

Sport-Geräte

Verkleidung: Die Befestigungspunkte der Plastikhaut können Vibrationsrisse bekommen, und der Spoiler schrappt gern über Bordsteinkanten – aufgrund der sehr hohen Ersatzteilpreise lohnt hier ein kritischer Blick

Sitzposition: Fahrer zwischen 1,70 und 1,90 Meter fühlen sich wohl – den sportlichen Umständen entsprechend. Den Beifahrer dagegen drängt es zur Flucht; besser also den hinteren Platz für Gepäck nutzen

Reifen: 170er-Reifen auf die originale Vier-Zoll-Felge – das taugt nichts. Besser gleich eine breitere Felge spendieren, denn sonst wird die Reifenkontur zu stark verformt

Auspuff: Die Vier-in-eins-Auspuffanlage, bis 1988 eingebaut, war recht rostanfällig. Da ist die Vier-in-zwei-Anlage (ab 1989) deutlich besser

Laufleistung: Der Motor ist ein ziemlich zäher Bursche und erreicht bei nicht allzu hartherziger Fahrweise auch mal einen sechsstelligen Kilometerstand – einfühlsames Warmfahren und regelmäßige Ölwechsel sind daher Trumpf

Motor: ist besonders offen eine Wucht. Leidet aber bei hohen Belastungen unter recht großem Oldurst. Von bis zu zwei Litern auf 1000 Kilometer wird an an Lagerfeuern gemunkelt

Bremssattel: Es sind Fälle bekannt, wo der Stopper nach einer Bremsung nicht mehr öffnen wollte. Also vor der Probefahrt testen: Schieben, bremsen, wieder schieben – muss genauso leicht wie vorher gehen



Suzuki GSX-R 1100

Gebraucht-Steckbrief

Motor: Luft-/ölgekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor, 100 PS (74 kW) bei 8700/min, 82 Nm bei 8300/min, Vierventiler, Vergaser, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen, Radstand 1460 mm, vorn Telegabel, hinten Zentralfederbein, vorn Doppelscheiben-, hinten Einscheibenbremse, Reifengröße vorn 110/80 VR 18, hinten 150/70 VR 18

Gewicht: 226 kg mit 19 Litern Normal vollgetankt

0–100 km/h: 3,3 s

Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h

Verbrauch: 7,8 Liter/100 km

Bauzeit: 1986 bis 1997

Bestand: Rund 8500 Stück

Preise: 1992: 2850 Euro; 1994: 3450 Euro; 1996: 4600 Euro; 1997: 5100 Euro

Wichtige technische Änderungen: 1989 überarbeiteter Motor, 17-Zoll-Räder, Vier-in-zwei-Anlage, 120er-Reifen vorn, 1990 130er-Reifen vorn, 180er hinten, Upside-down-Gabel, 1991 wieder 120er-Reifen vorn, 1993 Wasserkühlung, 1995 Gabel und Schwinge verstärkt

Empfehlenswertes Zubehör: Federbein und Gabelfedern von White-Power

Die Suzuki GSX-R 1100 war eigentlich die Urmutter aller supersportlichen Big Bikes. 1986 mit 226 Kilogramm noch recht leicht, zog sie Scharen von sportbegeisterten Käufern in ihren Bann. Die erste Generation mit der Vier-in-eins-Auspuffanlage und der 18-Zoll-Bereifung war vergleichsweise leicht zu fahren und erzielt heute schon fast Liebhaberpreise auf dem Gebrauchtmotorradmarkt. Die nachfolgenden Modelle wurden im Lauf der Jahre leider immer schwerer: Eine 94er-GSX-R wiegt zum Beispiel rund 260 Kilogramm – für einen

Supersportler ist das ziemlich übergewichtig. Sonnige Naturen schrauben einen Koffersatz an die Sportlerin und fahren damit auch zu zweit in Urlaub, aber dazu müssen die Passagiere schon eine Portion Härte mitbringen. Schließlich ist nicht nur die Sitzposition sowohl für Fahrer als auch Beifahrer recht unbequem; auch das Zentralfederbein – zumindest der älteren Versionen – erweist sich als knochenhart. In dieser Beziehung kann aber der Zubehörehandel mit einem passenden Austausch-Federbein weiterhelfen.