



CRUISER-KÖNIGIN – DIE SUZUKI M1800R



Gestatten, mein Name ist Geulen – Elmar Geulen – unter Motorradfahrern besser bekannt als Mr. Hayabusa. In spe werde ich der Penthouse-Leserschaft regelmäßig Zwei & Vierräder der besonderen Art näher bringen.

Seit über 30 Jahren dreht sich mein Leben hauptsächlich ums Motorrad. Letztes Jahr im Mai hatte ich mir bei einem Straßenrennen bei einem Horrorsturz das Genick dreifach gebrochen. Mir wurde mein Kopf in einer aufwändigen Operation mittels 9 Schrauben und einer Metallplatte mit der Wirbelsäule fixiert. Dadurch wurde mein Lebensalltag jäh verändert. Den Kopf drehen oder senken war nur noch minimal möglich. Bedingt durch die Operation konnte ich keine Rennhaltung mehr auf dem Motorrad einnehmen - meine 5 Rennhayabusas mit bis zu 400 PS standen sich in meiner Hall of Hayabusas die Reifen eckig...

Aber ich fiel als Familienmitglied der Suzuki-Family sehr sanft: Suzuki International Europe unterstützte meine Reha mit einem, meinem Handicap entsprechenden fahrbaren Untersatz: einer SUZUKI M1800R – einem Powercruiser mit 2 Zylindern auf satte 1800 ccm verteilt.

Dieses 125 PS-Bike ist für Mr. Hayabusas Begriffe eher ein zartbesaitetes Bike mit modernem Doppelnocken-V2 Motor. Es hatte für mich aber den großen Vorteil, dass ich mit meinem «fixierten» Kopf ideal geradeaus schauen konnte - der mächtige Lenker auf gereckten Lenkerhaltern ermöglichte mir so die ideale Sitzposition. Elmar war back on bike! Die Suzuki Intruder M 1800R war mir seit ihrer Einführung 2006 zwar bekannt, aber gehörte eigentlich nicht in mein Beuteschema. So kam ich wie die Jungfrau zum Kinde in den wahrlichen Genuss einer neuen «Erfahrung». Dieses sieben Zentner schwere Bike mit 240er Hinterradreifen und ellenlangem Radstand erscheint schon im Stand Ehrfurcht einflößend.

Doch wenn die «Fuhre» erst einmal rollt wird aus Skepsis ein breites Grinsen, vergessen sind die 350 kg Eigengewicht; das Fahrwerk ist mit Upside-Down Gabel und Zentralfederbein selbst bei höheren Geschwindigkeiten ein Garant für guten Geradeauslauf und setzt so den Maßstab in ihrer Klasse.

Der 112 kg schwere 1783cm³-V2-Motor erlaubt eine maximale Endgeschwindigkeit von 215 km/h - ermöglicht wird dies durch modernste Technik: insgesamt vier Drossel-



klappen, Zündkerzen und Nockenwellen arbeiten in dem 54-Grad-V2 mit den größten Kolben im Serienbau; sie messen 112 mm und ermöglichen satte 160 Newtonmeter - Dampf aus dem unteren Drehzahlbereich ist somit garantiert.

Elmar wäre jedoch nicht Elmar, wenn die Intruder - (=der Eindringling) - Stangenware bliebe. Das Leben half mir im November 2013 in Österreich - genau in Dornbirn am



Bodensee kam es bei der Custombike Show zu einem Treffen zwischen Elmar und...dem Team von H&B Motorcycle. Nein, keine Zigaretten-Promoter, sondern die Intruder-Customizer-Chefs Hafner und Bader haben sich die 1800er Suzuki zur Brust genommen. Und das richtig fett. All die möglichen Zutaten für ein exklusives H&B Gericht zergehen echten Technik-Gourmets auf der Zunge - too much to list, da verweise ich gerne auf deren Internetseite www.h-b-motorcycle.de

Ich wollte keinen maximalen Radikalumbau, sondern die schöne Linie & Optik der M1800R sollte in meinen Augen erhalten bleiben.

So entschied ich mich für einen Hauch von Nichts: 4x Kellermann-Blinker mit integriertem Stand/ Brems & Rücklicht sind unscheinbar klein und fein und somit derzeit das Maß der Blinkergemeinde.

Der Original-Auspuff wich einer H&B-Penzl Slip On Auspuffanlage mit EG-ABE. Ein genialer Schachzug: Die Auspuffanlage ist mit einem verstellbaren Abgasventil versehen, das mittels Drehschalter & Seilzug neben dem Zündschloss manuell die Abgasklappen im Auspuff von «Zu» auf «Auf» verstellt.

Laut EG-ABE darf der Verstellmechanismus nicht am Lenker angebracht werden, sondern ist nur legal, wenn der Drehschalter bei Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr neben dem Zündschloss seitlich am Motor angebracht ist und auf Zu steht. Das Bedienen des Drehschalters kann theoretisch auch während der Fahrt innerhalb von Sekunden von «Zu» auf «Auf» und umgekehrt erfolgen - ein Schelm, wer da was Böses denkt. Selbst wenn man dummerweise bei einer Fahrzeugkontrolle den Auspuff noch auf «Auf» hat, braucht man nicht mit ernsthaften Konsequenzen wie Stilllegung oder Beschlagnahmung des Bikes rechnen, sondern darf nach Zahlung eines Ordnungsgeldes wegen Lärmbelästigung von 25 Euronen und zurückdrehen des Auspuffs auf «Zu» weiterfahren...

