

JA, VERDÄMMT!

MB Cycles aus Heidelberg hat uns diese Antwort hingestellt. Antwort auf die Frage: „Geht noch was?“ Ja, verdammt! Diese 1979er-GS 750 mit Kreidler-Verkleidung und 82 Pferden am Gummi

Text: JENS KRATSCHMAR Fotos: BEN GRNA



asst Linien meine Worte sein und Formen meine Sätze. Mehr darf nicht geschrieben werden über diese Suzuki GS 750 von MB Cycles – eigentlich. Ebenso eigentlich werde ich bezahlt für das Niederschreiben opulenter Wortarien auf allerlei zweirädriges Gefährt. Das fällt mir heute schwer; heute möchte ich mich vor diesen Racer setzen und nichts sagen (Anmerkung der Restredaktion: Auch das fällt ihm schwer!) – genießen möchte ich. Chancen für Genuss bieten sich reichlich. Mein Blick klebt an der Verkleidung, verbunden mit Motor und Rahmen, als wäre sie gewachsen. Die hochgereckte Nase erinnert an die Formensprache der Mad-Max-Filme. Genau die waren Vorlage und Vorgabe beim Bau des Racers: „Es soll eine Vollverkleidung sein. Das ganze Bike muss schwarz und böse werden.“ Mission completed.

Verkleiden für Fortgeschrittene

Martin Becker, Kopf hinter MB Cycles, hatte es nicht leicht mit der 1979er-GS von Suzuki. „Das Motorrad war so extrem hässlich, als ich es angeliefert bekam, dass die Karre zwei oder drei Monate unberührt in der Ecke stand“, beschreibt er die ersten Monate der Suzi in seiner Werkstatt. Zur Fertigstellung dauerte es schließlich

über ein Jahr. Auf der Veterama in Mannheim ist es, da blitzt ein Bild auf. Sein Blick verharret auf einer alten Vollverkleidung, die urzeitlich laut nach den 1980ern schreit. Martin kann nicht widerstehen. Natürlich passt die Schale der Kreidler 80 GS nicht so ohne Weiteres an die für damalige Verhältnisse sportliche Suzuki.

„Bis das Ding gepasst hat, nach gefühlten hundert Mal dran und wieder wegschrauben, war ich kurz vor dem Nervenzusammenbruch. Hier was weg, dort ein Stück dran. Horror. Die Glasfaser macht beim Schneiden auch eine Riesensauerei. Geht halt nix über Blech“, kommentiert Martin den Schalungsprozess.

Kraftwerksgeschichten

1976 öffneten sich bei Suzuki endlich die Köpfe und Werkstore für zukunftsreife Motorentechnik: Den Viertakter. Und was für einen: Bis zu 68 PS brachte der 750er-Vierzylinder auf die Straße und steckte dabei in einem stabilen Fahrwerk – keine Selbstverständlichkeit im japanischen Motorradbau dieser Jahre. Der Zweiventiler begründete den Ruf von Suzuki als Hersteller robuster und leistungsstarker Motoren. Selbst Bimota griff für die SB2 auf den Motor zurück. Bis 1980 war er im Programm und wurde von den berühmten ölkühlten Vierventilern der GSX-R-Modelle und Bandits beerbt.



Der lackierte Carbon-Bürzel bietet der Elektrik und dem LiFePo-Akku ein schützendes Dach – unver-schämt schön ist er dazu



Nix Retro: Das Zeug an dem Bike sieht nicht nur alt aus. Martin verbaute maßgeblich nur Teile von 1975 bis 1995. Tacho und Drehzahlmesser sind die Ausnahmen – verschmerzbar



Mad Max on the run: Die keck steilge-stellte Nase des Racers soll bewusst an die Filmklassiker mit Mel Gibson erinnern



TECHNISCHE DATEN

MB Cycles Suzuki GS 750 Cafe Racer

Leistung: 82 PS bei 6 800/min

Drehmoment: 54 Nm bei 5 600/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, luftgekühlt, zwei Ventile pro Zylinder, dohc, Hubraum 748 ccm, Bohrung x Hub 65 x 56,4 mm, Fünfganggetriebe

Fahrwerk: Stahl-Doppelschleifenrahmen, USD-Telegabel, Standrohr-Ø 43 mm; Stahlschwinge mit zwei Federbeinen; Radstand 1600 mm, Scheibenbremse vorn und hinten
Bereifung: 120/70ZR17 auf 3,5 x 17 Felge vorn, 170/60ZR18 auf 5,5 x 18 Felge hinten, Gewicht fahrfertig: 215 kg

CUSTOM

Motor: Gleichdruck-Vergaser mit K&N-Einzelluftfiltern und abgestimmter Bedüsung, Italy 4-in-1 Marving Style-Anlage, Wiseco Übermaßkolben, Kabelbaum erneuert

Fahrwerk: Gabel GSX-R 1100, Kastenschwinge Krüger&Junginger 10 cm länger, gekürzte Harley-Stereofederbeine

Specials: angepasste Vollverkleidung Kreidler 80 GS, Tank von Kawasaki Z 650, geändertes Rahmenheck mit integrierter Beleuchtung, Elektrik in Höcker verlegt, LiFePo-Akku, Speedpoint Speichenräder

Auch wenn es locker aussieht: Anfang Januar war es im Odenwald saukalt – Motorrad pur. Zugegeben: eine Griffheizung wäre schon toll gewesen

„Viel gemacht haben wir am Motor nicht, überholt und auf der Rolle abgestimmt. Reicht.“ Da hat Martin Recht, 82 PS am Hinterrad sind ein Pfund für eine Zweiventil-750er mit 215 Kilogramm Gewicht. Sie lebt, sie saugt, sie dröhnt, trompetet und schmatzt: Ein brünstiges Konzert, gespielt von einem schlanken 4-in-1-Orchester und offenen K&Ns, wärmt den Odenwald zu Winterbeginn.

Formensprache

„Obwohl ich es nicht für möglich hielt, ist aus dem hässlichen Entlein ein hübscher, schwarzer Schwan geworden. Eigentlich sollte das Motorrad zum Filmstart

Stilrichtung? Mir egal. Ich baue, was mir gefällt. Das gefällt auch meinen Kunden

des neuen Mad-Max-Films fertig werden – eigentlich“, schmunzelt mich Martin mit kältegeröteter Haut an. Wir haben gerade das Fahrshooting beendet, und es wird

zugig in den Wäldern über Ziegelhausen. Mein Blick fällt lustern auf den Tank des Racers, der sich kuschelnd an den Rahmen schmiegt – zu schön, um original zu sein. Tatsächlich ist es die Tankblase einer Kawasaki Z 650, die mit dem Bodenblech des GS-Spritbunkers verlötet wurde. Das merke ich mir, für einen zukünftigen Umbau. Wo die Reise hingehet? „Keine Ahnung! In der Regel beschäftige ich mich mit Fragen dieser Art überhaupt nicht. Es spielt für mich absolut keine Rolle, wer gerade was toll findet oder welche Stilrichtung gerade gehypt wird“, sagt Martin über seine Art, Umbauten zu beginnen. „Bis jetzt hatte ich immer das Glück, dass meine Bikes gut ankamen, ohne irgendeinem angesagten Style zu folgen. Sobald man sich da festlegt und ein Bike nach Schema X baut, wird es langweilig, die Resultate ähneln sich. Meiner Meinung nach ist erlaubt, was gefällt, da darf es auch gerne mal ein Chopper mit grober Stolle und Stummel lenker sein.“ Das lassen wir einmal so stehen. **BI**