

# „M“ WIE MÄCHTIG

TEXT UND FOTOS: LÖTHAR STEINMETZ

Erst seit drei Monaten gibt es die Suzuki Intruder M 1800 auf dem deutschen Markt. Und schon erhielt der Hightech-Cruiser ein Aussehen fernab der Serie



Na, wer hat's gebaut? Die Thannhäuser!

**B**ei Suzukis neuer 1800er gehen die Meinungen absolut auseinander. Verbindet man mit der Bezeichnung Intruder hauptsächlich die Vier- oder Fünfzehnhunderter im Chopperlook, hat dieses Exemplar außer dem Namen und einem V-Motor so gar nichts mehr mit der alten Garde zu tun. Wulstige Kunststoffteile formen ein Gesamtwerk, das irgendwie in keine Schublade passt. Selbst der serienmäßig verbaute 240 Megapneu erscheint im Verhältnis zum Fender ziemlich klein. Mit genau so einem Gerät stoppte ein Kunde mit Kilometerstand 41 beim bayrischen Customizer H&B. „Das Ding fährt sich absolut geil, das Fahrwerk ist super und die Leistung genial. Aber das Aussehen, damit fahre ich keinen Meter mehr. Macht was!“ Da Peter und Ludwig nicht auf den Umbau eines bestimmten Motorradtyps festgefahren sind, ließen sie ihren Gedanken freien Lauf und präsentierten Vorschläge für eine 280er Hinterradpelle und noch ein paar Kleinigkeiten. Da sah der Kunde eine VN 2000, die sich momentan im Aufbau befand.

Wegen der von Hause aus guten Fahreigenschaften blieben die Gabelbrücken ohne Reckung. Bei hohen Geschwindigkeiten presst der Spoiler die Fuhre auf den Boden – oder ist er einfach nur schön?

## Tausche Serienbike gegen Custombike

„Warum hab ich nicht so was?“ meinte der Unzufriedene und war nicht mehr von diesem Bike wegzubewegen. So ergab es sich, dass die 1800er Intruder schon mit dieser minimalen Laufleistung den Besitzer wechselte und der alte Owner jetzt mit seiner Kawasaki mehr als glücklich ist. Peter riss bis zum Anfang der eigentlichen Umbauaktion schliesslich noch knapp 500 km ab. „Das Ding hat wirklich ein super Fahrwerk, mit 125 PS genug Power, und mehr als 1800 ccm braucht auch keiner.“ Und weil das Fahrwerk so genial ist, durfte hier auch so gut wie nichts verändert werden. Die neuen Gabelbrücken, die die Führung der Upside-Down Gabel übernehmen sollten, mussten deshalb komplett ohne Reckung auskommen. Passend zum protzigen Auftreten fiel die Dimensionierung etwas größer aus, oben 40 und unten 60 mm dickes Aluminium mit je zwei bzw. drei Klemmschrauben pro Holm.

Geführt wird die Fuhre von einem V-Team Lenker, der aber nicht mal eben aus der Serienproduktion entwich. Es handelt sich um einen 30 mm Wishbonelenker mit Kabelinnenführung, der an den Enden konisch auf Einzölligkeit zuläuft. Das ermöglicht einen flüssigen Übergang zu den Rebuffini-Armaturen, ohne diese aufdrehen zu müssen.

