

## Suzuki Bandit 1200 von V-L Racing

## BRAND-STIFTER

Getunte 1200-er Bandits gibt es wie Sand am Meer. Doch es muss nicht immer sündhaft teures Bausatz-Tuning sein. Kurz vorm Nordseedeich bietet Motorenspezialist Jürgen Leu maßgeschneiderte Tuning-Pakete in bester Handwerksqualität.

Außerlich verrät nur der Akrapovic-Topf, dass diese Bandit nicht so ganz serienmäßig ist. Ein kurzer Druck auf den Startknopf, und sonor brabbelt der Vierzylinder vor sich hin. Nicht aufdringlich, schließlich handelt es sich um eine ABE-Anlage, aber allmählich ahne ich, dass hinter der biederen Fassade besondere Talente schlummern.

Ein knapper Zug am Gas bestätigt diesen Eindruck, das rauhe Ansaugergeräusch sorgt für ein wohliges Kribbeln unter der Lederkombi. Also, erster Gang, 5000 Touren, Kupplung entschlossen einrücken lassen und los. Uuhps, warum ist denn nur noch Himmel zu sehen?

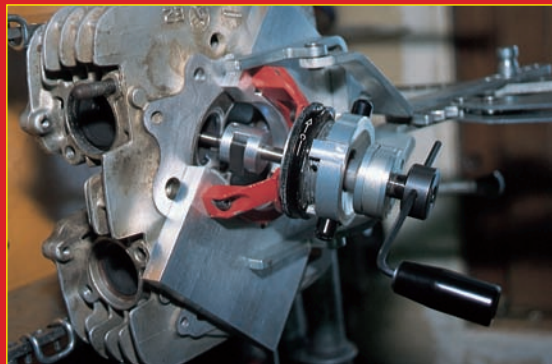


Elegant: Ovale Ochsenaugen

Irgendwie hatte ich die brave Bandit 1200 ganz anders in Erinnerung. Großmutter behauptet immer, dass früher alles besser war. Gut, dass sie keinen Führerschein hat. Diese Bandit könnte ihr Weltbild zerstören.

Auch im zweiten Gang ist Himmelfahrt angesagt, aber immerhin weiß ich jetzt, was mich erwartet. Das eigentlich Beeindruckende an diesem Tuningbike ist die Lässigkeit, mit der es seine Leistung aus dem Ärmel schüttelt. Kein nervöser Hochleistungsbrenner, der die Power nur mit reichlich Drehzahl zum Besten gibt und den Fahrer immer wieder mit unerwarteten PS-Eruptionen ins Schwitzen bringt.

Nein, wer will, kann auch ganz entspannt mit 2500 Touren durch die Lande cruisen. Sauberer Leerlauf und spontane Gasannahme auch im unteren Drehzahlbereich – für ein Tuningbike ist das keine Selbstverständlichkeit. Jürgen Leu, Chef von V-L Racing, legt größten Wert auf absolute Alltags-tauglichkeit und



Manufaktur: Die Kanäle werden strömungsgünstig nachbearbeitet

Fotos: André Ghiorczyk



Understatement: Von außen gesehen entspricht nur die Auspuffanlage nicht der Serie



Zurück aus der Kraftkur: Handarbeit möbelt den Motor mächtig auf

Standfestigkeit seiner hochgezüchteten Aggregate.

Auf der Landstraße mache ich ein paar Sprintübungen, ein Blick auf den Tacho überzeugt mich, doch besser auf die Autobahn zu wechseln. Vierter Gang, 100 km/h. Ich reiße den Hahn bis zum Anschlag auf und die Bandit schiebt gnadenlos voran. Deutlich jenseits der 200-er Marke ist der Fünfte fällig.

Als mir ein paar hundert Meter weiter ein BMW M3 die Tür vor der Nase zumacht, stehen 250 Sachen auf der Uhr – und das war noch nicht alles. Aber woher soll der arme Mann in der Blechschachtel auch wissen, welche Geheimnisse sich unterm Tank dieser Bandit verbergen? An der nächsten Abfahrt drehe ich um und steuere die Werkstatt von Jürgen Leu an. Breit grinsend empfängt er mich „Geht gut, was?“ Der Mann hat recht, ich bin beeindruckt.

Geschwindigkeit ist keine Hexerei. Im Falle der V-L Bandit ist sie eher das Ergebnis solider Handwerksarbeit. Um die Kosten überschaubar zu halten, verwendet Jürgen Leu so viele Originalteile wie möglich. Kern der Tuningarbeiten ist eine gründliche Zylinderkopfbearbeitung. Die Brennräume erhalten eine völlig neue

Form mit tiefer ausgeschnittenen Ventiltaschen. Die Ansaugwege werden begradigt, ihre Oberflächen definiert aufgeraut.

Um einer Überlastung von Lagern und Kolben vorzubeugen, wird die Verdichtung nur maßvoll angehoben. Letztes Finish ist die Politur der Brennräume, die der gestiegenen thermischen Belastung Rechnung trägt. Ebenfalls auf Hochglanz gebracht werden Kolbenböden und Ventile. Jetzt noch flugs die Steuerzeiten anpassen – und der Motor ist im Wesentlichen fertig. Einzige Neuteile bisher: ein Satz Dichtungen.

Damit der frisch gebackene Kraftprotz auch vernünftig ein- und ausatmen kann, werden noch Luftfiltereinsatz und Endschalldämpfer ausgetauscht. Abgerundet wird die Kur mit einem neuen Vergasersetup. Interessanterweise hält Jürgen Leu nicht allzu viel von Leistungsprüfständen, bei Abstimmungsarbeiten verlässt er sich lieber auf sein Gefühl und den unbestechlichen Data-Recording-Computer.

Und der spuckt eindrucksvolle Werte aus. Eine Serien-Bandit benötigt eine Strecke von 630 Metern, um im vierten Gang von 100 km/h auf 200 km/h zu beschleunigen, die V-L Bandit schafft es in 380 Metern. Dass solche Performance ihren Preis hat, versteht sich wohl. 2900 Mark kostet die komplette Motorkur unserer Testmaschine, dazu kommt noch die Auspuffanlage für rund 1800 Mark.

Wulf Weis

Kontakt: V-L Racing,  
Jürgen Leu, Weserstr. 19,  
26452 Sande, 04422/4026