



SPORT

Fahrbericht Gruhler-Suzuki RM 465 X

Höhenflug

Mit einer nahezu serienmäßigen Suzuki erreichte Walter Gruhler den Höhepunkt seiner Karriere: Der Schwarzwälder wurde deutscher Moto Cross-Meister der Halbliterklasse.

Die Tournee der deutschen Halbliter-Cross-Bühne präsentierte in dieser Spielsaison nur drei Hauptakteure. Und es schien, als seien deren Rollen von Anfang an klar verteilt gewesen.

Da wurden dem KTM-Bändiger Ludwig Reinbold im voraus die besten Auftritte zugesprochen, war er doch mit dem Vorschußlorbeer des Titelverteidigers und mit feinstem Werksmaterial versehen.

Man mochte auch dem Maico-Reiter Herbert Schmitz gelegentliche Glanzvorstellungen zugestehen. Denn auch Altstar Schmitz – reich an Erfahrung – begann die neue Saison bestens präpariert.

Die Wertschätzung von Suzuki-Solist Walter Gruhler als Drittem im Bunde litt indes an mäßiger Vorbereitung. Denn im Gegensatz zu den Werkspiloten Reinbold und Schmitz eröffnete Gruhler die neue Halbliter-Spielzeit mit vergleichsweise biederem Seriengerät.

Das Finale der 1981er Kampagne stellte allerdings die vorsaisonalen Prognosen auf den Kopf. Nur Herbert Schmitz lief auf jenem Platz ein, der ihm prophezeit worden war: Der Maico-Fahrer erhielt die Silbermedaille. Top-Favorit Ludwig Reinbold hingegen mußte sich mit dem dritten Platz bescheiden.

Neuer deutscher Meister der 500 cm³-Crosster wurde so der 25jährige Werkzeugmacher Walter Gruhler aus Hornberg im Schwarzwald. Ein Titel, dem viele nachsagen, daß Gruhler ihn nur mit viel Glück erreicht habe.

Wohl eher mit dem Glück des Tüchtigen. Denn mit einer nahezu serienmäßigen Maschine die perfekt abgestimmten Apparate von Werksfahrern zu schlagen, ►

SPORT

Fahrbericht Gruhler-Suzuki RM 465 X

erfordert etwas mehr als Fortunas Zuspruch.

Walter Gruhler eröffnete die Saison mit einer Suzuki RM 465 X, wie sie jeder bei den Suzuki-Cross-Importeuren Hermann und Joseph Kurz erwerben kann. Diese Cross-Serienmaschine wurde dann im Lauf des Jahres nach Gruhlers Maßgaben modifiziert.

Dabei blieben sowohl der Rahmen und das Full Floating-Hinterradsystem serienmäßig, wie auch alle Anbauteile der RM 465-Fließbandproduktion entstammen.

Der Standard-Monoshock wurde indes gegen ein holländisches Exemplar von White Power getauscht. Und als Ende Mai 1981 Suzuki Japan ein paar Werkteile

herausrückte, fand die Seriengabel an Gruhlers Maschine durch ein speziell gefertigtes Modell Ersatz.

Aus diesem Fundus an hochkarätigen Werkteilen wertete Gruhler zudem einen Auspuff, der mit dem serienmäßig abgestimmten Motor allerdings zu Beginn keine Mehrleistung erbrachte. Erst eine Leistungskur bei den Zweitaktspezialisten von Wiseco Deutschland in Weil am Rhein hievte den Gruhler-Motor auf ein zufriedenstellendes Power-Niveau.

Womit sich die Liste an speziellen Umbauten bei dieser Meisterschaftsmaschine auch schon erschöpft hat. Wenn man von Experimenten wie einer verlängerten Schwinge mal absieht, die laut Gruhler ohnehin „nichts gebracht haben“.