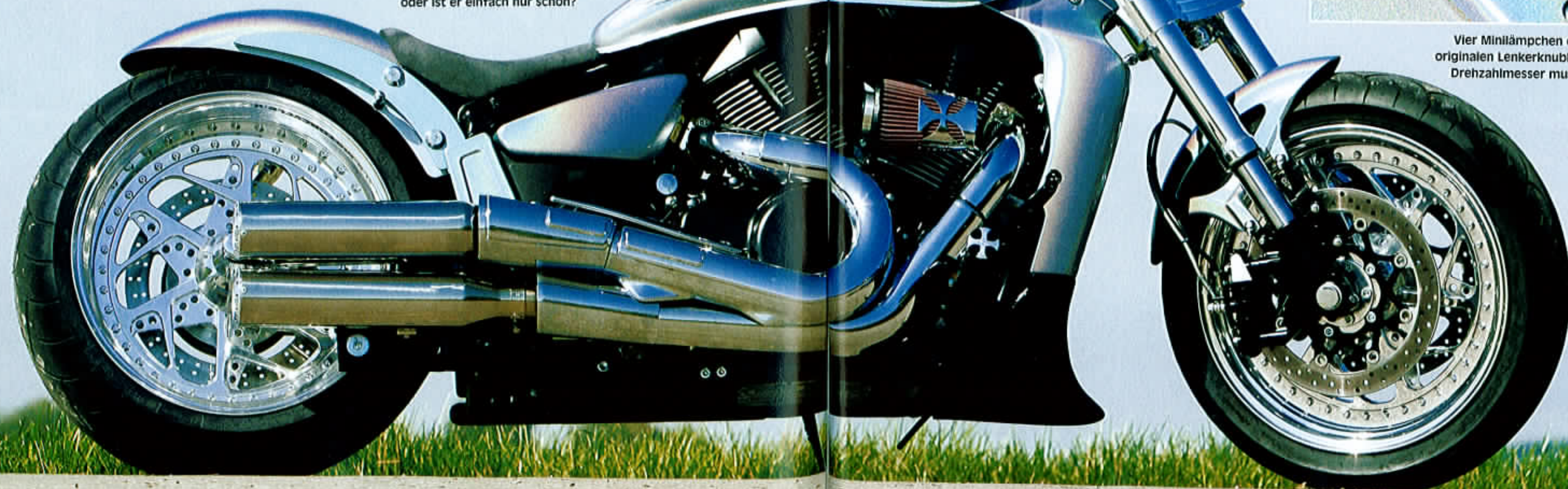
## Ähnlichkeiten zu alten Truden sind nur oberflächlich

Obwohl die hintere Antriebseinheit auf den ersten Blick sehr stark an die bekannten VS-Modelle erinnert, beherbergt sie doch einen gravierenden Unterschied. Die Schwinge ist nämlich aus Alu, was das einfache offene Laufenlassen des Kardans erheblich erschwert, also musste es ohne gehen. Der anfangs geplante →

Aus dem Harley-Regal: Die V-Rod Lampe wurde mit einer Halterung von H&B befestigt



Vier Mini-Lämpchen ersetzen den originalen Lenkerknubbel – auf den Drehzahlmesser muss verzichtet werden



## TECHNO

SUZUKI M 1800 R INTRUDER | BJ. 2008

## MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohc-Viertventler,  
1783 ccm (Bohrung/Hub 112 x 90,5 mm)

Gemischauflbereitung ..... Kraftstoffeinspritzung  
Luftfilter ..... Hyperforcer mit H&B Ansaugrohren  
Auspuff ..... Krümmer und Kat original mit  
H&B umgeänderten Anschlussstücken  
und 80 mm VA-Miller-Endtöpfen  
Getriebe ..... Fünfgang  
Sekundärtrieb ..... Kardan  
Leistung ..... 125 PS (92 kW) bei 6000/min  
Drehmoment ..... 120 Nm bei 5000/min  
Höchstgeschwindigkeit ..... 200 km/h

## ZUBEHÖR

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen,  
modifiziert von H&B

Schwinge ..... modifiziert von H&B  
Gabelbrücken ..... H&B New-Line, 300 mm breit  
Stoßdämpfer ..... orig. Monofederbein,  
Umlenkung von H&B für  
Tiefenlegung umgebaut  
Räder ..... vorne 4 x 18" H&B New-Line  
mit 130/70-18  
hinten 10 x 18" H&B New-Line  
mit 280/35-18  
Bremsen ..... vorne Radialbremsanlage mit  
orig. Scheibe, hinten 4 Kolben  
RST Stocker Bremszange auf H&B-Scheibe

