

LITTLE SISTER

TEXT: DIRK MANGARTZ, FOTOS: VOLKER ROST

Als erster Bike Builder hat sich das Team von H&B über die neue Suzuki M 1500 Intruder hergemacht. CUSTOMBIKE hat am Kabel gezogen

ARTIKEL AUS DER AUSGABE 6/09

CUSTOMBIKE



Keep your curves: Moderate Reifenbreiten und vergleichsweise kompakte Ausmaße verleihen dem Mittelgewicht M 1500 eine dicke Prise Fahrdynamik

Im Kopf hatten wir das Projekt schon fertig". Ludwig von H&B Motorcycles beschreibt, wie das Team aus dem bayerischen Thannhausen die erste Suzuki M 1500 Intruder in ein Custombike verwandelt hat.

„Wir konnten die neue Intruder bereits genauestens unter die Lupe nehmen und den ersten erhältlichen Vorführer ausgiebig probefahren. Mann will ja schließlich nicht die Katze im Sack.“ Offensichtlich ist der erste Kontakt positiv ausgefallen, denn bereits kurze Zeit später stand eine 1500er auf der Hebebühne der Bayern. Die H&Bler befreiten den Cruiser von allem unnötigen Ballast, entwickelten ein neues Heckteil, Prototypen von Fenderstruts, Sitzschale, Frontfender sowie einer speziellen Auspuffanlage mit Miller-Dämpfern, legten das Heck mittels selbstgefertigtem Umlenkhebel um vierzig Millimeter tiefer und tauschten den Original-Lenker gegen ein Exemplar von V-Team aus. Die Front beließen die Umbauer weitgehend original, inklusive der kleinen Halbschalenverkleidung und der stabilen Upside down-Gabel, die lediglich durch ein wenig Farbe aufgewertet wurde. „Die Maße der Schwinge sahen sehr gut aus, um was Größeres einzubauen“, freut sich Peter, das „B“ von H&B. „Nach dem Vermessen der Hinterradfelge haben wir sie schnell zu Georg Deget geschickt, der sie auf 9,5 Zoll umgeschweißt hat.“ So ließ sich ein 250/40-18 Dunlop Elite 3 in die originale Schwinge

pfropfen. Schließlich sollten die Umbaukosten in einem erträglichen Rahmen bleiben. Ab 14.000,- Euro kann H&B eine komplette M 1500 mit Umbaukit anbieten, ein wahrlich preiswertes Vergnügen.

Sind 80 PS genug?

Wie groß das Vergnügen tatsächlich ist, wollten wir aber lieber selbst ausprobieren und haben die frisch umgebaute Intruder zum Tanz gebeten. Anders als bei der 125 PS starken M 1800 R, die der neuen M 1500 wie aus dem Gesicht geschnitten scheint, handelt es sich beim ebenfalls vierventiligen Motor der 1500er um ein langhubiges Aggregat. 96 Millimeter Bohrung und 101 Millimeter Hub stammen noch von der seligen VL 1500 ab. Das verspricht jede Menge Druck von unten. Aber reichen die gebotenen 80 PS für einen Power Cruiser wirklich aus? Keine Bange, mit einer Beschleunigung von null auf hundert in knapp 4,5 Sekunden gibt sich die Neue kaum eine halbe Sekunde langsamer als ihre dicke Schwester, die ja als Referenz in der Kraftklasse bekannt ist. Gelassen schwimmt die 1500er auf der großen Drehmomentwelle, hohe Revs werden beinahe nie abverlangt. Lediglich die sehr lange Endübersetzung des Kardanantriebs verlangt nach rechtzeitigem Runterschalten bei niedrigem Tempo. Die bislang noch nicht TÜV-fähige Auspuffanlage klingt betörend und bleibt auch beim Ausdrehen stets bassig und sonor.

