

musste, immer Herr der Lage und verzögerten sehr ordentlich. In Details steckt viel Aufmerksamkeit und Knowhow, was sich am Beispiel des Seitenständers zeigt. Schon beim Briefing nahm ich einen Punkt nebenbei wahr, den ich erst am Bike verstehen sollte. Die Ingenieure haben versucht, die Maschine so auszubalancieren, dass sie leicht von der Seitenständerposition in die Aufrechte zu rücken ist. Der eine oder andere Leser mag jetzt einwenden, welche Bedeutung dies habe, doch alle die nicht täglich ihren Leib im Fitnesscenter stählen, oder die keinen spitzen Körperhebel ihr eigen nennen, die werden dieses Detail im Alltag als sehr clever und nützlich empfinden. Überhaupt muss man sagen, ist das Handling gerade im Schrittempbereich bzw. beim Reversieren überraschend gut ausgefallen. Es gab keine einzige Situation, in der ich die massive Suzuki im Rangiermodus verfluchen hätte können.

Ich ließ die speedorientierte Meute ziehen. Endlich konnte ich cruisen und genießen.

In kaum einer Situation gab sich der Cruiser nicht souverän. In schnellen welligen Kurven hatte ich mit schiffartigem Seegang gerechnet und war dann hoch erfreut als zwar etwas

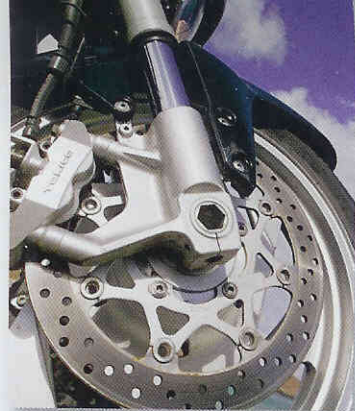
Bewegung in die Führe kam, die aber nie erschreckende Ausmaße annahm. Nachdem der letzte Photopunkt aufgesucht war, ließ ich die Intruder gemütlich Richtung Hotelanlage zurück rollen. Ich fuhr jetzt alleine und hielt mich ziemlich genau an die gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitsangaben. Hier offenbarte die 1800er, für mich, ihre wahren Stärken. Es war ein herrlicher Ritt, Spitzen sound, satte Straßenlage, und die Gewissheit, dass zwei der weltgrößten Kolben, die je in einen Auto- oder Motorradmotor eingepflanzt wurden, unter mir ihren Dienst verrichteten und ich ohne langes Zurückschalten jederzeit durch das Abknicken meines rechten Handgelenkes mächtige Power entfesseln konnte. Die Suzi ist beim Cruisen echt eine Macht und lässt auch eine gute Portion Stolz mitfahren. Technisch ist man, unter anderem mit Up-Side-Down Gabel, modernster Einspritzung, LED Rücklicht und LCD Display ganz vorne dabei und man freut sich über das perfekte Funktionieren der Maschine. Man cruist auf der Intruder traumhaft gut, und wenn man zum Beispiel

irgendwann bei einem 80er das Bedürfnis hat, forsch den Gashahn zu öffnen, dann setzen die beiden gewaltigen Kolben eine Beschleunigung frei, die mich echt hart traf.

Das ging ohne runterzuschalten und war so vehement, begleitet von einem epochalen Auspuffröhren, dass es mich überraschte und überwältigte zugleich. In meinem Kopf war noch immer das Standardbild des 50 PS Choppers für diese Fahrzeugkategorie abgespeichert, doch Suzukis Powermaschine hatte mit diesem Bild soviel zu tun, wie das Gitarrensolo vom Herrn Slash mit einem Flötenkonzert der katholischen Knabenschule.

Letztlich sei gesagt, die Intruder M1800R ist ein gewaltiger Cruiser mit großem Potential und beeindruckender Ausstrahlung.

