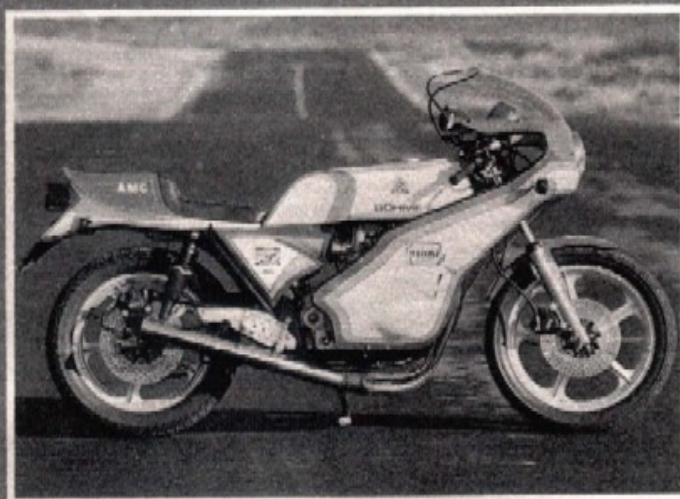


TECHNIK UND TEST
Suzuki GS 750 getunt

Schnelle Suzie

Georg Böhme schwört auf seine getunten Maschinen — allen voran auf die GS 750. Er gibt sogar Garantie für seine Wertarbeit.

Einer der engagiertesten Suzuki-Händler Deutschlands ist Georg Böhme aus Pforzheim. Sein besonderes Interesse galt schon seit eh und je dem Rennsport —



Fotos: Schwab

Die GS 940 — eine aufgebohrte GS 750 — in sportlicher Aufmachung: Stummellenker, Fußrastenanlage und Tank/Sitzbank-Kombination ergeben für den Fahrer eine ausgesprochene Rennfahrer-Sitzhaltung. Leistung: 64 kW (87 PS), für 15 000 Mark

eine Veranlagung, die sich auch auf seine fünf Kinder vererbt hat. Sie cossen auf Suzuki RM 50, 80 und 125 gekonnt über Stock und Stein.

Als Boß des jüngst gegründeten „Caramba-Racing-Team Böhme“ steht der Pforzheimer dem Renngeschehen besonders nahe: Zwei Vertragsfahrer, Franz Heller und Jürgen Steiner, bewegen für ihn die Suzuki RG 500.

Ein bißchen Rennatmosphäre dringt sogar bis in die Verkaufsräume. Dort stehen die Suzuki GS 750 in mehr oder minder starkem Renntrimm.

Diesem Viertakter gilt Böhm's besonderes Augen- ➤

TECHNIK UND TEST

Suzuki GS 750 getunt

merk. Als die Vierzylinder-Maschine vor knapp zwei Jahren erfolgreich auf dem Weltmarkt startete, gab es die Tausender aus gleichem Haus noch nicht. Ein Grund für den PS-Sucher Böhme, das Hubraumvolumen der Dreiviertelliter-Maschine anzuheben.

Die Zylinder stehen weit genug auseinander und haben hinreichend starke Wände, um größere Laufbüchsen aufzunehmen, die dann zusammen einen Zylinderinhalt von 940 Kubikzentimetern ergeben. Dabei entspricht

gibt nichts, was Wolfgang Kayser nicht anfertigen kann. Er hat bisher für uns jedes technische Problem gelöst."

Der Auswuchtgrad der Kurbelwelle wird von den Spezialisten der Firma Hoeckle in Mössingen bei Tübingen an die schweren Kolben angepasst. Am Ende dieser Arbeit steht dann noch eine spezielle Feinauswuchtung. Alle Pleuel sind auf Gewichtsgleichheit bearbeitet und schließlich poliert.

Im Zylinderkopf bewegt eine Yoshimura-Nockenwelle die Original-Ventile der GS 750 (Böhme hält die Ventildurchmesser für ausreichend) mit verstärkten Fe-

dern und Leichtmetall-Feder tellern. Vor den bearbeiteten Ansaugkanälen (der Auslaßtrakt wurde ebenfalls begradigt) sitzen 30er Kawasaki-Vergaser, die in England umgebaut wurden (Änderungen am Gasschieber).

An der MOTORRAD-Testmaschine sorgte ein von Gus Kuhn (England) entwickeltes und gebautes Getriebe für schnellen, leichten Gangwechsel. Von diesem Getriebe existiert zur Zeit nur ein einziges Exemplar. In Zukunft wird Spezi Kayser auch diese Fertigung übernehmen.

Auch die Zündfunken kommen von der britischen In-

sel. Die serienmäßigen Unterbrecherkontakte werden gegen eine elektronische Zündanlage von Lucas ausgetauscht.

