

Bandit Power Teil 5



Meisterliche Diskussion: Wie kriegen wir die Kurve hin?

Die Vollendung naht

Der letzte Teil handelte ja eigentlich nur von der Bandit-Kür, Diesmal gehen wir der Motor-Kur unseres GSF 600-Kandidaten auf den Grund - da hatten wir ja bereits was angeordnet. Denn dank passender Technik aus der nahen Suzuki-Verwandtschaft, ließ sich „der kleine Bandit“ relativ easy in eine amtliche 750er verwandeln (Fighters 03/06, Bandit Power Teil 1): Zylinderbankkett (samt Kolben) und -kopf der eben-

falls Luft/Öl-gekühlten GSX 750F-Schwester paßten ohne weiteres, außerdem ist der Hub beider Modelle identisch. Allerdings wollten wir die Nockenwellen der 600er weiterverwenden, weil diese über etwas schärfere Steuerzeiten verfügen. Natürlich sind wir jetzt sehr gespannt, was die Nummer mit dem GSF/GSX-Mix gebracht hat: Beim Termin auf dem Dynojet-Prüfstand der Motorradwerkstatt Kügler & Co sollen letzte Abstimmungen stattfinden - und vor allem nackte Fakten ans Tageslicht kommen...

dells nicht auf Antrieb mit gesteigertem Hubraum und den Modifikationen am Airbox-Einlaß (Fighters 03/

Volle Kanne auf der Rolle. Schon der zweite Lauf war ein Volltreffer...



06, Bandit Power Teil 1) harmonieren wird. Aber vorab sind sich alle Beteiligten ziemlich sicher, heute ein paar Extra-Pferde einfangen zu können. Ob „Flop oder Top“ werden vor allem die Vergleichswerte zweier Hubraum-Vettern offenbaren: Die Leistungsdaten des ungedrosselten Ur-Superbikes GSX-R 750 von anno 1985 (auf dem im Prinzip sämtliche Luft/Öl-gekühlten Suzuki-Aggregate basieren) und die ei-

Leistungsgesellschaft

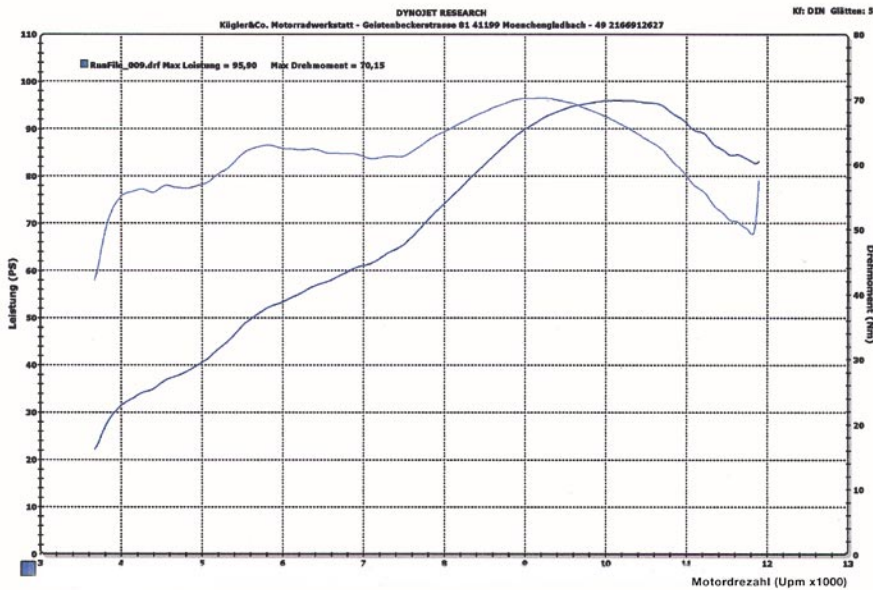
Bevor es ernst wird, schrauben wir noch rasch einen Satz Iridium-Kerzen von Denso ins Banditen-Köpfchen. Bei den Dingen tanzt der Funke auf einer extrem kleinen Elektrode, die räumliche Begrenzung des zündenden Impulses wirkt daher wie eine Konzentration und soll optimales Verbrennen unter allen Umständen sicherstellen - wir sind ja schließlich nicht jeden Tag auf einem Prüfstand. Dann ist Meister Andreas dran, Herr Kügler will sich der Banditen-Angelegenheit persönlich widmen: Nach dem obligatorischen Warmlauf geht's ab auf den prüfenden Stand. Vor dem ersten Run wird eine Lambdasonde im Schalldämpfer versenkt - die Abgaswerte werden verraten, ob das Benzin/Luft-Gemisch okay ist. Denn wir müssen leider davon ausgehen, daß die Serien-Bestückung der 32er Gleichdruckvergaser des 600er Mo-



Wir bauen auf, wir reißen nieder - zeitintensive Vergaser-Schrauberei.

