

LIMITED EDITION

MCF-SUZUKI-CAFÉ RACER

# STADT- GUERRILLA

Eine sportive, sinnliche, böse schwarze Suzuki hat MCF in Berlin gebaut: In einem Bandit-Rahmen stecken ein erstarkter, aufgebohrter 145-PS-Motor einer GSX 1100 F und viele andere Goodies.

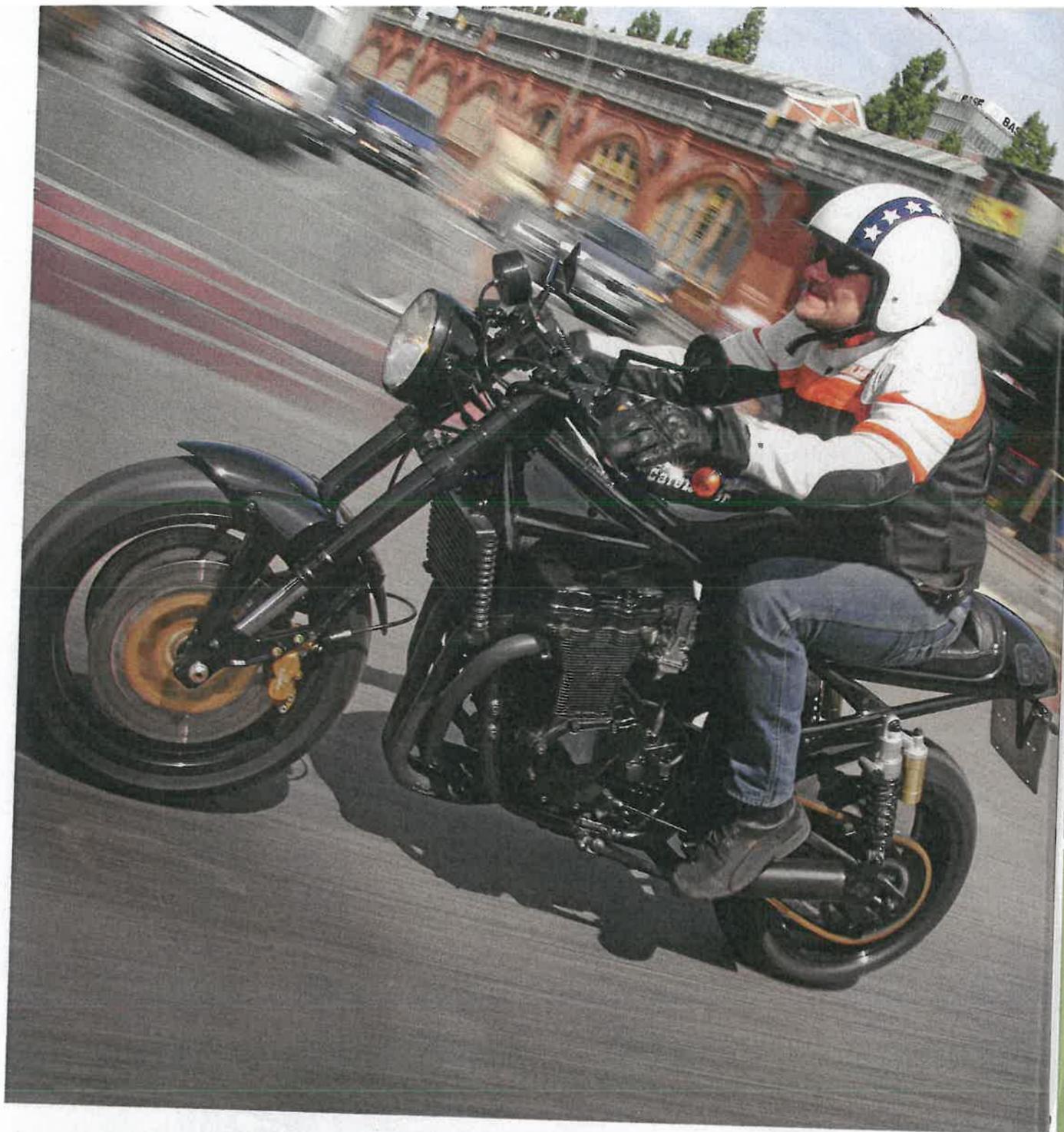
Text: Thomas Schmieder, Fotos: www.wdmyr.de

**B**erlin, im Herbst 2014. Links von dir wischt die riesige, wasserumspülte Skulptur „Molekule Men“ vorbei – Verbilligung des Aufeinandertreffens der drei Bezirke Kreuzberg, Treptow und Friedrichshain. An der Oberbaumbrücke über die Spree kommt das feiste Motorrad unter dir zum Stehen. Obwohl die Touristen wegen der bunt bemalten Mauer-Segmente „East Side Gal-

lery“ hier sind, drehen sich viele Köpfe nach dem Duo Mensch/Maschine um. Großstadt-Guerilla trifft Graffiti. Ein wenig fühlst du dich wie ein Bad Boy im London der Roaring Sixties.