Gezielte Fahrwerksverbesserungen bringen Stabilität

Die Änderungen am Fahrwerk zählen zu den üblichen Beruhigungsmitteln: Lenkkopf mit Kegelrollenlager, Kastenschwinge (von der RG 500) und amerikanische S & W Luftfederbeine, die untereinander mit einer Leitung verbunden sind, um Druckausgleich zu schaffen.

Die Gabel selbst bleibt unverändert, wobei zwischen der 750er und der 1000er Telegabel gewählt werden kann. Die an sich bessere Gabel der GS 1000 wirft allerdings das Problem des häufig ungleichen Luftdrucks in den beiden Holmen auf.

An den PVM-Gußrädern von Bögel bleiben die Original-Bremsanlagen, nur wird bei der hinteren Scheibenbremse ein sogenannter Safety-breaker zwischengeschaltet, der eine bessere Dosierung erlaubt.

Alu-Tank, Verkleidung und Sitzbank (ein- und zweiseitig) gibt es als Rohling oder mit Acryllack verschönert. Eine Vier-in-eins Auspuffanlage italienischer Fertigung mit Gutachten sorgt für den richtigen Ton.

In die modifizierte GS 750 – Interne Bezeichnung: GS 940 – setzt Böhme großes Vertrauen. Das MOTORRAD-Testexemplar hatte bereits über 20 000 Kilometer mit dem gleichen Motor abge spult, ohne daß nennenswerte Störungen aufgetreten waren. „Ich gebe auf meine getunten Motoren – wenn der Kunde darauf besteht – Garantie bis 10 000 Kilometer beziehungsweise

Serie und Tuning im Vergleich

Suzuki GS 750 Meßwerte		Böhme Suzuki GS 940 Meßwerte	
0– 60 km/h	2,5 s	0– 60 km/h	2,1 s
0– 80 km/h	3,2 s	0– 80 km/h	2,9 s
0–100 km/h	4,5 s	0–100 km/h	4,0 s
0–120 km/h	6,1 s	0–120 km/h	5,3 s
0–140 km/h	8,2 s	0–140 km/h	6,7 s
0–160 km/h	11,8 s	0–160 km/h	7,9 s
0–180 km/h	–	0–180 km/h	9,5 s
Höchstgeschwindigkeit solo liegend	197,7 km/h	Höchstgeschwindigkeit solo liegend	222,2 km/h

Preise für die schnelle Suzuki

Telle	Mark
Kastenschwinge mit Nadellagern	auf Anfrage
S + W Luftfederbeine, Paar	320
Lenkkopflager	98
Safety-breaker M/C	99
Lenkerstummel (Magura)	95
Alu-Tank	585
1- und 2-Personen-Bank unlackiert	395
Verkleidung	615
Halterung zur Verkleidung	115
Vier-in-eins Auspuff, verchromt	465
mattschwarz	410
Fußrastenanlage, solo	335
zwei Personen	400
vorderes Schutzblech	45
zwei Rückspiegel mit Integr. Blinkern	135
Lucas-Zündanlage	320
Dellorto-Vergaseranlage mit Stutzen, 4 Stück	1395
verstärkte Ventildfedern mit Leichtmetall-Teller (ganzer Satz)	200
GS 750-Motor aufgebohrt auf 940 cm ³ inklusive Kurbelwelle, Kolben, Pleuel, Nockenwelle, Kanäle bearbeitet	2650



Tuner Georg Böhme

die Zylinderbohrung der der 1000er Honda Gold Wing. Von diesem Motor werden nämlich die Original-Kolbenringe verwendet. „Es ist leichter, die Kolben passend zu den Ringen anzufertigen als umgekehrt“, erklärt Böhme den keineswegs nachteiligen Zwang zum Zylindermaß von 72 mm Bohrung.

Die geschmiedeten Kolben stammen von der Stuttgarter Firma Mahle und werden vom schwäbischen Tüftler Kayser aus Strümpfelbach im Remstal bearbeitet; der fertigt auch die Laufbüchsen für den Vierzylinder. Böhme über seinen Zulieferer: „Es

TECHNIK UND TEST

Suzuki GS 750 getunt

für ein halbes Jahr", versichert der Tuner. Diese Kulanz ist unüblich in der Branche der PS-Zauberer und ein Zeichen großen Selbstvertrauens.

MOTORRAD fuhr die GS 940 ausführlich auf der südfranzösischen Rennstrecke Karland. Hier sollte die Suzuki ihre Qualitäten beweisen.

Erster Eindruck der Fahrer: eine kompromißlos auf sportlich ausgerichtete, gewöhnungsbedürftige Sitzposition durch zurückverlegte Fußrastenanlage, Lenkerstummel und spartanisch harte Sitzbank.

