

LITTLE SISTER

Wer sich ein Custombike auf Suzuki VS 800-Basis in den Kopf gesetzt hat, braucht Phantasie und Geschick, oder kann man seinem Händler bei der Veredelung freie Hand zu lassen?

ARTIKEL AUS DER AUSGABE 1/06
CUSTOMBIKE



Gedächtnisverlust: Hinten erinnert nichts mehr an die VS 800. Auch die Gabel läßt keinen Rückschuß auf die Herkunft zu



Hier züngeln die Flammen direkt am sonderangefertigten Sitz

Die Suzuki VS 750 war die erste Inrunder, die 1986 am Asphalt deutscher Straßen schmutzern durfte. Jedoch stand sie seither im Schatten der im Folgejahr den Markt erobernden 1400er, woran auch die fünf Jahre später folgende Hubraumvergrößerung auf 800 ccm nichts änderte. Bei den Berufscustomizern fanden die kleinen Inrunder kaum Beachtung. Volker von der Biker-Schmiede in Berlin kam mehr oder weniger aus Zufall dazu, sich der Kleinen anzunehmen. Bei der VS 750 seiner Frau hatte sich nämlich im Ape der Kupferwurm eingenistet, und damit nahm der Umbau seinen Lauf. Von dem Endergebnis war die Kundin Christiane, bis dahin GSX-Fahrerin, absolut begeistert. So kam es, daß sie während einer Tour im Bremer

Raum bei einem dortigen Händler über eine VS 800 stolperte. Nach der Probefahrt folgten die Formalitäten, um das Bike nach Berlin zu bekommen.

Wenig Vorgaben lassen viel Spielraum

Zurück in der Bundeshauptstadt ging's der Trude sofort an die angeschraubten Teile. So erreichten Volker von der Biker-Schmiede lediglich Rahmen, Wasserkühler, Motor, Dragbar und Lenkerblinker. „So, und nu machma wat schoenes draus“, meinte Christiane und kehrte der Karre den Rücken. Ein paar Tage später schleppte ihr Freund noch die Räder einer VL1500 an, die sie billig erstanden hatten. Außer der Farbe Silber war es das dann schon mit den Vorgaben.

Die Biker-Schmiede hatte freie Hand – was für ein Vertrauen! Um die Kundin nicht zu enttäuschen, überlegte Volker lange. Dann kam alles Knall auf Fall und das Bike mußte innerhalb von sieben Tagen auf die neuen Räder gestellt sein. Diese machten dabei wohl die geringste Arbeit, da hinten wegen der dünneren Achse nur neue Lager von Noten waren. Für den mittigen Lauf des vorgesehenen 200er Reifens war eine andere Schwinge von Noten. Hier fungierte die große Schwester VS 1400 als Spender. Trotz Rahmenverlängerung um 2,5 cm blieben aber überwindbare Abstände zu den Schwingelagern übrig. Das brachte den Vorteil mit sich, daß Kardan und Aufsatzpunkt des Antriebs-Prozess durch eingepaßte Abstandshülsen in Einklang gebracht werden

konnten. Und da sich das Schweißgerät in greifbarer Nähe befand, wurden die Federstruts und das Schutzblech auch gleich angeschweißt.

Umbau mit Hilfe der großen Schwester

Als Ritz-Vertragshändler lag es nahe, die im Laden vorrätigen Produkte zu verbauen. Da aber auch unter den ausgesuchten Teilen fast alles für die 1400er gedacht war, mußte Volker handwerkliches Geschick zeigen. Für die Verwendung der Rastenanlage erhielt der Rahmen neue Aufnahmen, neue Abstandhalter für den Wasserkühler entstanden auf der Drehbank. Konsequenz bestimmte auch bei der Gabelkonstruktion das Endergebnis. Die Standrohre der kleinen Truden haben →



Zwei auf einen Streich: Halterung und Schaltzentrale bilden eine Einheit



Gut verpackt: Sigma-Digitaltacho im Eigenbauegehäuse



Spenderhülse: Paßt von der 1400er, denn auch die Kleine heißt VS

nur einen Durchmesser von 39 mm, also 2 mm weniger als bei der 1400er. Bei den ausgesuchten RST-Gabelbrücken klappten 41 mm-Bohrungen für die Standrohre. Klar hätten auch Hülsen über den Original-Standrohren ihren Zweck erfüllt, aber Volker ist nicht für halbe Sachen. Also fanden sich Standrohre der großen Schwester in der 800er wieder. Die obere Brücke mußte auch eine für sie nicht übliche Aufgabe übernehmen, die

Kontrollleuchten fanden nämlich zwischen den Risern ihr neues Zuhause.