Diesen relativ bescheidenen Eingriffen ist es auch zu ver-

Fließarbeit: DM-Titel von Walter Gruhler

Seit 1977 war der Schwarzwälder Walter Gruhler stets für einen Platz unter den ersten fünf der DM-Rangliste gut. Gruhler, der 1974



Gruhler-Meisterwerk: DM-Titel mit Serienmaterial

seine erste Moto Cross-Saison bestritt, war 1977 Dritter bei den 250ern und im folgenden Jahr Vierter

in der Halbliterklasse. Beide Erfolge errang Gruhler auf Maschinen der Marke KTM. Seinem Wechsel zu Suzuki folgte 1979 der fünfte Platz im Schlußklassement der 500er-DM. Schon in der nächsten Saison ergatterte der ledige Werkzeugmacher die Vizemeisterschaft der Halbliter-DM. Nach der Meisterschaft 1981 will sich Profi Gruhler in der kommenden Saison vorrangig auf die Titelverteidigung konzentrieren, er strebt aber auch einen besseren Platz in der WM-Rangliste an. Mit einem umfangreichen Fitneß-Programm versucht Walter Gruhler seine Pläne in die Tat umzusetzen. Denn bislang wurde dem Schwarzwälder immer mangelnde Kondition zu Saisonbeginn nachgesagt.

danken, daß der Gruhler-Suzuki eine gewisse Gutmütigkeit erhalten blieb, wie man sie von hochwertigen Cross-Maschinen der DM-Szene nicht erwartet. Schon die Startzeremonie ist eine einfache. Nach ein, zwei Tritten springt die Halbliter-Suzuki spontan an; ohne zurückzuschlagen, wie es bei den Hubraum-Größen von Maico und KTM derzeit in Mode gekommen ist.

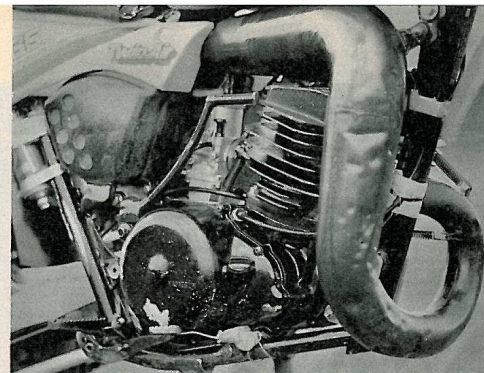
Wie perfekt das Gespann Wiseco Deutschland/Walter Gruhler den 465er Zweitakter abgestimmt hat, verdeutlicht die geradezu gutmütige Gasannahme des verbesserten Suzuki-Motors. Wo eine Serien-RM 465 ziemlich hinterhältig zupackt, entwickelt der Gruhler-Antrieb seine Leistung geradezu geschmeidig.

Der Werks-Auspuff und die Kanalarbeit von Wiseco Deutschland bescherten dem Gruhler-Untersatz so

ein breites nutzbares Drehzahlband, das zu ruhiger Fahrweise animiert. Trotzdem mangelt es der Gruhler-465er nicht an Leistung auch auf höheren Drehzahlerebenen.

Wie auch das sonst gewohnte Vibrationsaufkommen eines Halbliter-Einzyglinders angenehm vermischt wird.

Auch die aus Suzuki Japan-Beständen entlehene Gabel gibt Anlaß zu selten erlebten Fahrfreuden. Auf feine Bodenwellen gut ansprechend, gestattet sie exakte, genau auszuführende Einlenkmäner. Zudem widersteht sie auch härterem Streß – nach Sprüngen etwa – ganz aus-



Suzuki-Triebwerk: durch den Werks-Auspuff veredelt

gezeichnet und ohne Ermüdungserscheinungen.

Lediglich die Hinterhand der Gruhler-Suzuki präsentiert sich gewöhnungsbedürftig,

weil ganz auf den deutschen Meister abgestimmt. Fahrer mit weniger Gewicht als der 85 Kilogramm schwere Schwarzwälder Gruhler bedauern, daß das Full

Floating-System in mittleren Arbeitsbereichen etwas zäh arbeitet. Demgemäß geht so für leichte Piloten auch der entsprechende Federungskomfort à la Full Floating verloren.

Irgendwo zwischen einer Serienmaschine und einem Werksapparat ist die Gruhler-Suzuki, die Maschine des deutschen Meisters, angesiedelt: überraschend wenig überarbeitet und demzufolge erstaunlich gering Gruhlers speziellem Geschmack angepaßt. Kurzum, eine Maschine, wie sie jeder mit einigermassen Geschick und finanziellem Aufwand zusammenstecken kann.

Hans-Peter Leicht



Suzuki-Fahrwerk: bis auf die Werks-Gabel und das Spezialfederbein hinten serienmäßig

Fotos: Herzog

Javaanse Jongens.

Mehr muß der Spaß nicht kosten.
 Als Milder 2,70 DM. Als Halbzware 2,90 DM. Als Sterke Shag 2,70 DM.
 Für ca. 50 frische Drehs aus Holland.