Grungeman Smirnoff
Fotos: Targetpress



REITWAGEN-TECHNIK

SUZUKI INTRUDER M1800R

MOTOR		Gabel:	Up Side Down
Bauart:	54° V-Twin/4V/flu. gek.	Reifen v.:	130/70 R18
Hubraum:	1.783 ccm	Reifen h.:	240/40 R18
Bohrung x Hub:	112 x 90.5 mm	Bremsen v.:	rad./Doppels. 310 mm
Leistung:	125 PS/ 6.200 U/min	Bremsen h.:	Scheibe 275 mm
Drehmoment:	160 Nm /3.200 U/min.	SONSTIGES	
Verdichtung:	10.5 : 1	Sitzhöhe:	700 mm
Gemischaubereitung:	Einspritzung 56mm ISC	Tankinhalt:	19 Liter
Getriebe/Antrieb:	5-Gang, Kardan	Trockengewicht:	315 kg
FAHRWERK		Bauartgeschw.:	ca. 215 Km/h
Rahmen:	Doppelschl./ Stahl		
Radstand:	1.715 mm	Preis:	15.999,- Euro





Zunächst erteilte mich die dringliche Botschaft aus der Redaktion: „Grungeman, wir brauchen ein richtiges Viech, das die neue 1800er Chopperei von Suzuki, der vorausseilenden Sage nach die gewaltigste und brachialste Intruder aller

Zeiten, auf Fuerteventura niederringt. Pack deinen Kampfhelm ein und nimm das dickste Leder, das du hast. Die Fuhre dürfte ein feuerspeiender Drache sein.“ Sehr gut. Die Vorstellung war klar und schön: In den Flieger steigen, ein paar Stunden über den Wolken dösen, auf der Insel unter Palmen die M1800R ausfassen und mit unendlichem Schmalz durchs sonnige Land cruisen. Von wegen: „... wir brauchen ein richtiges Viech ...“. Vollkommen egal, wie gewaltig Chopper sind, sie sind keine Rennmaschinen, sie sind zum Gleiten auf der Welt. Und darauf freute ich mich sehr. Die Sache verkomplizierte sich aber, noch ehe sie begonnen hatte: Wegen Eisregens gesperrte Flughäfen in Mitteleuropa lösten eine kafkaeske Umbucherei aus und mündeten in einer Odyssee, die nach 22 Stunden am frühen Morgen im Hotel auf Fuerteventura endete. Ohne Gepäck. Das hatte im Zuge der Irrfahrten offensichtlich die Orientierung verloren.

Ich ließ meinen Daumen auf den Startknopf nieder und das Gewaltviech erwachte.

Nach einem tiefen, aber nicht



besonders ausgiebigen Sekundenschlaf saß ich morgens etwas benommen bei der Pressekonferenz und benahm mich genauso wie die altgedienten ehrwürdigen Herren vom Reitwagen: Während die Marketiers und die Ingenieure mit großen Worten schwadronierten, schlief ich immer wieder ein. Das hat man mir so beigebracht: „Wichtig ist nur, wie das Eisen dann fährt. Die Schwaferei verlangt keine erhöhte Aufmerksamkeit, aber bei einem bestimmten Stichwort musst du hellwach sein und rasch handeln. Konditioniere dein Unterbewusstsein auf das Wort: Buffet! Und sobald es gefallen ist, schlägst du unerbittlich zu.“ Soweit die Theorie. Die Praxis am Morgen hatte aber kein Buffet. Und die Worte der Ingenieure, die in mein dämmernes Bewusstsein drangen, waren nicht uninteressant: Intruder Maschinen von Suzuki gibt es seit zwanzig Jahren, und die jüngste haben sie mit Superlativen und technischen Highlights ausgerüstet: 240er Walze, USD-Gabel mit radial aufgenommenem Anker aus der GSX-R 1000, Vierventil V2 mit 112 mm dicken Kolben, Einspritzung, 125 PS und 160 Nm. Na bitte, also jetzt her-mit dem Bock. Relaxed platzierte ich meinen Hintern auf eine silberfarbene 1800er, ich ließ meinen rechten Daumen auf den Startknopf nieder und das Gewaltviech erwachte. Kurze Gasstöße förderten einen nahezu brutalen Sound zutage. Das muß der Ingenieur gemeint haben, als er von großen akustischen Forschungsprojekten sprach, um die Welt mit dem Donner eines riesigen V2 zu beschallen ohne die strengen Geräuschnormen der EU zu verletzen. Respekt, das brüllte bitterböse. Die ersten fünf Schwünge lang fand ich den Powercruiser etwas kurvenunwillig, dies legte sich aber schnell und dann kam ich mit der doch ca. 340 kg schweren Suzuki und dem mächtigen 240er Wuzler gut zurecht. Lasset uns ganz relaxed durch die Welt fahren! Leider nur ein frommer Wunsch. Denn nachdem wir die ersten zehn Minuten bis zur nächsten größeren Strasse gecruised waren, öffneten alle plötzlich gewaltig das Feuer. Wenige Wimpernschläge später war ich mit über 200 km/h auf der Landstrasse unterwegs und war froh, daß sie der Intruder die Bremsen der Kilogixxer verpasst haben. Das gab mir Vertrauen in dieser heillosen kollektiven Speedorgie. Sicher, 125 PS und 160 Nm sind sehr viel, aber trotzdem: Die Intruder ist keine

