

MOTO SPORT SCHWEIZ +



15/16/11 21. JULI
4.60 € CHF 6.50
WWW.MOTOSPORT.CH



Für Ton-up Boys
Neo-Klassiker Norton
Commando 961 Café Racer

Neuer Sechszylinder-König
Luxusliner BMW K 1600 GTL
verdrängt Honda Gold Wing

Tödlicher Unfall am Albis
Jämmerliche Skandal-
Berichterstattung

Moto2-Aufholjagd
Warum Krummenator
Tom versägen konnte

Achse nah und fern
Afrika-Durchquerung
und Jura-Runde



GSX-R 1000 Streetfighter

Die Stärkste!

Velöler

Habt ihr kürzlich am TV mitverfolgt, wie an der Tour de France zwei Radrennfahrer von einem rücksichtslosen Begleitauto «abgeschossen» wurden? Dies brachte mir ein Gespräch mit einem älteren Radfahrer in Erinnerung, das ich vor ein paar Wochen in einem Restaurant geführt hatte. Der Radfahrer beklagte sich damals bitterlich, dass nicht nur Autos, sondern auch Töfffahrer haarscharf an ihnen vorbeifließen würden. Ein einziger Schlenker seitens der Radfahrer – und schon würden sie, die Radfahrer, ins Gebüsch katapultiert.

Ich musste dem älteren Herrn damals beipflichten: Es zeugt von wenig Anstand – nur um ein paar Zehntelsekunden am Berg schneller zu sein –, so knapp an den Velofahrern vorbeizurasen. Natürlich ist das jedem selbst überlassen, aber ich persönlich achte darauf, dass ich bei nicht einsehbaren Kurven bergwärts mit dem Töff nicht zu nahe an den Strassenrand gerate, um so eine mögliche Kollision mit einem langsam bergwärts gondelnden Velofahrer zu vermeiden. Talwärts sind die Velöler schnell, da halte ich mich wieder eng an den rechten Strassenrand – um von besonders argen Kurvenschneidern nicht selbst «abgeschossen» zu werden. Teilweise müssen sich die «Velöler» allerdings auch selbst an der Nase nehmen. Immer wieder fahren sie ohne die geringste Beleuchtung oder Reflexionsstreifen auf dem Rücken in schlecht beleuchtete Tunneln ein – und wundern sich dann, wenn andere Verkehrsteilnehmer sie in der Dunkelheit übersehen.

Kommen wir zum aktuellen Heft. Vor Kurzem waren wir zur Präsentation der neuen Suzuki V-Strom 650 eingeladen – und wurden vom Schweizer Importeur gleich noch mit einem weiteren Fahrzeug, nämlich der heissen Virus, überrascht. Weil das Naked bike quasi «made in Switzerland» ist und auch sonst ein höllisch scharfes Wetzeisen darstellt, haben wir die Virus an die Stelle der V-Strom gesetzt. Ich weiss, wir haben euch die V-Strom schon im Heft 14 versprochen – aber sie kommt auf jeden Fall, es dauert halt noch ein Heft...

Apropos nächstes Heft: Die vorliegende Ausgabe gilt als Doppelnnummer, danach verabschieden wir uns bis gegen Ende August. Das MSS-Team hat auch einmal Ferien verdient. Ich persönlich werde voraussichtlich mit dem Töff die Pyrenäen etwas unsicher machen. Vor circa sechs Jahren hatte ich mir diese Bergkette schon einmal vorgenommen, kam dann aber in einen schlimmen Schneesturm. Die Lust an den Bergen war mir damit vorerst vergangen.

Jetzt also gibts ein Wiedersehen, zumal der Euro derzeit ja dermassen tief liegt, dass es schon sehr triftige Gründe braucht, um seine Töffferien 2011 in der Schweiz zu verbringen. Noch im Frühling 2008 hatte ich im MSS in einer Reisetage über Italien geklagt, dass der Euro ein Teuro sei. Das Pendel hat nun mächtig zurückgeschlagen. Damals lag der Euro bei 1,6 Franken, heute nicht einmal mehr bei 1,2 Franken, Tendenz weiter sinkend. Für die Schweizer Exporteure ist das schlimm, für Töffreisende wie mich aber toll.

Ich wünsche euch allen ebenfalls einen schönen Töffurlaub.