Datenblatt SUZUKI M1800R

Motor: wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-54-Grad-V-Motor, Kurbelwelle quer liegend, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Einspritzung, Ø 56 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 400 W, Batterie 12 V/18 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbäckkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 46 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 275 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel
Alu-Gussräder 3.50 x 18; 8.50 x 18
Reifen 130/70 R 18; 240/40 R 18

Bohrung x Hub	112,0 x 90,5 mm
Hubraum	1783 cm ³
Verdichtungsverhältnis	10,5:1
Nennleistung	92,0 kW (125 PS) bei 6200 U/min
Max. Drehmoment	160 Nm bei 3200 U/min
Radstand	1710 mm
Lenkkopfwinkel	58,8°
Nachlauf	124 mm
Federweg v/h	130/118 mm
Sitzhöhe	700 mm
Gewicht vollgetankt	348 kg
Zuladung	217 kg
Tankinhalt	19,5 l

Offen hört sich die Intruder jedoch wie das dumpfe Grollen eines gerade ausbrechenden Vulkans an - die Trompeten von Jericho, besser gesagt die Tubas von Jericho wäre nichts dagegen...

Ergänzend montierte ich Hyper-Forcers: Das sind spezielle offene Ansaugstutzen von H&B, die mit K&N Luftfiltern nicht nur eine optische Augenweide sind, sondern auch klangmäßig zu dieser Cruiser-Rakete passen. Sie werden mit einem TÜV-Teilegutachten zum problemlosen Eintrag in die Fahrzeugpapiere geliefert. Toll. Neben weiteren kleinen Optimierungen wie Stahlflexbremsleitungen für einen exakten Druckpunkt der Doppelscheiben-Bremsanlage und Austausch des Original-Öleinfüllverschlusses gegen einen H&B Verschluss mit Öltemperaturanzeige erlaubte ich mir auch noch einen Austausch der Original-Batterie gegen eine Lithium-Ionen-Batterie von BF Akku, denn eine M1800er Zweizylinder schiebt man nicht so leicht an, wenn die Batterie mal nicht mehr willig startet. High-Tech made in Germany - Thorsten Reinhard stellt dieses kleine Energiewerk als Carbon Edition selbst her www.bfakku.de. Es gibt echte Vorteile, die für einen BF Akku sprechen:

- sehr lange Lagerung möglich - bis 12 Monate ohne Leistungsverlust

- viel längere Lebensdauer: ca. 3-4 Mal länger als NIMH
-
- Einbau in jedem Zustand möglich - säureauslaufende Batterien gehören somit der Vergangenheit an. Die Umwelt sagt Danke.

Die Gewichtersparnis gegenüber normalen Bleibatterien ist extrem - spielt aber hier in dem Fall der M1800R mit über 350 kg Eigengewicht eher eine untergeordnete Rolle.... Seit Oktober letzten Jahres bietet Suzuki zum Preis von 15.440 Euro eine Black Edition der M1800R an; wie der Name schon sagt, ist der Cruiser überwiegend in schwarz gehalten. Die Intruder VZR 1800 BZ basiert auf der VZR 1800 Z und wird zusätzlich mit Designelementen in der Farbe gelb aufgefrischt. Hier sind im Gegensatz zur Basis Rückspiegel, Lenker, Hebel, Standrohre, Tachoeinfassung, Auspuff, Felgen und viele Deckel schwarz - frei nach dem Motto: Farbe egal - Hauptsache schwarz.

Jetzt muss ich aber Schluss machen - draußen ist es trocken und momentan scheint sogar die Sonne bei knappen 10 Grad - Da lass ich mir gerne mal den Wind ins Gesicht wehen - jedoch habe ich mir mit meinem Shark-Jethelm EvoLine series3 einen Sturzhelm der besonderen Art zum Cruisen angeschafft: er

vereinigt zwei Helme in einem. Und das ist gut so, denn es ist optisch ein absoluter Stilbruch auf einem Cruiser einen Integralsturzhelm zu tragen. Aber wenn man mal in einen Regenschauer kommt ist es natürlich angenehmer, mit einem Integralhelm unterwegs zu sein.

Der Evoline series3 hat innen vorne einen Verschluss, der dann das komplette Kinnteil durch Anheben nach hinten verschwinden lässt - jetzt sieht das Kinnteil wie ein kleiner Spoiler am Hinterkopf aus und kann bei Bedarf wieder nach vorn gestülpt werden - der Integralhelm ist wieder geschlossen. Es wird seitens Shark Deutschland als «Auto-up» System definiert: halbautomatisches, gleichzeitiges Öffnen des Visiers und des kompletten Kinnteils. Echt genial! www.shark-helmets.com Ein «must have» für jeden Custombiker. Mein besonderer Dank gilt dem Michael Schumacher-Kart-Center, das uns ihre Örtlichkeiten in Kerpen-Sindorf netterweise als Foto-Location zur Verfügung gestellt hat.

In diesem Zusammenhang wünsche ich - stellvertretend für alle Penthouse-Leser - unserem Michael bei dem härtesten Kampf seines Lebens von Herzen alle Kraft der Welt, um wieder vollständig gesund zu werden.

ELMAR GEULEN / MR. HAYABUSA