl ich immer schneller daherkomme. Es kann bis weit in die Kurven hinein gebremst werden. Dabei kann sie mit geringstem Aufwand auf der Linie gehalten werden. Trifft man die nicht optimal, muss die HKR nicht mit Gewalt um die Ecken gewürgt werden; man hängt einfach etwas mehr Gewicht rein und schon geht sie auf einen engeren Radius. Oft reicht es schon, den Kopf etwas weiter runter zu hängen, um eine 30-cm-Lücke zu den Kurbs zu schliessen. Faszinierend ... und extrem kräfteschonend!

SPIEL, SPASS & FREUDE

Obwohl ich schon lange nicht mehr ohne ABS und Traktionskontrolle unterwegs war und mich inzwischen bewusst auf diese Fahrhilfen stütze, fühlte ich mich auf der Krämer absolut sicher, denn mit dem klaren Feedback kommt schnell ein gutes Gespür fürs Limit auf.

WIE ZU BESTEN ZEITEN

Derart spielerisch schnell unterwegs war ich letztmals wohl in meiner aktiven Zeit in der Supermoto-SM auf dem damaligen Renner. Nach 30 Minuten komme ich fast ermüdungsfrei an die Box und bin der festen Überzeugung, dass ich problemlos noch länger hätte fahren können. «Das ist ja unglaublich», so mein erstes Resümee. Genial! So viel Fahrspass, zu diesem Preis: Ein ideales Gerät für Hobbyfahrer. Zudem gibt's eine italienische und eine europäische Supermono-Serie. Obwohl ich im Anschluss noch die edle Suter Moto2 fahren konnte (Kasten S. 23), blieb die Krämer für mich das Highlight des Tages. Eine Probefahrt kann ich jedem empfehlen. //

SOMMER, SONNE **KURVEN FAHREN!**



**SPORT JACKE
RS-1000-AIR**

Weitere Infos und
Händler in Deiner
Nähe unter:

ixs.com



IBSS