DynoJet 7 WINPEP

DYNOJET Performance Evaluation Program



Kurven des Erfolges: Gute 25 PS mehr als die Serien-600er. Ja, das geht.

nes seiner modernsten 750er-Nachfahren, nämlich die seit '98 gebaute GSX 750 in Gestalt der „kleinen Inazuma“. Die GSX-R der ersten Generation drückte 100 PS (an der Kurbelwelle) bei 10.500 und 71 Newtonmeter bei 9.000 Umdrehungen ab. Sie war mit „echten“ Flachschiebern vom Typ VM 29 bestückt (keine Gleichdruck-Mechanik sondern direkte Anlenkung), die hatten aber - anders als die Bezeichnung vermuten läßt - ein Venturimaß von 34 Millimetern. Der zivilisiertere GSX 750-Enkel trat mit 86 PS (an der Kurbelwelle, bei 9.500 U/min) und lediglich

Größenvergleich: Meiner ist dicker. Na und? Bei mir funkt's heftiger...



67 Newtonmetern (die aber schon bei relativ frühen 8.500 U/min auftauchen) etwas bescheidener auf. Letztere ist (wie unsere 600er Bandit) ebenfalls mit 32er Keihin-Gleichdruckvergäsern ausgestattet.

Was wir beim Prüfstandslauf nun also erwarten können, ist damit ziemlich klar: Die Performance unserer aufgeplusterten 600er dürfte oberhalb jener der GSX liegen - wir brauchen uns aber nicht zu schämen, falls wir die Power des R-Krawallbruders von '85 nicht ganz erreichen sollten.

Ernstfall

Der erste Run offenbahrt Ungemach: Das dumme Ding verschluckt sich - läuft also zu mager. Wenn's mit dem „Anzupfen“ im unteren Tourenbereich nicht so recht klappen will, sollte man sich erst mal um die Positionen der Düsenadeln kümmern: Je nach Lage geben die nämlich früher oder später den Querschnitt der Nadeldüsen (die sitzen oberhalb der Hauptdüsen in den Düsenstöcken) frei, entscheiden also sozusagen über das dynamische Timing der Benzinbeimischung. Aber leider wird im Laufe des ersten Durchgangs ziemlich deutlich, daß die Grundbedüsung auch in höheren Drehzahlbereichen einfach nicht hinhaut - die Lambda-Werte fallen schlicht suboptimal aus: Abbruch, Tank runter, Airbox und Vergaser raus. Im Gehäuse der Gasfabriken finden sich Hauptdüsen der Konfektionsgröße 104 (Serie), die Profis vor Ort sind sich einig, daß ein weiterer Versuch mit 106er Düsen sinnvoll sei. Flankierend wird außerdem die Position der Düsenadeln in den Schiebern geändert: Hängt sie höher! Und zwar gleich auf die fünfte Raste (von oben).

Zweiter Versuch: Volltreffer!

Schon brüllt die Bandit wieder auf der Rolle, nun spiegelt sich in den Gesichtern aller Beteiligten ziemlich freudige Erregungen wieder. Denn diesmal fallen die Lambda-Werte annähernd optimal aus - schon im zweiten Versuch. Normalerweise gibt's im Laufe einer Prüfstands-Optimierung erheblich mehr zu fummeln, daß sich ein „Volltreffer“ schon

Komposition in schwarz, 36 Speichen. Viel mehr Durchblick geht nicht.



im zweiten Anlauf ergibt, ist tatsächlich eher selten der Fall. Egal, 96 PS bei 10.000 und 70 Newtonmeter bei 9.000 Touren lassen sich nicht leugnen - ein voller Erfolg. Zumal die 96köfige Pferdeherde hier am Hinterrad versammelt ist - und die auch noch 500 Touren früher als bei der Mutter aller 750er Superbikes auftaucht. Auf dem Weg von der Kurbelwelle gingen etwa elf Prozent (höchstens aber 10 PS) der Leistung flöten, als realen Vergleichswert zur GSX- und R-Verwandtschaft dürfen wir also ziemlich stolze 106 Kurbelwellen-PS annehmen: Das rockt.

Das ankert: 320er Alien-Discs von Lucas in Kombination mit sechskolbigen Nissin Zangen.



Und übertrifft sogar noch die R-Referenz, was vor allem mit der annähernd gleichen Drehmoment-Spitze bei identischer Drehzahl ganz großes Kino bedeutet.

