



Suzuki GSX-R 1000

- Fahrbericht aus MOTORRAD 05/2012 -

Während fast alle Mitbewerber in der 1000er-Supersport-Klasse auf ABS und/oder Traktionskontrolle setzen, muss die GSX-R 1000 noch ohne auskommen. Doch viel Modellpflege im Detail macht den Ritt auf diesem ehrlichen Männer-Motorrad ebenso eindrucksvoll wie kontrollierbar.

Circuito Monteblanco im Süden Spaniens. In der Boxengasse der 2008 eröffneten Privatrennstrecke steht eine Phalanx nagelneuer GSX-R 1000 in Werksfarben aufgereiht. Suzuki hat sein Supersport-Flaggschiff zur Saison 2012 leicht überarbeitet, rüstet die im Werkscode „L2“ getaufte Maschine nun mit einem einzelnen (Titan-)Schalldämpfer aus. Doch selbst die neueste Version der 1000er muss ohne elektronische Fahrhilfen auskommen. Besser gesagt: deren Fahrer. Alle anderen großen Supersportler, außer von KTM, tragen 2012 entweder ABS oder Traktionskontrolle oder beides. Suzuki trotz diesem Trend, rollt die nominell unverändert 185 PS starke 1000er ohne alles aus. Viel Analogtechnik im Digitalzeitalter. Egal, Helm auf, Handschuhe an. So etwas haben wir früher doch auch geschafft.

Der Vierzylinder erwacht, klingt dumpf und sonor. Man sitzt hinterm bauchigen Tank sehr drin im Motorrad, die Lenkerstummel liegen gut zur Hand. Dreifach sind die Fußrasten verstellbar. Visier runter, los! Fein lässt sich die Seilzugkupplung dosieren, unhörbar rastet der erste Gang ein.

Drei Fahrmodi stehen zur Wahl: „C“ für Regen, mit gekapptem Drehmoment und reduzierter Spitzenleistung. Heute nicht nötig. Hm, mal Mapping „B“ probieren, zum Reinkommen. Damit geht der Motor gegenüber „A“ weicher ans Gas, so lange die Drosselklappen maximal zur Hälfte geöffnet werden. Mapping A setzt die gleiche Leistung schon mit weniger Zug am Gasgriff frei.

In „A“ geht der Motor härter, aggressiver ans Gas. Zumindest, nachdem der Gasgriff vor Kehren ganz geschlossen war. Sonst steuern die doppelten Drosselklappen, eine vom Fahrer, eine vom Bordrechner betätigt, die Füllung prima. Ruck, zuck ist das Ende der Start-Ziel-Geraden da. Ankern!

Stumpfe Bremsen waren früher. Nun beißen Brembos feine, radial angeschlagene Monoblock-Sättel kräftig zu. Sie nehmen die dünneren Scheiben zum Glück gut dosier- und voll kontrollierbar in die Zange. Keine wütenden, sondern souveräne Beißer. Das schafft schon mal Vertrauen. Runterschalten für die Rechts-Spitzkehre.

Die GSX-R galt bislang schon im Drehzahlkeller und in der Mitte als sehr kräftig. Ein toller Landstraßenmotor. Nicht ohne Grund. Von allen 1000er-Supersport-Vierzylindern kombiniert dieser die kleinste Bohrung (74,5 Millimeter) mit dem größten Hub, 57,3 Millimeter. Die 2012er-Version soll noch mehr „midrange-power“ haben.

Könnte stimmen. Im Zweifelsfall tut's der höhere Gang: Auf einer Zwischengeraden den Zweiten drinlassen oder bei Tempo 160 noch kurz in den Dritten schalten? Egal, die kraftvolle Suzi macht's so oder so.

In Kurven muss man die Suzuki mit Nachdruck innen, nah an den Curbs, halten. Generell tendiert die GSX-R eher zu weiteren Bögen, „läuft weit“.

Trotz handlingfördernder Geometrie, gebildet aus kurzem Nachlauf, steilem Lenkkopfwinkel und kürzestem Radstand ihrer Klasse (1405 mm) ist die aktuelle GSX-R nicht überhandlich. Sie verlangt etwas Einsatz, eine zupackende Hand, um abzuklappen. Suzuki bleibt beim 50er-Querschnitt des 190er-Hinterreifens mit der flach gewölbten Kontur.

Supersanft spricht die modifizierte Upside-down-Gabel an. Die Big Piston Fork enthält neu entwickeltes Spezialöl und ist minimal kürzer. Dies soll mehr Last auf die Front bringen.

Unsensibler, harscher arbeitet das Federbein, verarbeitet Bodenwellen weniger souverän.

Race-like ist die Druckstufe in High- und Low-speed einstellbar.