Rennmaschine, sondern ein Chopper! Die südlichen Backen dicht am Asphalt, die Arme breiter als breit und die Beine ebenfalls breit und schön weit vorne positioniert. Da schaut man sich die Palmen an, genießt die Küstenabschnitte und blickt auf das unendlich weite Meer. Aber so wie wir mit dem gewaltigen Bock durchs Land zippten, war das unmöglich. Mir persönlich bescherten die zaunlosen Ziegenversammlungen, die immer wieder am Straßenrand stattfanden, ein leichtes Gefühl der Unruhe, aber die Intruder ließ sich davon nicht beirren, lag satt auf der Strasse und ließ sich willig in jedem Gang ausdrehen. Ihr roter Bereich beginnt erst bei 7.500 U/min, was im Vergleich zu sonst bekanntem Cruisermaterial von nicht unerheblichem Vorteil ist. Sowohl das große Feuer als auch das schaltfaule Cruisen liegt der dicken Suzi. Unsere Route führte uns auch durch wenig belebte Ortschaften, in denen das Tempo zumindest auf 90 km/h reduziert wurde und mir ein wenig Luft zum Durchatmen blieb. Dabei ist der Luftdruck auf Oberkörper und Kopf, durch die tiefe Sitzposition und die hohe Scheinwerferverkleidung bzw. Drehzahlmesserumrandung eher zu vernachlässigen, nur der Widerstand der breit aufgestellten Beine machte mir in Bereichen um zwei Kilo doch etwas zu schaffen. Und das wurde natürlich nicht besser, als wir Topspeed 230 fuhren.

Der Widerstand auf den breit aufgestellten Beinen bei 200 ist groß. Und bei 230 ist das natürlich nicht besser.

Als ich den weiteren Streckenverlauf sah, mit den engen Kurven und Kehren, dachte ich mir, ob dies das Richtige für die dicke Suzi sei, doch auch hier wurde ich eines Besseren belehrt. Die Intruder war, für ein Fahrzeug ihrer Klasse, ohne großen Kraftaufwand durch die engen Schwünge zu treiben, auch in langsamen Passagen war sie nie schwerfällig, was mich positiv überraschte, und auch ein relativ weites Umlegen war möglich. Hier bin ich froh, dass der Suzi flexible Fußraster spendiert wurden und keine starren Trittbretter. In vielen Punkten arbeitet die Suzuki unauffällig, sauber und problemlos. Die Schaltung funktioniert bestens, der Schwerpunkt sitzt tief, das Handling ist somit unkompliziert, die Bremsen beißen ordentlich zu und waren, bis auf eine Situation, in der ich unvorhergesehen viel Schwung in kürzester Zeit abbauen