Bandit mit Speiche?

Zurück in der Alschner'schen Werkstatt geht's derart beflügelt gleich mit dem nächsten Highlight weiter: Speichenräder für die Bandit.

Jetzt Blinkt es auch vorne. Oder: Was sie schon immer über sinnfreie Gewinde wissen wollten...



Hört sich ungewöhnlich an, macht aber am realen Objekt einen echt schlanken Fuß. Oder auch nicht: 3,5" und 5,5" mal 17" Zoll sind hier in Wirklichkeit Standard-Maße, die im Vergleich zu unserem Kult-Kandidaten (Serie: 3" x 17" und 4,5" x 17") eigentlich nicht wirklich schmal sind - moderne Sportgrößen zur adäquaten Reifenwahl, wir wollen Avon Viper-Gummis draufziehen. Die Räder selbst stammen aus der Werkstatt eines der üblichen Verdächtigen: Peter Böhm hat's getan. Der bietet solch eingespeichte Pretiosen aber nicht nur einzeln angefertigt für umfängliche Umbauten an - bei uns spielt ja vorn eine BKG-eingerahmte USD-Gabel aus dem Hause Hagen/

Micron die tragende Hauptrolle - sondern im Prinzip für alle Banditen. Angesichts unseres Bremsequipments war zwar noch etwas Feintuning bei der Ausdistanzierung nötig, aber das hat sich gelohnt: Bandit mit Speiche ist chick. Und Black is back, wir fanden die schwarze Ausführung des 36-speichigen Rades besonders geschmeidig (Felgen, Speichen und Nabe pulverbeschichtet, die Bremscheiben-Adapter sind eloxiert). Nochmal zur Bremse: Was hier so schön luftig aussieht, hat auch Potential - hier fanden 320er

...ist hier als Exempel statuiert.



Alien-Discs von Lucas Verwendung, deren Konterpart aus sechschüs-sigen Nissin-Zangen (von Micron/Hagen) besteht. Letztere sollen von einer 19er Pumpe semiradialer Bauart besonders wirksam unter Druck gesetzt werden, der mittels Lucas-Carbonleitungen auch recht direkt übertragen werden dürfte: Mit diesem Bremsgeschirr sollten wir unbedingt auf der sicheren Seite sein...

Kleine Details

Natürlich konnten wir uns auch diesmal ein paar Goodies einfach nicht verkneifen. Zum Beispiel bei den Proportionen der Sitzbank. Zwar durfte das Serienteil samt Kult-Bürzel an seinem angestammten Platz bleiben - aber dann doch bitte schön etwas schlanker: Genau der richtige Job für den Polster-Profi vom Dienst. Klaus Warmsbach ist nichts zu schräg, der würde eine Sitzbank nach Maß sogar mit Schlangenleder beziehen. Wenn man das will. Im Rahmen unseres Beispiel-Banditen sollte es aber eine etwas diskretere Arbeit sein: Die Höhe der Polsterung wurde auf der kompletten Länge zunächst reduziert und im hinteren Bereich der plastischen Form des Bandit-Hecks angepaßt, es entstand sozusagen eine Lean-Line. Anschließend überzog der Polster-Klaus den so zurechtgestutzten Serien-Schaumstoff mit einer verserdichten Folie, denn der Finale Bezug besteht aus zweierlei Echtleder:

Kanten-Kunde: So soll's mal werden...



...es folgen die ersten Einschnitte im Serien-Schaumstoff...



...und die Anprobe - das wird schon.



Anthrazitfarbiges Glattleder und Alcantara - eine wahrhaft edle Sitzgruppe fürs Bike.

Und zum Schluß fanden wir noch heraus, was man mit den eigentlich völlig sinnfreien Gewindebuchsen am Zylinderkopfdeckel anstellen kann - die komischen Dinger finden sich an allen Suzuki-Aggregaten der Luft/Öl-gekühlten Sorte - nämlich: Das könnte doch eine ele-

Komplett: Der Vorderbau



gante Stelle zur Blinker-Montage sein. Die Überlegung wurde so gleich in die Tat umgesetzt, mit zwei passend zurechtgefeilten Winkeln schraubten wir an dieser Stelle ein Rizoma-Blinkerpärchen im Miniformat dran.

Jetzt bleibt eigentlich nur noch die Bandit-Kompletterung nach Fahrplan übrig, beim nächsten Mal geht's ums Finale...

Slim Fast: Schlanke Linie, die sich nach einer ersten Sitzprobe als echt bequem entpuppte.