Ein klares Urteil also: Der 1,5 Liter-Motor reicht völlig aus, erst wenn hohe Autobahnstrecke gewünscht werden – und die Nackenmuskulatur entsprechend trainiert ist – kann die sportlich-kurzhubige M 1800 R ihr Potenzial ausspielen. →



Elegante Leuchten: Einteilige und verschraubte Blinkergriffe aus dem H&B-Programm

ZWEITE MEINUNG

„Ein direkter Vergleich beider Modelle, wie er bei unserer Fotosession möglich war, offenbart die Agilität der „kleinen“ Trude, die sich als wirklich handliche Straßenwaffe entpuppt hat. Gerade auf kleinen winkligen Straßen macht sie mehr Spaß als die dicke M 1800 R. Mit dem verbauten 250er im Heck lässt sie sich ohne Probleme ums Eck jagen. Hier hat Suzuki einen feurigen Hobel gebaut, der vom H&B-Team aufs Wesentliche gestrippt und optisch interessant in Szene gesetzt wurde.“



JENS MÜLLER
CUSTOMBIKE-Edelherfer und Retter in der Not. Normalerweise läuft er bei uns behelmt über die Bürogänge und testet Freisprechanlagen. Oder bewertet schwitzend Winterjacken im Spätsommer. Immer am Checken, unser Jens ...

Hier spielt die Musik: Die H&B-Auspuffanlage verfügt über spezielle, von Miller gefertigte Schalldämpfer (o.l.), schwarze Farbe macht die USD-Gabel schick (o.r.)



M 1500 VS M 1800 R

Zwei Bikes, ein Stil. Wo liegen die Unterschiede?

Die Suzuki M 1500 sieht aus wie ihrer großen Schwester M 1800 R aus dem Gesicht geschnitten. Mächtiger Power Cruiser Look bei beiden, je ein gewaltiger V2-Motor mit 54 Grad Zylinderwinkel und fette Gummis im Heck. Doch was unterscheidet die beiden Zwillinge eigentlich?

Nun, der 1462 ccm-Motor der Neuen ist insgesamt weniger aufwendig konstruiert als das 1783 ccm-Aggregat der High Tech-Trude mit dem „R“ im Namen. Er verzichtet auf zwei obenliegende Nockenwellen, hohe

Verdichtung und eine Drehzahlspanne bis 7500/min. Dafür punktet er mit seiner klassisch-langhubigen Auslegung. Bei genauerer Betrachtung fällt die 1500er insgesamt eine Nummer kleiner aus. Der Tank fasst 18 statt 19,5 Liter, der Hinterreifen beim Serienbike misst 200 statt 240 mm und beim Leergewicht unterscheiden die beiden fast 30 Kilo. Die Schwinge ist aus Stahl statt aus Alu gefertigt, die etwas dünnere Upside-down-Gabel lässt sich bei der kleinen Schwester nicht einstellen, radial verschraubte Vierkolbenbremsen vorn hat nur die Große Intruder. Und hinter der Lampenmaske versteckt sich bei der 1800er ein Drehzahlmesser, der 1500er genügt der Tacho. Unterm Strich fährt sich die leichtere 1500er spürbar handlicher und lässt sich bis 130 km/h kaum von ihrer dicken Schwester abhängen. Jenseits der Richtgeschwindigkeit zündet die Große dann ihr beeindruckendes Feuerwerk. Nur wer schnelle Autobahnetappen bevorzugt oder wer unbedingt den Kick eines Power-Cruisers spüren will, fährt mit der 125 PS starken M 1800 R wirklich besser als mit der harmonischen M 1500.