Die dreidimensionale Farbveredelung verdankt ihre Ausführung einem Zufall. Auf der V-TWIN Expo 2000 bei Custom Chrome in Mainz blätterte Volker in einer dort ausliegenden Zeitung. In den Annoncen entdeckte er die liquid flames. Der Händler hatte sie für Autos gedacht, aber warum sollten sie nicht auch ein Bike schmücken. Damit die Flammen dauerhaft halten, muß der Lack absolut sauber sein, sonst pellen sich die Teile wie schlecht geklebte Tapeten ab. Da alle Teile soundso gefüllert und grundiert wurden, gab's hier keine Schwierigkeiten. Dank Überlackierbarkeit zeigten sich die liquid flames nach zwei Schichten Basislack und vier Schichten Klarlack in dem selben Silber wie die übrigen Teile. Als Christiane nach über einem Monat ihr Moppet endlich zu Gesicht bekam, leuchteten ihre Augen und sie wußte: Vertrauen ist gut und – in diesem Fall – Kontrolle nicht nötig.

FAZIT

Durch Ideenreichtum und handwerkliches Können kreieren Customzer immer wieder geile Custombikes aus ungewöhnlichen Basis-Motorrädern. So schafft es auch die 800er-Intruder, aus dem Schatten der großen Schwester zu treten

Arbeitserleichterung: das Vorderrad der VL 1500 muß normalerweise mehr Gewicht ertragen



TECHNO

SUZUKI VS 800 INTRUDER | BJ. 1994
BEITRÄG: CHRISTIANE MARTINNIKA

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohne Ventiltast
805 cm³ Bohrung/Hub 63 x 74,4 mm

Vergaser	2 Mikuni-Vergaser 36 mm
Auspuß	Krümmen VS 1400, Supertrap-Endschalldämpfer mit Ventileinleit
Getriebe	Fünfgang
Sekundärtrieb	Kardan
Leistung	50 PS (57 kW) bei 6400/ min
Drehmoment	65 Nm bei 4000/ min
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h

FAHRWERK

Rahmen	Doppelstreifen Stahlrohrrahmen, Rahmenverbreiterung
Schwinge	VS 1400
Gabel	RST-Gabelbrücken mit 5° Rückung, Tauchrohre
Stoßdämpfer	29 cm Blauco
Räder	V, 1700
Bereifung vorne	140/80-16
Bereifung hinten	200/70-15
Bremsen	vo. und hi Braking-Bremscheibe und RST 4 Kolben-Bremszylinder



Wo früher die Trommel arbeitete, thront nun die RST-Zange über der Scheibe

ZUBEHÖR

Lenker	Dragbar
Sitz	Sonderanfertigung
Tank	VS 1400-Tank
Schutzbleche	Biker Schmiede/ BK
Fußrastenanlage	Ritz
Lampe	LMC
Rücklicht	LED
Blinker	Kleiermann
Tacho	Biker Schmiede
Nummernschildhalter	seitlich Biker Schmiede
Sonstiges	Gabelcover VS, Adapterkegel für Vorderschwell

METRIE

Leergewicht	250 kg
Radstand	1590 mm

INFO

Biker Schmiede
Hörniger Str. 37, 12625 Berlin-Mahlsdorf
☎ (030) 56290654, Fax (030) 56290654
www.biker-schmiede-berlin.de

AM GASGRIFF

Dank der vielen verwendeten Teile der Big Block-Truden ist das Fahrwerk stabiler geworden. Die 5% dickeren Holme erhöhen die Wunschsenswerte Verdichtungsteilheit der Gabel. Das ist bei den verbauten Bremsenkomponenten um so wichtiger. Besonders die hydraulische Hinterradbremse bringt einen akuten Zugewinn gegenüber der senkenmäßigen Trommel.

CB-KURZWERTUNG

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