Disclaimer:

Der Inhalt dieses Workshops versteht sich als Anregung, nicht als Anleitung. Wie bei allen Arbeiten am Motorrad sollte die Ausführung Personen vorbehalten bleiben, welche über entsprechendes Wissen, Werkzeug, Erfahrung und Fähigkeiten verfügen. Wer mit "zwei linken Händen" beschlagen ist, sollte sich tunlichst von der Umsetzung fernhalten und hiervon absehen. In vielen Fällen führt die Verwendung der in den Workshops gezeigten Teile zum Erlöschen der ABE bei zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen. Meistens ist jedoch die Möglichkeit einer Eintragung in die Fahrzeugpapiere gegeben. Klärt das ggf. bitte VOR Beginn der Arbeiten, da wir auf Grund des Ermessensspielraumes und unterschiedlichen Bereitwilligkeiten der überwachenden Stellen keine bundesweit gültigen Persilscheine statuieren können. Der Nachbau, sowie die Verwendung der gezeigten Bauanleitungen erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr. Der Umgang mit den hier beschriebenen Materialien erfordert den Einsatz von Augen-, Atem- und Hautschutzmitteln, bitte beachtet unbedingt die Warnhinweise auf den jeweiligen Gebinden. Der anfallende Müll ist natürlich entsprechend den Herstellerangaben zu entsorgen und eine gute Belüftung des Arbeitsplatzes schadet auch nicht. Wir weisen an dieser Stelle weiter darauf hin, dass Geschmacksmuster- oder anderweitig urheberrechtlich geschützte Teile nicht vervielfältigt oder in den Warenverkehr gebracht werden dürfen.

Projekt **Bandit Power** wird unterstützt von:

MOTORRADWERKSTATT **KÜGLER & Co.**

Kügler & Co.
Geistenbecker Straße 81
41199 Mönchengladbach
Fon: +49-(0)2166-912627
Mail: a.kuegler@kuegler.de

SUZUKI Altzschner
Pascalstraße 15
47506 Neukirchen-Vluyn
Fon: +49-(0)2845-794016
Web: www.altzschner.de



Paul Raschke
Hingbergstraße 269-273
45472 Mülheim (Ruhr)-Heißen
Fon: +49-(0)208-431353
Fax: +49-(0)208-434941



Hafer Tuning Parts
Drosselweg 8
21365 Adendorf
Fon: +49-(0)4131-4086760
Web: www.hafer-tuning-parts.de



WARMSBACH Autosattlerei

Warmbach Autosattlerei GmbH
Am Inzerfeld 36
47167 Duisburg
Fon: +49-(0)203-589894
Web: www.warmsbach.de

MTG Motorrad Technik GmbH
Daimlerstr.1
73117 Wangen
Fon: +49-(0)7161-9141620
Web:
www.mtg-motorrad.de
www.acewell.de



Micron Systems GmbH
Boxdorfer Str. 13
90765 Fürth
Fon: +49-(0)911-936740
Web: www.micronsystems.de



Silent Hektik
Hansastr. 72b
59425 Unna
Fon: +49-(0)2303-257070
Web:
www.silent-hektik.com



Hagen Sportzubehör
Boxdorfer Str. 13
90765 Fürth
Fon: +49-(0)911-936950
Web: www.hagenmotorsport.de



BÖHM-Technik rund um's Rad

Böhm Fahrzeugtechnik
Hauptstr.176
09618 Großhartmannsdorf
Fon: +49-(0)37329-71637
Web: www.speichenrad.de



Klaus Bongartz GmbH & Co KG
Galghede 3
41366 Schwalmtal
Fon: +49-(0)2163-9479216
Web: www.bkg-motorradzubehoer.de



Cooper-Avon Reifen GmbH
Hans Böckler-Str. 4
64823 Groß Umstadt
Fon: +49-(0)6078-938518
Web: www.avon-motorradreifen.de



Hillbilly Motors by
Götz GmbH
Hinter Stöck 38
72406 Bisingen
Fon: +49-(0)7476-933500
Web: www.goetz-motorsport.de



TRW-Lucas
TRW-KFZ Ausrüstung GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 7
56566 Neuwied
Fon: +49-(0)2631-9120
Web: www.lucas-bikersworld.com



RIZOMA INNOVATIVE COMPONENTS

Hindenburgstr. 4
71638 Ludwigsburg
Fon: +49-(0)7141-6431633
Web: www.rizoma.com

TOPHAM VERGASERTECHNIK

Zur Quelle 11
32351 Stemwede
Fon: +49-(0)5474-9011
Web: www.mikuni-topham.de

WP suspension

WP Suspension Germany
Waldkraiburger Straße 14
93073 Neutraubling
Fon: +49-(0)9401-521225
Web: www.wp-germany.com