## ZUBEHÖR

Lenker ..... V-Team  
Sitz ..... H&B  
Tank ..... original, Dashboard m. Kontrolleuchten  
Schutzbleche ..... H&B  
Fußrasten ..... TB Cross Line  
Lampe ..... V-Rod mit H&B Halterung  
Rücklicht ..... LED weiß  
Blinker ..... Kellermann Micro weiß  
Bugspoiler ..... H&B

## METRIE

Leergewicht ..... 300 kg  
Radstand ..... 1715 mm

## INFO

H&B Motorcycle  
Am Gigelsberg 14, 86470 Thannhausen  
O/Fax (08281) 4774 oder (08285) 697  
h-b-motorcycle@t-online.de  
www.H-B-Motorcycle.de

Preisbeispiele aus dem  
Programm von H&B

H&B New Line Gabelbrücke, 300mm ..... 980,- EUR  
Felge H&B New-Line 4 x 18" ..... 1350,- EUR  
Felge H&B New-Line 10 x 18" ..... 1650,- EUR  
2-in-2 H&B Auspuffanlage  
mit Miller-Endtöpfen ..... 1180,- EUR  
H&B Two Eighty Stahl-Heckfender ..... 690,- EUR  
Bugspoiler M1800 New Line ..... 199,- EUR

## AM GASGRIF

Die absolute Umgewöhnung, denn vom  
Fahren her hat die 1800er mit klassischen  
Choppern nicht mehr viel zu tun. Mit den 125  
PS stehen fast doppelt so viele Pferdchen wie  
bei VS-1400 oder Wild Star bereit. Und die  
Radialbremsen sind die gleichen wie bei der  
Rennschwester GSX-R

## CB-KURZWERTUNG

Motor	Fahrwerk	Kaufteile	Alltag
+++	+++	+++	+++



Knapp und knackig liegt  
der Heckfender über  
dem 280er-Reifen



Skull: Der namensgebende Totenkopf  
erscheint - mal beleuchtet, mal nicht -  
an diversen Stellen des Bikes

Dreihunderter Reifen blieb deshalb im Regal und gab dem 280er  
den Vortritt. Verrichten kann er seinen Rundlauf jedoch auf einer  
extra neu gestylten Felge. Hierbei erfüllte sich Peter einen alten  
Traum. Als Fan amerikanischer Schlitten wählte er das Aussehen  
einer Hot Rod-Felge, die ihm vor grauer Zeit in Amerika über den  
Weg gerollt ist. Für das Erstlingswerk mussten die komplette hin-

tere Antriebseinheit und die Bremscheiben zum Anpassen mit  
eingeschickt werden.

Auch der Austausch der Endtöpfe gestaltete sich schwieriger, als  
auf den ersten Blick gedacht. Der obere Topf ist zum Glück gesteckt  
mit Schelle, der Untere hingegen durchgängig geschweißt. Also  
musste die Flex kreisen. Zwei neue Edelmetalladapter sorgen für den  
schlüssigen Kontakt der beiden 80 mm Miller-Töpfe mit den ver-  
chromten Original-Krümmer. Neben einigen weiteren optischen  
Retuschen wurde das Bike rechtzeitig zum Intrudertreffen fertig  
gestellt. Wenn man bedenkt, das H&B mit der 1400er Intruder in  
das berufsmäßige Customizing einstieg, hat sich für sie mit der  
1800er der Kreis wieder geschlossen.

## FAZIT

Was das Werk vergeigt, das muss der Customizer ausbaden.  
Und wenn das Endergebnis auf den ersten Blick nichts  
mehr mit der Serie zu tun hat, dann ist es  
ein Erfolg auf ganzer Linie.



Um den Einblick in die Felge nicht zu stören, mussten kurze Auspufftöpfe dran