Michael Föhn



TECHNIK

- 4 Suzuki Virus: Weltstärkster Streetfighter nur für die Schweiz



- 8 Vergleich Sechszylinder-Tourer: Die Rolls-Royces der Töffwelt
- 14 Vorbereitung der Yamaha XT 660 Z Ténéré für die Fernreise
- 18 Norton Commando 961 Café Racer: Stilechter Neo-Klassiker



- 20 Husqvarna SM 511 R: Der ultimative Kurvenblitz
- 23 Pirelli Diablo Rosso II: Spagat zwischen Strasse und Rundstrecke

MENSCHEN

- 24 Wohnung aufgelöst, losgefahren: Janine & Fabian ein Jahr auf Achse

SERVICE

- 28 Fahrwerk einstellen: Muss man das? Wie geht man vor?
- 30 Filmen auf dem Töff: Wir probierten die Go-Pro-Kamera

ZOOM

- 32 Turnei in Thundorf: Ritterspiele mit Stahlross und Streitwagen
- 34 Honda EV-neo: Kein Prototyp, sondern im Erprobungsstadium
- 36 Tödlicher Unfall am Albis: Weg mit den «Hackfleisch»-Leitplanken!

INFOBOX

- 37 100 km/h, 100 km Reichweite: Prototyp des BMW E-Rollers fährt
- 38 Reale Wirtschaftskrise: In Spanien kauft niemand einen grossen Töff
- 39 IXS Calico: Neue, luftige Jacke für die Hitze des Sommers

SPORT



- 40 Analyse Supermoto-SM: Zu teuer? Zu weit weg vom Publikum?
- 42 Warum Ten Kate Racing für Honda die WM-Titel abräumt



- 44 GP Sachsenring: Wie Krummi Lüthi dreist die Show stahl
- 46 Strassen-SM Lausitzring: Suchet bedrängt Burri
- 48 Sportnews: Ex-GP-Piloten dominieren die Superbike-WM

AUF ACHSE

- 50 Mit 22 Jahren Afrika durchquert: Losgefahren ins grosse Abenteuer
- 56 Vor dem Treff im Isebnähli eine Schleife durch den Jura

SZENE

- 59 Strassenrennsport-Nachwuchsklassen auf der Kartbahn Lyss
- 60 HPN-Forumtreffen: Wo der Himmel voller Töffrahmen hängt
- 61 Rock & Ride Jegenstorf: Zelten und Party feiern
- 62 Harley-Days Lugano: 10 000 Harleyaner an der grossen Sause
- 64 BMW-Treffen Garmisch: Trotz Regen 30 000 Besucher!
- 65 Fachtagung Veteranenfahrzeuge: Endlich einheitliche Praxis?

Titelbild: Dank der Initiative des Schweizer Importeurs hat Suzuki mit der Virus den stärksten Streetfighter im Programm – exklusiv in der Schweiz!

BILD: DIETER NUGEL



Andere tüfteln beim Umbau vom Superbike zum Streetfighter an Lenkgeometrie, Saugrohrängen und dem perfekten Übersetzungsverhältnis. Dass es auch einfacher geht, zeigt die gestrippte Suzuki GSX-R 1000 namens Virus.

Voll verseucht

Text: Daniel Riesen
Bilder: Dieter Nügel

Um dieses Motorrad wird uns die Welt beneiden: Der Suzuki-Importeur macht, exklusiv für die Schweiz, aus einer GSX-R 1000 das Naked Bike Virus. Cooles Design, brachiale Leistung. Und alles voll legal.

Eigentlich war der Schritt schon lange fällig, denn andere machen ihn auch: Den scheinbar einfachen Schritt, einem starken Superbike die Hülle runterzureissen, die Lenkerstummel durch eine breite Lenkstange zu ersetzen und zu

rufen: «Fertig ist der ultimative Streetfighter!» Nach diesem Muster sind – um die aktuellsten Beispiele zu nennen – Ducati (Streetfighter) und Aprilia (Tuono) entstanden. Japan machts anders – oder auch gar nicht: Kawasaki,

Honda und Yamaha haben sich teils im Motorenregal der Superbikes bedient, dann aber kaum einen Stein auf dem anderen gelassen. «Streetfighter massentauglich» muss die Devise bei den auf grosse Stückzahlen angewiesenen

Herstellern sein. Suzuki hat in dieser Klasse gar kein Naked Bike am Start, sondern ein in Sachen Hubraum, Gestalt und Gewicht ganz anders geartetes Muscle Bike, die auf der 1300er-Hayabusa basierende B-King.