„Optisch wirkt der 250er Hinterreifen wie ein 280er, ist aber viel geiler zu fahren“

Zu den erstaunlich lebendigen Fahrleistungen trägt auch der Gewichtsvorteil der 1500er von 30 Kilo gegenüber ihrer XXL-Verwandten bei. Flüssig und wenig kräftezehrend schwingt das H&B-Custombike über die Landstraßen. Der fette Hinterreifen verhält sich neutral und verlangt nur bei Spurrillen und engen Kehren nach einer führenden Hand. Doch ist es nicht gerade dieses „Bei-den-Hörnern-packen“-Gefühl, das wir an einem dicken Cruiser so lieben? „Optisch wirkt der 250er wie ein 280er, ist aber geil zu fahren!“, fühlt sich Ludwig bestätigt. Durch die Tieferlegung beträgt die Sitzhöhe nur noch 59 Zentimeter. Das drückt den Schwerpunkt nach unten, was der Fahrdynamik zusätzlich zugute kommt. „Dazu mussten wir den Batteriekasten abändern und eine niedrigere Batterie einbauen. Aber das hat sich gelohnt“, zeigt Peter auf den Solosattel. Und klar, irgendwann in Kurven setzen die Fußrasten auf – völlig ungefährlich und ohne ungewollte Hebelkräfte.

Überhaupt bietet sich die motivierte 1,5 Liter-Trude als tolles Umbauprojekt unterhalb der explosiven 1800 geradezu an. Für den Preis einer serienmäßigen M 1800 R erhält der kühle Rechner bei H&B ein in unteren Geschwindigkeiten fast ebenbürtiges und spürbar handlicheres Power-Custombike mit individueller Optik. Da wird es Zeit, das eigene Projekt zumindest im Kopf schon mal fertig zu haben, oder?

FAZIT

Wenn die Basis bezahlbar und der Umbau etwas schlichter ausfällt, dann entfernt sich der Endpreis nicht in unerreichbare Traumregionen. Das Ergebnis kann – wie bei der H&B-Suzuki – dennoch ein echter Kracher sein

TECHNO

SUZUKI INTRUDER M 1500 | BJ. 2009

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohc-Viertventiler, 1462 ccm (Bohrung/Hub 96 x 101 mm)
Gemischaufbereitung Einspritzanlage 42 mm

Auspuff H&B/Miller 2-in-2
Getriebe Fünfgang
Sekundärtrieb Kardan
Leistung 80 PS bei 4800/min
Drehmoment 126 Nm bei 2700/min
Höchstgeschwindigkeit 190 km/h

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Gabel Upside-down 43 mm
Schwinge Zweiarml
Stoßdämpfer Zentralfederbein
..... H&B Tieferlegung
Bremsen Doppelscheibe vorn, Scheibe hinten
Räder vorn 3.5 x 18" mit 130/70-17
..... hinten Georg Deget 9,5 x 18" mit 250/40-18

ZUBEHÖR

Heckfender H&B
Lenker V-Team 90cm
Fußrasten TB-Rasten
Blinker H&B Griffblinker Chrom
Blinker LED Mini
Rücklicht Stripe

METRIE

Leergewicht 310 kg
Radstand 1690 mm

PREISE

Neupreis Serienmotorrad 11260,- Euro
Komplettbike m. H&B-Umbau ab ... 14000,- Euro

INFO

H&B Motorcycles
Am Gigersberg 14, 86470 Thannhausen
☎ (08281) 4774
www.h-b-motorcycles.de

»» CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + peppiger Langhub-Motor, mit 80 PS zählt er schon zu den Powercruisern
- + vergleichsweise moderates Gewicht führt zu angenehmer Handlichkeit
- + günstige Möglichkeit, ein mächtiges Custombike zu fahren
- + satter Sound aus der H&B/Miller-Anlage
- lange Sekundärübersetzung dämpft die Durchzugskraft
- Schräglagenfreiheit naturgemäß eingeschränkt, jedoch erstaunlich dynamische Fahrweise möglich



Suzuki M 1800 R



Erst bei einer direkten Gegenüberstellung mit der großen Schwester M 1800 R – hier ein Edel-Umbau von H&B – fallen die geringeren Ausmaße der M 1500 ins Auge