

INTRUDER UNDERTAKER

Suzukis Intruder M1800R ist ein waschechter Powercruiser. Stark, flach, breit. Die Mannen von H&B haben ihn noch breiter gemacht, und wir durften ihn fahren

Die Intruder hat Geschichte geschrieben, ihre Fan-Gemeinde ist heute noch groß. Doch davon ist nicht mehr viel übrig geblieben. Mit dem Auslaufen der VS- und VL-Reihe beendete Suzuki ein erfolgreiches Stück Chopper-Geschichte. Die wassergekühlten Erben sind farblos, aber ihr Name soll die Erinnerung an Zeiten wachhalten, als die Intruder dem amerikanischen Original überlegen davonfuhr.

Powercruiser statt Chopper

Heute heißen die Varianten „M“ und „C“ und setzen auf zeitgemäße Technologie und spaciges Design. Mit der M1800R entfernt sich Suzuki

sogar vom klassischen Chopperstil und setzt bedingungslos auf Powercruising. Stark sollen sie sein, die Neuen, flach in der Linie und breit am Heck. Und das in Zeiten, in denen der sich Trend gerade umgekehrt hat und die Reifen wieder schmaler werden. Doch die Designer nehmen wenig Rücksicht auf die Wünsche des Marktes, und deshalb spielt die aktuelle Power-Intruder in den Zulassungsstatistiken keine Rolle mehr. Die Händler gewähren fette Rabatte, die Preise liegen im Keller.

So bietet die Suzuki beste Voraussetzungen für Umbauten. Serienmäßig bereift protzt sie mit einem 240er Hinterreifen. Beim Antrieb sind 1,8 Liter Hubraum eine echte Ansage und 125 PS völlig ausreichend, um jederzeit die Pferde galoppieren zu lassen.

Noch breiter, bitte!

Das wusste auch der Kunde, der bei H&B im bayerischen Thannhausen seine Wunsch-Intruder in Auftrag gab. Es war ein Mann der ganz alten Schule: Noch breiter sollte sie werden. Und tiefer. Und böser.

Satte 347 Kilogramm gibt Suzuki als fahrfertiges Leergewicht an. Mit ihrem schwarzen Lackkleid und der neuen Lampenmaske blickt sie so böse drein, als würde sie nur darauf warten zu zeigen, wo hier der Hammer hängt.

Die Walze im Heck ist jetzt fette 300 Millimeter breit. Angeblich sollen solche Dimensionen weder fahrbar noch alltagstauglich sein. Schliesslich spuken noch immer massig Vorurteile und Halbwissen



Miller-Tüten und Eigenbau-Krümmen lassen die Verbrennungsrückstände entweichen. Legal, versteht sich

Besitzer Anton steht auf Schwarz. Auch das Dashboard bekam ein neues Lackkleid



◀ Der 300er Hinterreifen erforderte einen Schwingenumbau. Dabei wurde auch gleich der Bremsanker nach unten verlegt

Landstraßen sind das Revier des „Eindringlings“. Kurven fürchtet er nicht

durch die Szene, doch die wenigsten sprechen aus Erfahrung. Wir werden es gleich besser wissen.

Zwei raue Zylinder

Zumindest lässt es sich schon mal angenehm sitzen. Die vorverlegten Fußrasten bieten auch langen Beinen ausreichend Platz, und der schwarze Edelstahlhaken liegt gut in den Händen. Alles unter Kontrolle.

Grummelnderwacht der kurzhubige V2-Motor zum Leben und schüttelt sich wie ein nasser Hund. Das war nicht zu erwarten. Japanische Triebwerke sind eigentlich für ihre Laufruhe bekannt, aber dieser hier ist ein rauher Geselle. Pro Zylinder haben die Ingenieure dem Kraftpaket gleich zwei Zündkerzen spendiert. Sie zünden bei niedrigen Drehzahlen gleichzeitig und bei hohen hintereinander. Die Kraftentfaltung dadurch ist vehement, und 169 Newtonmeter Drehmoment ziehen einem das Grinsen bis ins Genick. Zudem verwöhnt das 1.783 ccm große Aggregat die Ohren mit einem herrlich brabbelnden Klang, der durch eine Zuhörerausuffanlage seiner Umwelt die Verbrennungszustände mitteilt. Powercruiser – anders lassen sich Bikes dieser Kategorie nicht beschreiben.

