

EWIGER HELD

Was aus Suzukis erster Intruder alles werden kann, offenbart dieser Stealthfighter. Dahinter steckt ein Kämpferherz, das niemals aufgibt

TEXT UND FOTOS: STEPHAN H. SCHNEIDER

ARTIKEL AUS DER AUSGABE 5/08
CUSTOMBIKE



Suzukis Bestseller VS 1400 dient auch viele Jahre nach Einstellung des Deutschland-Imports noch immer als beliebte Umbaubasis

Die Zukunft begann in der Vergangenheit. Als Flash Gordon den Weltraum eroberte, trieben ihn nur Finselstriche und Hollywood-Feuerwerk an. Juri Gagarin war dann schon ein Fliegerheld aus Fleisch und Blut, den die Sowjetunion an der Spitze einer umgebauten Interkontinentalrakete in die Schwerelosigkeit schoss. Und Neil

Armstrong wurde mit einem dreistufigen Monstrum von der Höhe der ägyptischen Pyramiden zum Mann im Mond. Helden für die Ewigkeit, die auch in ferner Zukunft nie altbacken, sondern jung und mutig wirken werden.

Und sieht diese Maschine aus, als wäre ihr Konzept über 20 Jahre alt? Was hätte aus der seligen Intruder, dem ersten wahren

Eindringling ins US-Imperium, nicht noch alles werden können. Doch die Sorge ums Weltklima ließ ihren luft/ölkühlten Vergaser-Motor viel zu früh sterben, weil solche Technik angeblich nicht zukunftstauglich ist. Dabei jagt inzwischen BMW mit der HP2 Sport über 130 Pferde aus weniger luftgekühltem Verbrennungsraum, und KTM beatmet in seiner 950er Enduro deren 98 durch Vergaser. Da sollten doch die 60 Tiere aus der 1400er auch nicht zwangsläufig als Umweltschweine geboren werden. Die alte Trude könnte noch immer ein Preisbrecher gegen XVS 1300 und Konsorten sein. Dass ihr luftiger V-Twin trotz der wässrigen M 1800 keineswegs zum alten Eisen gehört, beweist die C 1500. Leider orientiert sich deren Design am Barock von US-Wohnzimmersofas, statt Harleys V-Rod Paroli zu bieten. Wie selbst die noch zum Starfighter mutieren kann, zeigen die No Limit Customs von Holger Schnell.

Und genau deren Linie hatte es Tony angetan, als die Stealth-Jäger erstmals auf der CUSTOMBIKE-Messe standen. Dass seine Suzuki Intruder einen solchen Neustart aufgrund dramatischer Umstände erfahren würde, war allerdings nicht zu ahnen: Auf einem Rastplatz überfuhr ein Lastwagen beim Ausparken den neben ihm stehenden Tony samt Motorrad, zerquetschte ihm →



linken Unterschenkel und Fuß. Die eigentlich unvermeidliche Amputation konnte nur mit großen Mühen verhindert werden, und dass er heute wieder schalten kann, grenzt an ein medizinisches Wunder. Eine Schaltwippe ermöglicht nun den Gangwechsel stets von oben nach unten. Denn Motorrad fahren wollte Tomy wieder, da gab's nie Zweifel. Während er Monate lang in der Klinik lag, hatten die betreuenden Biker seiner Familie, und Volker Löhning begann die Wiederbelebungsmaßnahmen am Motorrad. Da die Rastenanlage samt Aufnahmen eh fällig war, konnte der Berliner Biker Schmied gleich noch das Rahmenheck kürzen, um die NLC-Formteile nach den notwendigen Modifikationen ihrer neuen Bestimmung zuzuführen. Legend Air-System hinten und Marzocchi-Gabel vorn bringen das angejahrte Chopper-Fahrwerk auf die Höhe der Zeit, unterstützt von drei modernen Wave-Brems scheiben, mit der hinteren als mittig liegender Perimeter-Bremse. Klassische Raddurchmesser von jeweils 18 Zoll erden dabei das Flugboot, verbinden es mit traditionellen Techniken. Und wie so oft, tauscht die finale saubere Optik mit innen liegenden Leitungen über die Teufel im Detail hinweg, die vor der Fertigstellung massenhaft zu verstreuen waren.

Die abschließende Fahrbarkeit konnten sie natürlich nicht verhindern, zumal in Tomys Fall die Funktionalität aller Komponenten oberste Richtlinie ist.

FAZIT

Die zukunftsweisende Optik dieser Intruder könnte die Marke zu mehr Mut inspirieren. Für Besitzer Tomy ist sie sowieso mehr als symbolisch

Marzocchi meets Legend Air. Auch das Fahrwerk wurde einer Kur unterzogen



Sieht diese Maschine etwa aus, als wäre ihr Konzept über zwanzig Jahre alt?

TECHNO

SUZUKI VS 1400 INTRUDER | BJ. 1993
BESTZER: THOMAS WEGENER

MOTOR

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakter, ohc-Dreizylinder, 1360 ccm | Bohrung/Hub 94 x 98 mm

Luftfilter K&N
Auspuff BSB Big Pipe
Kupplung hydraulisch
Getriebe Fünfgang
Sekundärantrieb Kardan
Leistung 6,1 PS bei 5000 /min
Drehmoment 10,5 Nm bei 2800 /min
Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

FAHRWERK

Doppelschalen-Starrrohranlen-
gekürztes Heck

Gabel Marzocchi, Up side down
Gabelstreuern BSB / Selen
Gabelcover BSB
Schwinge 585, modifiziert
Stoßdämpfer Legend Air
Räder ThunderBike
vorn in 140/70-18, hint. 300/55-18
Bremsen vorn BSB New Wave II
..... hint. RST 2 x 4 Kolben
..... hint. Braking Wave Perimeter
..... hint. RST 2 x 2 Kolben



ZUBEHÖR

Lenker BSB, 55 mm
Griffe BSB
Hohel K-Tech
Fender NLC / BSB
Rostri RST
Tank BSB im Rahmenheck
Lampe BSB
Blinker Kallemann Rombus
Kennzeichenhalter BSB

METRIE

Leergewicht 230 kg
Radstand 1620 mm

INFO

Biker Schmiede Berlin
Hamburgerstr. 27, 12623 Berlin
T: 030 56290855, Fax 030 56290854
www.biker-schmiede-berlin.de

AM GASGRIF

Der altgediente 45° V-Twin kombiniert traditionelle Kühlung mit legendärer Zuverlässigkeit, das Leistungsgewicht ist dabei durchaus erträglich. Fahrwerk und Optik genügen sowieso der Agenda 2020.

CB-KURZWERTUNG

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

Geglückte Adaption: Sämtliche Lackteile stammen von NLC und wurden ursprünglich für die Harley-Davidson V-Rod entwickelt