Mit Schwung durch ein Links-rechts-Geschlängel. Nicht messerscharf, doch zielgenau genug sticht die GSX-R da durch. Macht Laune, sie auf der richtigen Linie zu halten. Die nächste Kehre. Suzuki sagt, die „Neue“ wiegt vollgetankt 203 statt 205 Kilogramm. Nun, im MOTORRAD-Test wog die 2011er-GSX-R 208 Kilo. Wie auch immer, die kleine Gewichtskur von vier Pfund ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Monteblanco ist nicht ideal für 1000er. Man muss viel ackern, ständig Bremsen, Einlenken, Aufrichten. Sensitiven Fahrernaturen teilt die Suzuki jederzeit mit, was sie macht. Auch eine Art Sicherheits-Feature. Vor allem die Rückmeldung von der Front fällt groß aus. Gefühlsecht und ehrlich. Die Ganganzeige macht den Kopf frei. Gerade prügelt man im Zweiten auf die Start-Ziel.

Klein machen und Gaaas. Vierter Gang, zum ersten Mal (!), fünfter, sechster. 11500 Touren, jetzt sollen die 185 PS anliegen. Fast 100-mal pro Sekunde heizt jetzt jede der vier Iridium-Zündkerzen dem Gemisch ein, das Zwölf-Loch-Düsen einspritzen. Feuer!

Der Rotlichtbezirk liegt bei 13500 Touren. Doch so stark der Motor auch aus den Ecken rauspfeffert, ganz oben erlahmt sein Elan. 2011 fand MOTORRAD „nur“ 171 PS und 110 statt versprochener 117 Newtonmeter. Mehr als genug für hier. Mensch, Asphalt und Reifen werden wärmer.

Mit Verve in die nächste Runde, das Vorderrad steigt heftig. Und lang. Stark. Keine Traktionskontrolle heißt hier auch keine Wheelie-Begrenzung. Kurz zucken die Lenkerhälften, der elektronisch kontrollierte Lenkungsämpfer hält sie ruhig.

Beim 200-Meter-Schild stehen 250 auf der Uhr. Bremsen, hart und lang. Voll auf die sehr transparenten Frontstopper konzentrieren. Sehr stabil bleibt die GSX-R auf der Bremse. Ihre Anti-Hopping-Kupplung verhindert ein stempelndes Hinterrad beim Runterschalten. Auch das schafft Vertrauen.

Zeit, die nagelneuen Bridgestone S 20, in Sonderkennung „F“, zu loben. Selbst heiß gefahren haften sie bestens, schmieren nicht. Nach vielen Runden glänzen sie mit wenig Gummi-Abrieb und tollem Laufbild. Wirklich klasse für Straßenreifen!

Noch besser machen es im letzten Turn Bridgestones Supersportpellen R 10, reinrassige Rennreifen. Mit 55er-Querschnitt und damit spitzerer Kontur fühlt es sich an wie ein ganz anderes Motorrad. Viel handlicher, kurvengieriger und präziser, einfach schärfer. Nun erlaubt die 1000er engere Linien, macht irre Laune. Und bleibt dabei gut kontrollierbar. Der Preis? Die R 10 brauchen Heizdecken, rubbeln sich rasch ab. 15000 Euro kostet die wertige GSX-R. Den Vorgänger „L1“ mit Doppelauspuff verhökert Suzuki derzeit für gut 12000 Euro. Da wird's eng. Zumal die Konkurrenz mehr Technik bietet. Die Honda Fireblade ist nur rund 300 Euro teurer als die neue Suzi, ABS inklusive. Yamahas R1 kostet mit Traktionskontrolle etwa 950 Euro mehr.

Die GSX-R 1000 ist legendär, setzt Trends seit 2001. Nunmehr in der fünften Generation. Grandiose Erfolge feierten GSX-R-Renner, gewannen in zehn Jahren achtmal die Langstrecken-WM, siegten sechsmal bei den 24 Stunden von Le Mans, neunmal beim Bol d'Or. Respekt.

In Ehrfurcht verbeugen wir uns, danken für bewegende GSX-R-Geschichte(n). 2011 lief die millionste GSX-R (600, 750, 1000 und 1100) seit 1985 vom Band. Gratulation. Doch der letzte 1000er-Vierzylinder seiner Art ist nur eine Zwischenlösung. Eines Tages trifft Tradition auf Traktionskontrolle und ABS.

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 44 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 375 W, Batterie 12 V/10 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 42:17.

Kraftübertragung

Bohrung x Hub 74,5 x 57,3 mm
Hubraum 999 cm³
Nennleistung 136,0 kW (185 PS) bei 11500/min Max.
Drehmoment 117 Nm bei 10000/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Lenkungsämpfer, Zweiarmschwinge mit Oberzügen aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel.

Räder und Bremsen

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17

Maße und Gewicht

Radstand 1405 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 98 mm, Federweg v/h 120/130 mm, Gewicht vollgetankt 203 kg, Sitzhöhe 810 mm, Tankinhalt 17,5 Liter.

Preis

Garantie zwei Jahre
Mobilitätsgarantie zwei Jahre
Farben Schwarz, Blau/Weiß
Preis/Nebenk. 14790/220 Euro