Dafür müssen Handlingleinbußen beim Langsamfahren im Stadtverkehr hingenommen werden, denn der Lenkeinschlag ist verringert; sonst kämen sich Tank und Lenkerstummel ins Gehege.

Zivile Motorcharakteristik

Daß die zusätzliche Leistung nicht nur durch höhere Drehzahlen, sondern vorwiegend durch Hubraumvergrößerung gewonnen wurde, erhält dem Motor seinen kultivierten, zivilen Charakter. Die Leistungsabgabe ist am besten mit der normalen GS 1000 zu vergleichen: Die GS 940 bleibt auch bei hohen Drehzahlen ein spritziges Motorrad.

Der Motor zeigt zwar nicht die überragende Leistung einer Godier-Genoud-Kawasaki — die schließlich kompromißlos für Rennzwecke frisiert wurde —, er glänzt aber durch hohe Alltags-tauglichkeit. Er ist sehr zuverlässig und läßt sich im normalen Stadtverkehr durch seine Charakteristik — viel Drehmoment im unteren

Drehzahlbereich — angenehm fahren.

Das Getriebe läßt sich zwar sehr exakt, aber hart schalten. Für die Kupplung bleibt der Kraftaufwand unverändert gering, da keine verstärkten Federn erforderlich waren.

Die sehr schmale Silhouette der Verkleidung hat keine

negativen Einflüsse auf das Fahrverhalten — keinen aerodynamischen Auftrieb, kaum Seitenwindempfindlichkeit.

Da die GS 750 schon von Haus aus mit einem stabilen Fahrwerk versehen ist, bedarf die Leistungssteigerung nur geringfügiger Fahrwerksmodifikationen. Zwar war die MOTORRAD-Testmaschine noch nicht mit der RG

500-Kastenschwinge ausgestattet, dennoch war die Fahrstabilität zufriedenstellend. Der Lastwechsel in hohen Geschwindigkeitsbereichen (über 200 km/h) rief ein leichtes Reaktionsmoment in der Hinterhand hervor, das sich aber dank der hervorragenden S & W-Luftfederbeine in Grenzen hielt.

Weitere Maschinen stehen auf dem Tuning-Programm

Was Böhme mit der GS 750 erreichte (vergrößerten Hubraum und höhere Leistung), kam von Japan kurze Zeit später in Form der GS 1000. Sie bietet sich als nächstes Tuning-Objekt an. 1200 Kubikzentimeter und 20 PS mehr schweben Georg Böhme als Ziel vor.

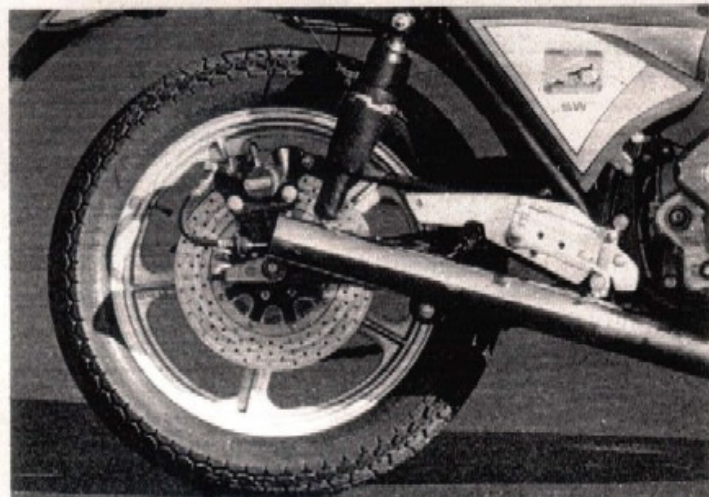
Doch zuerst wird er sich der GS 400 widmen. Eine Version gibt es dann mit den im Ausland üblichen 34 PS, und eine zweite wird auf 470 cm³ aufgebohrt sein, weil hier die Kolben der GS 940 verwendet werden können, was die Kosten verringert.

Die in Österreich angebotene GS 500 will der Renn-Fan beim Acht-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring einsetzen — allerdings nicht, ohne vorher ein paar Pferdestärken zu mobilisieren.

In der Einliter-Klasse soll beim gleichen Rennen eine GS 1000 starten; auch deren Leistung dürfte, wenn Böhme seine Pläne wahr macht, die Serie übertreffen.

Die deutsche Version der GS 550 wird schon in absehbarer Zeit im Pforzheimer Änderungs-Atelier eine Hubraumerweiterung auf 680 cm³ erfahren — und somit eine weitere schnelle Suzie sein.

Ilse Reuter



PVM-GuBräder und amerikanische S & W-Luftfederbeine



Verkleidung mit schmäler, sportlicher Silhouette

Fotos: Schwab