Getriebe und Fahrwerk

Im Gegensatz zum heutigen Standard von sechs Gängen begnügt sich die M1800R mit spärlichen fünf Gängen im Getriebe. Tatsächlich braucht sie aber auch nicht mehr, denn genügend Druck von unten ist im Überfluss vorhanden. Die Zahnräder greifen sauber ineinander, rasten bei Gangwechseln mit einem leisen Klacken ein und geben keinen Grund zur Beanstandung. Schaltfaul lässt es sich damit allemal fahren. Überholvorgänge werden mit Schub aus dem Drehzahlkeller flott abgeschlossen.

Auf der Fahrwerkseite arbeiten inzwischen zeitgemäßere Komponenten, als an den klassischen VS-Intrudern. Vorn filtert eine Upside-Down-Telegabel Fahrbahnunebenheiten souverän weg, hinten stemmt sich ein Zentralfederbein gegen die umgebaute Schwinge. Diese haben



▼ Radialbremsen beißen in je eine gelochte Scheibe. Suzukis Bremsanlage wurde unverändert übernommen. Sie ist stark genug, um die massige Intruder im Zaum zu halten



Peter und Ludwig von H&B aus Edelstahl gefertigt, denn der dicke Gummi braucht doch etwas mehr Platz. Ludwig versichert uns: „280 Millimeter wären möglich gewesen, ohne Änderungen vorzunehmen.“ Beim Versatz reichten dagegen schmale 10 Millimeter aus, um den Kardanantrieb an Felge und Reifen vorbeizuführen. Groß bemerkbar macht er sich in voller Fahrt nicht.

er Längsrillen überhaupt nicht, dann wird die Fahrt zum Tanz auf rohen Eiern. Doch das ist nichts im Vergleich zu dem, was man solchen überdimensionierten Hinterrreifen sonst nachsagt. Die Zeit der eckigen Autoreifen zu Beginn der Breitreifen-Ära ist vorbei. Heutige Walzen, wie die Avon Cobras, die unsere Intruder sicher auf der Straße führen, sind High Tech-Produkte, die ganze Entwicklungsabteilungen beschäftigen. Sicher, die Fahrphysik lässt sich damit nicht umschiffen, aber wir sind trotzdem begeistert über die Handlichkeit der dicken Gummis. Nein, es ist keine Kunst mehr, so ein Dickschiff zu bewegen. Und auch längere Ausritte, als der obligatorische vors nächste Poser-Café, sind damit möglich.

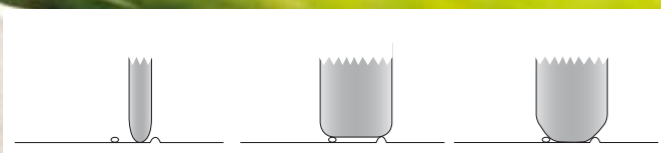
Geheimnis „Breitreifen“

Entgegen allen schlaun Sprüchen über Breitreifen der Kategorie 300 verhält sich der Avon-Hinterrreifen. Jederzeit beherrschbar, ohne die Kiste mit Gewalt nach rechts oder links drücken zu müssen, bewegen wir die Fuhre durch die Kurven. Natürlich erfordert die breite Aufstandsfläche mehr Einsatz vom Fahrer, und die Kurvengeschwindigkeiten bleiben begrenzt. Auch mag

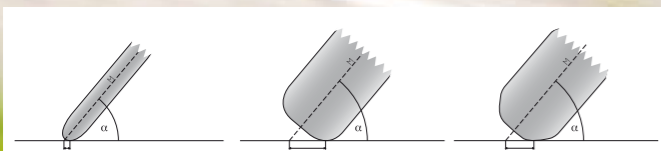
Der Undertaker

Ein paar letzte Worte zum Schluss: Diesen schwarzen Powercruiser hat sich Anton Schwarz zu seinem 50. Geburtstag selbst geschenkt. Ganz in Schwarz sollte er gekleidet sein. Nicht nur passend zu seinem Namen, sondern auch zu seinem Beruf. Anton ist Bestatter, und die Intruder heißt jetzt „Undertaker“.