Kooperation über den Röstigraben

Das wollte Roland Müntener, Geschäftsleiter von Suzuki-Importeur Frankonia, nicht mehr genügen. Ein scharfer Streetfighter musste her. Die GSX-R 1000 als Basis war gegeben. Und so entstand in Zusammenarbeit mit Moto Virus, einem Händler aus dem freiburgischen Hinterland zwischen Bulle und Lausanne (siehe auch Kasten)

demontiert. Stattdessen kommen Scheinwerfer und Lampenmaske der GSR 750 zum Einsatz, ergänzt durch eigens gefertigte Kunststoff-Seitenteile. Eine linksseitig montierte 4-1-GPX2-Auspuffanlage (mit zwei Schalldämpfern) von Bodis ersetzt die serienmässige 4-2-Anlage. Der rauchige Sound gefällt, ohne durch übertriebene Lautstärke zu nerven.

Demontiert werden natürlich die Lenkerstummel, es war ja kein Überschall-Café-Racer geplant. Dirigiert wird die Höllenmaschine über einen breiten, fast geraden Alu-Lenker von Motacc. Dieser zieht den Piloten in eine zwar aufrechte, aber doch vorderradorientierte Position. «Wir wollten doch so viel Gewicht wie möglich aufs Vorderrad bringen», so Roland Müntener.

Vergangene Woche erfolgten die für die Homologation erforderlichen Lärm-messungen. Das ist kein Klacks, weil ohne Vollverkleidung auch die Airbox-Schnorchel und deren Schalldämmung wegfällt. Doch nun ist alles bereit für die Homologation und die Aufnahme ins Programm von Suzuki Schweiz. Dort wird sie Virus heissen, auch wenn der Umbau in Typenschein und Fahrzeugausweisen weiterhin GSX-R 1000 lauten wird.

Es kann heftig werden

Es wird dem geneigten Leser bis hierhin schon klar geworden sein, dass Suzukis Neue kein koffeinfreier Kaffee der milden Sorte sein kann. Frankonia-Chef Müntener, selber ein bekennender Gasgeber und von der Neuheit nach einem ersten

Probegalopp schwer angetan, sinniert, ob vielleicht eine längere Gesamtübersetzung angebracht wäre. Tatsächlich reisst es die Maschine bei voller Brause ab ca. 7000/min (so genau guckt man dann ja nicht hin) ganz normal und dann ganz schnell progressiv aufs Hinterrad, obgleich die Übersetzung eh schon rennstreckentauglich lang ist, mit einem ersten Gang, der erst bei gut 160 km/h im Begrenzer endet.

Der Pilot hat die Wahl

Dennoch, man sollte die gute Sache so belassen, wie sie ist. Denn auch wenn anders als bei der Aprilia Tuono keine Anti-Wheelie-Elektronik die schützende Hand über den Virus-Piloten hält, ist sie zwar ein Biest, aber durchaus fahrbar. Wer sie im ersten und zweiten Gang ausnudeln will, muss mit allen Wassern gewaschen sein und seine Sinne stets beieinander haben. Aber danach gibts ja noch vier weitere Gänge, die das Geschehen beruhigen. Zudem muss die Gashand ja nicht dauernd digital nach unten klappen. Und drittens gibts ja noch die Mapping-Modi B und C. Programm B nimmt dem Ansprechverhalten den Giftzahn, C reduziert gar die Leistung, und zwar deutlich. Rabiät oder friedlich-kraftvoll, der Pilot hat die Wahl. Selbstverantwortung heisst dieses altmodische Konzept.

Kein Platz für Lenkungsdämpfer

Wer gewohnheitsmässig ganz heftig am Quirl dreht, auch wenn der Asphalt holprig ist, sollte sich mit Bedacht an das Temperament der 1000er-Virus herantasten. Aus Platzgründen wurde der Lenkungsdämpfer entfernt. Auf einer ersten kurzen Testfahrt stellte sich kein

TECHNISCHE DATEN

SUZUKI VIRUS (GSR 1000)

Antrieb

Reihenvierzylinder, DOHC, vier Ventile pro Zylinder. Digitales Motormanagement mit Saugrohreinspritzung, Transistorzündung, 4-1-Auspuffanlage, Nassumpfschmierung, Elektrostarter, Zahnradprimärtrieb, Mehrscheiben-Nasskupplung, Sechsganggetriebe, Rutschkupplung, Endantrieb Kette.

Bohrung x Hub	74,5 x 57,3 mm
Hubraum	999 cm ³
Drosselklappen-ø	44 mm
Verdichtungsverhältnis	12,8 : 1

Leistungsdaten

max. Leistung	185 PS (136 kW)
bei	12 000/min
max. Drehmoment	117 Nm (11,9 mkg)
bei	10 000/min

Fahrwerk, Räder

Alu-Brückenrahmen, 43-mm-USD-Telegabel, Zweiarml-Aluschwinge, Zentralfederbein. Federelemente voll einstellbar. Reifen 120/70-17, 190/50-17.

