



Teilemix. Man stelle sich dieses Motorrad in properem Serientrimm vor. Schon wäre die unpräntiöse Alternative zur Ducati Multistrada am Start

SUZUKI DL 1000 SM

Das Rezept ist an sich ganz simpel. Man nehme eine Mischung aus bewährten und kostengünstigen Serienteilen, kombiniere das Ganze mit einem Konzept **FÜRS REALE LEBEN** und dem besten je gebauten Japan-Twin. Fertig ist das Budget-Funbike

TEXT: JO SOPPA FOTOS: ANDY GLÄNZEL (1), SOPPA

In den letzten Jahren ist den japanischen Herstellern fraglos ein wenig an Esprit verloren gegangen, wenn es um die Konzeption neuer Motorräder ging. Technisch pendelte das stets zwischen anspruchsvollem Motorenbau und kostengünstiger Großserienfertigung. Was die Konzepte anging, verließ man sich auf die Einflüsterer aus den zentralen Märkten Europa und den USA. Wenn sich die größte Schnittmenge aus allen Vorstellungen und

Wünschen finden ließ, machte man sich zielgruppenorientiert ans Werk.

Dabei entstanden zwangsläufig Motorräder, die den Käufern durch ihre Ausgefeiltheit von Anfang an den Verwendungszweck vordiktierten. Der Tourer für die große Fahrt, der Sportler für den Rennstreckenfan, die Enduro für den Schotterpassfahrer und das Naked Bike für den fiktiven Fahrer, der angeblich nur noch durch Großstädte schlendert und vor Eiscafés einen stilvollen Halt

einplant. Das alles hatte nur noch mit den Realitäten in den Marketingabteilungen, aber nichts mehr mit den Ansprüchen der zwanglos mit dem Thema Motorrad liebäugelnden Kundschaft zu tun.

So verlor sich allmählich das Interesse an neuen Motorrädern. Alles zu vorhersehbar und zu wenig inspirierend. Dabei haben es die japanischen Hersteller wahrlich nicht nötig, in Sack und Asche zu gehen. Sie bauen herrliche Motoren,

wissen seit jeher, wie man das Letzte aus den Metallen herausholt und standen schon mit Feuereifer und Kreativität wieder zum Motorrad, als man hierzulande als hochmütig feine, zur Demokratie zwangsgewendete Gesellschaft, jedem Zweiradler am liebsten die Staatsbürgerrechte entzogen hätte.

Lange Rede, kurzer Sinn. Was fehlt, sind Motorräder, die dem Besitzer nichts vorgeben. Keine Zwangsjacken. Das Schöne dabei ist, dass die Hersteller derartige Motorräder nur so aus dem Ärmel schütteln könnten. Wie das etwa aussehen könnte, das zeigt uns Achim Gajkowski vom Moto Center in Hannover.

Für sein Budget-Allround-Spaßmotorrad bediente er sich einfach bewährter Einzelkomponenten japanischer Großserienkunst. Nicht zu vergessen eine Prise europäischer Motorrad-Kultur. Auspuff-Endtöpfe und Scheinwerfermaske entspringen österreichischer Fertigung.

Die Basis dagegen geht unverkennbar auf Suzuki zurück. Von der Touring-Enduro DL 1000 stammt das Fahrgestell, den milde überarbeiteten V-Twin dagegen steuerte das Schwestermodell SV 1000 bei. Der 17-Zoll-Radsatz wiederum brachte

selbstverständlich nicht zu kaufen. Also hieß es selbst Hand anlegen, ebenso am DL-Tank, der ohne seine klotzige Unterverschalung gleich viel freundlicher und leichtgewichtiger erscheint. Dezent es Nacharbeiten der Kontur mit Spachteln und ausformen war trotzdem angesagt.

Von der DL-Enduro übernommen wurde die konventionelle Telegabel. Etwas in den Brücken durchgesteckt, ergibt sich eine typische Straßenmotorrad-Geometrie mit etwas längerem Radstand. Die 1540 Millimeter machen das Funbike zwar nicht zum zackigen Kurvenfresser, dafür bleibt das Chassis vertrauenerweckend berechenbar und bei heiklen Fahrbahnoberflächen eine entspannte Fahrgelegenheit. Exakt das ist das Geheimnis dieser vollgetankt lediglich 218 Kilogramm schweren Suzuki. Ihre Lässigkeit und die fast schon Understatement-artig kaschierte Potenz katapultieren einen in eine längst verkannte Motorradwelt zurück. Nämlich in die des unverkrampften Darauflosfahrens. Denn die besondere Stärke dieser Kreation ist, dass sie keine zugespitzte Spezialistin ist. Das, was das Motorrad kann, ist grundsätzlich richtig. Und das, was es nicht kann, das ist immer noch nicht falsch.



Vorlage für die Serie. Achim Gajkowski mit seiner Suzuki-Kreation

Handfeste, universelle Motorräder für alle Lebenslagen. Die fehlen im Angebot



Lockeres Sitzen. Acerbis-Lenker mit Höherlegung aus dem Zubehörhandel

ehedem eine 2001er Suzuki GSX-R 1000 ins Rollen. Die Bremsanlage wurde bei dieser Gelegenheit gleich mit übernommen, vorne kommen allerdings Bremsscheiben von Lucas zum Einsatz.

Und die Sitzbank? Richtig geraten, die gehörte ursprünglich zu einer Yamaha R1. Das Rahmenheck musste für den Sportsitz abgeändert werden, und ein passendes Sitzkissen, das den Übergang zum DL 1000-Tank so elegant hinbiegt, das gab es

Merken Sie etwas? Ja, Sie kommen ins Grübeln. Mit so einem Motorrad wäre man für so gut wie alle Gelegenheiten ordentlich angezogen. Touring, Spaß auf der Hausstrecke, ab und an sogar ein Renntraining, und die Urlaubstour geht auch noch. Wenn Sie an diesem Gedanken auch morgen noch hängen bleiben, dann rufen Sie doch einfach mal bei Achim Gajkowski an. Er baut für Sie gerne so eine Suzuki. Bevor es das Werk tut. □



Lässig Kurven kratzen. Dafür ist die DL 1000 SM wie gemacht

TECHNISCHE DATEN: MOTO CENTER-SUZUKI DL 1000 SM

Preis: je nach Aufwand und Ausgangsbasis
Leistung: 120 PS (88 kW) bei 8500/min, maximales Drehmoment 102 Nm bei 7200/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 98 x 66 mm, Hubraum 996 ccm, Verdichtung 11,3. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 52 mm. Abgeänderte Serienkrümmer mit Remus-Endtöpfen, Elektrostarter, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichttringkette
Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen Typ Suzuki DL 1000. Telegabel Typ DL 1000, Ø 43 mm, Vorspannung einstellbar, Federweg 160 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, einstellbar, Federweg 162 mm. Räder von Suzuki GSX-R 1000, Modell 2001. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Typ GSX-R 1000 mit Lucas-Scheiben. Scheibenbremse hinten, Ø 260 mm. Lenkkopfwinkel 64 Grad, Radstand 1540 mm, Sitzhöhe 820 mm, Tankinhalt 22 Liter, Gewicht vollgetankt 218 kg, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg
Kontakt: Moto Center, Achim Gajkowski, Davenstedter Straße 153, 30453 Hannover, Telefon (0511) 31 32 30, www.motocenter.de