∞Text: Christian Heim
Fotos: Volker Rost



Breitreifen nehmen jede Unebenheit auf der Straße mit, zwischen die ein schmaler Reifen sich noch hindurchschlängeln könnte. Das schlägt ein Motorrad aus der Spur. Mit den flachen Flanken eines modernen Breitreifens wird die Auflagefläche wieder schmaler



Bei gleicher Schräglage (α) ist der Weg (w) viel länger, über den ein breiter Reifen in die Kurve gehandelt werden muss. Der Aufsetzpunkt (A) entfernt sich damit auch weiter von der verlängerten Mittelachse (M) des Motorrades, die Fuhre wird instabiler. Eine flache Flanke verkürzt den Abstand von der Mittelachse (M) und damit den Weg (w)

→ Technische Daten

POWERTRAIN

Suzuki Intruder M1800R

Motor:	Flüssigkeitsgekühlter 54° V2-Motor dohc, 8 Ventile
Hubraum:	1783 ccm
Bohrung x Hub:	112 x 90,5 mm
Verdichtung:	10,5 : 1
Luftfilter:	Original
Gemischaubereitung:	Kraftstoffeinspritzung
Zündung:	Digitale Transistor-Spulen-Doppelzündung
Schmiersystem:	Semi-Trockensumpf mit Wärmetauscher
Leistung:	125 PS bei 6.200 U/min
Drehmoment:	160 Nm bei 3.200 U/min
Kupplung:	Seilzug-Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe:	Fünfgang Endantrieb Kardan
Rahmen:	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Lenkkopfwinkel:	37°
Nachlauf:	124 mm
Radaufhängung vorn:	46 mm Upside-Down-Teleskopgabel
hinten:	Stahlschwinge Gasdruck-Zentralfederbein
Radfederweg vorn:	130 mm
hinten:	118 mm (original)
Felgen / Reifen vorn:	3.50 x 18 / 130/70/18 V
hinten:	10 x 18 / 300/35/18 V
Bremsen vorn:	Zwei-Scheiben 4-Kolben-Radial-Bremse, 310 mm
hinten:	1-Scheibe Doppelkolben-Bremse, 275 mm
Abmessungen:	2.480 x 875 x 1.130 mm
Radstand:	1.710 mm
Tankinhalt:	19,5 Liter
Gewicht:	347 kg

CHASSIS

SPECIALS

Änderungen:

Auspuff:	Miller H&B 2-in-2-Auspuffanlage, 2 x 85 mm, Miller-Endtöpfe mit EG-BE schwarz emailliert
Motor:	Glanzschwarz komplett lackiert, G-Pack
Rahmen:	Leicht modifiziert von H&B
Gabel:	H&B Gabelbrücke oben, Gabel komplett Glanzschwarz lackiert
Schwinge:	H&B Stahlschwinge für 300er Bereifung
Stoßdämpfer:	original Monofederbein mit H&B Umlenkung, tiefergelegt
Bremsen:	hinten mit geändertem H&B-Bremsanker für Sattelmontage unten
Räder:	hinten H&B Felge 10x18 Zoll
Bereifung:	hinten Avon Cobra 300/35/18
Lenker:	V-Team Edelstahl lenker inklusive Riser, Schwarz
Armaturen:	Glanzschwarz lackiert
Griffe:	Aluminium Schwarz
Spiegel:	Rechteck Race Style FI
Fender vorn:	H&B GfK-Sonderanfertigung
hinten:	H&B GfK Heck Cobra für Solobetrieb
Fußrastenanlage:	Original, schwarz gepulvert, Austauschrasten von H&B
Tank:	Original, Dashcover lackiert
Lampe vorn:	H&B Bel Ray, schwarz lackiert
Rücklicht:	seitlicher Kennzeichenträger, Rücklicht im Heckfender, LED white
Blinker vorn:	Kellermann Lenkerenden-blinker, schwarz
hinten:	Kellermann Micro, weiß
Lackierung:	Grundfarbe Schwarz, Glanzlack



**Fetter Arsch, kaum Versatz.
Der 300er Avon läuft fast mittig**

→ Kontakt

H&B Motorcycle
Am Gigelesberg 14
86470 Thannhausen
Tel 08281 - 47 74
www.h-b-motorcycle.de