Bremsen

310-mm-Doppelscheibenbremse vorn, radial montierte Vierkolbenzangen. Hinten 220-mm-Einscheibenbremse, Einkolbenzange.

Abmessungen und Gewichte

Radstand	1405 mm
Lenkkopfwinkel	66,25°
Nachlauf	98 mm
Sitzhöhe	810 mm
Tankinhalt	17,5 l
Gewicht fahrfertig vollgetankt	205 kg

Preise, Farben

CHF 19 990,- inkl. MWST. Erhältlich in Weiss.

Info

Frankonia AG, 8010 Zürich
Tel. 044 431 65 11

www.suzuki-motorcycles.ch

die Suzuki Virus. Sie sollte, in Anlehnung an das neue Mittelklasse-Naked Bike GSR 750, bis vor wenigen Tagen GSR 1000 heissen. Um allfälligen Ungereimtheiten aus dem Weg zu gehen, heisst sie nun zu Ehren der Miterfinder Suzuki Virus.

Was erhält der geneigte Strassenkämpfer da in die Hände? Einfach gesagt den stärksten Streetfighter, der so, legal, im Angebot eines Motorrad-Anbieters steht. Weltweit. Denn die Virus ist eine Schweizer Spezialität und sie wird es bleiben. Der starke Schweizer Franken erstickt Gedanken an allfällige Exportchancen im Keim.

GSX-R 1000 blossgelegt

Die Virus 1000 ist in der Tat eine gestrippte GSX-R. Das Chassis bleibt unverändert. Der Motor auch, inklusive Endübersetzung (dazu später mehr). Verkleidung und Scheinwerfer werden



Gutes Gefühl fürs Vorderrad, trotz des hohen Lenkers und der damit anderen Gewichtsverteilung.

DIE INFIZIERTEN ROMANDS



MOTO VIRUS

Ein Virus, das ist bildhaft gesprochen etwas, das dich nicht mehr loslässt. Eine Droge. Die Droge von Dominique «Dom» Grangier und Joseph «Jo» Rouillier ist das Motorrad. 2004 eröffneten sie ihr Geschäft in La Verrière im Greyerzerland. Sie sprechen alle Kunden an, die an sportlichen, supersportlichen, getunten Maschinen interessiert sind.

Die Aufgaben zwischen den beiden sind verteilt: Jo erledigt den Papierkrieg, Dom herrscht über die Werkstatt. Dabei darf allerdings die kreative Seite von Jo nicht vergessen werden. Als Airbrusher hat er schon diverse Bikes verschönert, während sie Dom schneller gemacht hat.

Seit einigen Jahren hat Moto Virus die Suzuki-Vertretung. Im Gespräch mit Importeur Frankonia reifte die Idee des Streetfighters auf Basis der 185 PS starken GSXR 1000. Dort war man, auch mangels attraktiver Neuheiten seitens der japanischen Hersteller, nicht abgeneigt.

«Die grösste Schwierigkeit bestand in der Formgebung der neuen Seitenteile. Meine Idee brachte ich zuerst zu Papier, schnitt die Zeichnung aus und spielte damit rum», erzählt Dominique (s. Foto). Als alles passte, gab er die Kunststoffteile beim Spezialisten Jean-François Vuagnaux aus St-Martin in Auftrag. Anders war von Anbeginn klar, wie der Scheinwerfer der GSR 750.

Im Freiburgischen ist man natürlich stolz auf den legalen, ultrastarken Streetfighter, der anlässlich des Supermoto-SM-Laufs in Emmen (23. Juli) erstmals direkt der Öffentlichkeit präsentiert wird.

Lenkerschlagen ein, doch wollte der Autor ja auch nicht unnötig die Götter des Recyclings herausfordern.

Auf der Virus würde man weniger Plastik schreddern, das ist wahr. Das ist auch ein wesentlicher Unterschied zu einer GSXR mit hohem Lenker. Der Autor ist vergangenen Sommer ein solcherart umgebautes Motorrad geritten (MSS 15/16-2010) und hatte stets viel Verkleidungsplastik im Blickfeld. Auf der Virus sitzt man viel mehr im Freien, typisch Naked Bike eben. Alles geht gut, auch weil auf eine brillante Fahrwerksbasis zurückgegriffen wird. Trotz grossen Hebelarms am Mo-

tacc-Lenker und weniger Gewicht auf der Front bleibt ein sattes Gefühl für den Asphalt. Der Streetfighter legt sich neutral und keinesfalls kippelig in Schräglage. Es dauert nur wenige Kurven, und schon ist die Feinmotorik bereit für den rasanten Kurventanz mit dem helvetisch-japanischen Streetfighter.

Natürgemäss wird der Überblick am hohen Lenker besser, der Komfort am stärker belasteten Po aber etwas schlechter. Windschutz gibts nur homöopathisch, doch wer den weltweit wildesten Streetfighter vorwiegend auf der Autobahn bewegt, macht einen Überlegungsfehler.

Sie lässt dich nicht ruhen

Die Mischung von Motorleistung für die Piste und Sitzposition für die Strasse ist betörend, mehr als auf anderen Bikes ertappt man sich immer wieder bei «unnötigen» Zwischenspurts, weil die biestige Power einfach zu schön ist, um sie lange schlummern zu lassen.

Die Virus kostet 800 Franken mehr als die GSXR 1000. Das klingt nach viel Geld für einen Streetfighter, doch erhält man ja ein Lenker-Kit und einen Zubehör-Auspuff dazu und verzichtet auf ein Plastikleid, das man eh nicht will.

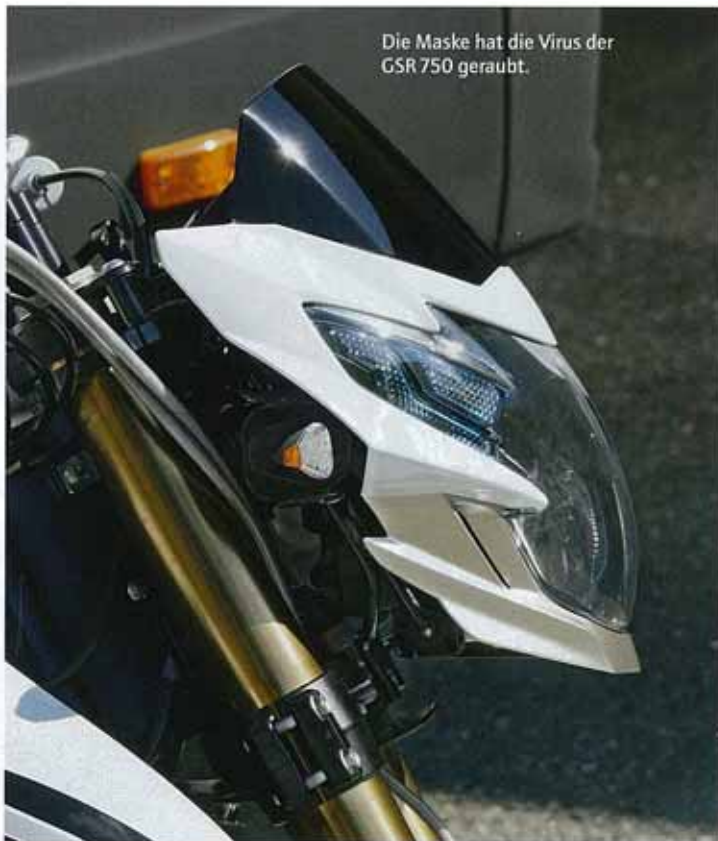
Die Aprilia Tuono V4 RAPRC kostet inklusive Elektronikpaket einen Tausender weniger, die Ducati Streetfighter (Standard-Version) gleich viel. Allerdings liegen sie in der Spitzenleistung um 18 respektive 30 PS hinter der Virus 1000 zurück.



Lenker von Motacc, Ausgleichsgefäss für die Bremshydraulik als Option ebenfalls.



Doppelter Schalldämpfer von Bodis: macht die Hinterhand optisch und das Motorrad auch auf der Waage leichter.



Die Maske hat die Virus der GSR 750 geraubt.

AUF EINEN BLICK

SUZUKI VIRUS (GSR 1000)

In der Stadt	★★★★★
Auf grosser Tour	★★★★★
Sportlich fahren	★★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★★
Emotionen	★★★★★

Daniel Riesen, zum Glück nicht allzu schreckhaft



Fazit

Wenn die grossen Toffhersteller, global denkend, keinen vielversprechenden Markt für einen oberscharfen, aber halt auch nicht ganz billigen Streetfighter sehen, bauen ihn die von der Wirtschaftskrise kaum gebeutelten Schweizer halt selber. Ein schöner, ein aufregender Luxus! Das Konzept, ein Superbike mit (relativ) wenigen Handgriffen umzubauen, geht jedenfalls auf. Die GSR 1000 ist unfassbar kräftig, aber zum Glück kein Zappelphilipp. Das Piloten-Gehirn und seine Gashand sollten aber jederzeit fein synchronisiert sein!