So muss das gewesen sein, als englische Rocker ihre Café Racer ausführten: Nicht bloß zum Promenieren, sondern zum Protzen, zum Einschüchtern, zum Rennen gewinnen. Neben dir rollt ein Lamborghini Cabrio aus, tastet sich

mit lauten Gasstößen immer näher an die Haltelinie heran. Okay, der Schnösel will es wissen. Armer, reicher Irrer. Du setzt deinen fiesesten Blick unter der dunklen Sonnenbrille auf, duckst dich ein wenig. Und denkst an die Worte von Harald Schätzchen (55) vom Motorrad Center Friedrichshain (MCF). Der Besitzer und Erbauer dieses verwegenen Motorrads warnte dich: „Die kurze Übersetzung ist für Erwachsene:



## PREISE, KONTAKT

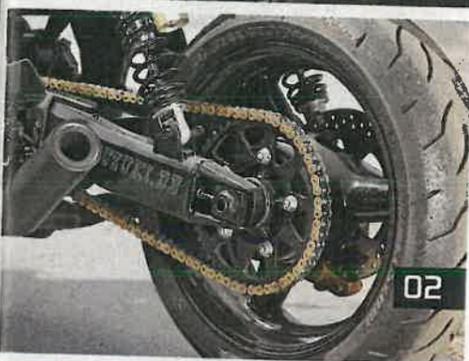
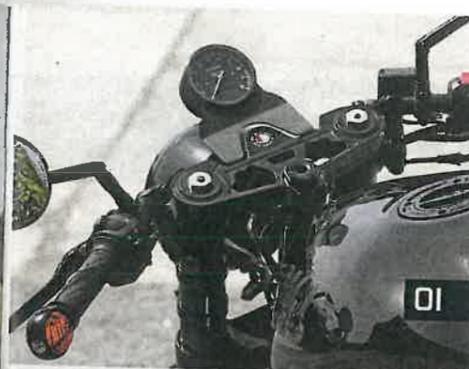
Teile-Einzelpreise: zusammen rund 12.500 Euro; Komplettpreis fürs ganze Motorrad: 19.900 Euro. Kontakt: MCF Motorrad Center Friedrichshain (Suzuki, Indian und Victory), Harald Schätzchen, Bostestraße 7, 10245 Berlin, Telefon 030/291 2377, [www.mcf-suzuki.de](http://www.mcf-suzuki.de), MCF-SUZUKI@t-online.de

Topspeed ist mir nicht so wichtig, richtig vorwärts muss das Ding gehen!"

Na dann wollen wir doch mal sehen. Schließlich sollen hier 145 PS anreißern. Klingt plausibel. Schon der drehmomentstarke Motor der 1993er-Suzuki GSX 1100 F war serienmäßig offen für 136 PS gut. Und hier sorgen das Aufbohren von 1127 auf 1216 Kubik und viele Änderungen an der Peripherie für zusätzlichen Druck. Die Keramik-beschichtete Auspuffanlage hat der renommierte Spezialist MAB Power

in Itzehoe nach MCF-Vorgaben gebaut. Nur zwei kurze Knubbel lugen links und rechts schräg und keck hervor. Kurz, bündig und kompakt. Sind trotzdem keine Brüllrohre, weil eine durchdachte Krümmung den Vorschalldämpfer intelligent integriert.

Auf der anderen Seite des Motors sitzen offene Trichter („da bin ich ein Fan von“, sagt Harald Schätzchen) aus Aluminium. Sie sind als einziges Bauteil nicht TÜV-eingetragen, schmatzen und schnorcheln. Kleine Schutzbleche



**01** Feist: Bandit-Tank nun ohne Einbuchtungen, Guzzi-Gabel mit umgefrästen Brücken, Ochsenaugen und Motogadget-Tacho „made in Berlin“  
**02** Knackig: pulverbeschichtete Schwinge einer GSX 1400, Spezialauspuff von MAB, kurze Übersetzung dank speziell angefertigtem 52er-Kettenblatt und 14er-Ritzel vorn  
**03** Tricky: das Finden der richtigen Anlenkpunkte für die Federbeine mit den schwarz gepulverten Federn

schirmen sie vor aufgewirbeltem Schmutz des Hinterrads ab. Der ganze Motor klingt gut, growlt tief. Ein luft-/öl-gekühlter Kämpfer im Feinripp-Anzug. Endlich schaltet sich das gelbe Licht zur roten Ampel-Lampe dazu. Start zum Angriff! Erst auf den letzten Millimeter rückt die Kupplung ein, ist schwierig zu dosieren. Egal, für den Lambo reicht das allemal. Im Leerlauf hört man Flachschieber zwitschern, klackernd tanzen sie in ihren Führungen. Schwergängig lassen sie sich öffnen.

[WWW.PS-ONLINE.DE](http://WWW.PS-ONLINE.DE)

Hey, das ist ein Männer-Motorrad. Da heißt es gefälligst anpacken! Bei 2500 Touren hat der Vierzylinder noch Schluckauf, krepelt bei 3000 die Ärmel hoch und haut bei 4000 zu wie ein englischer Hooligan: hart, trocken und direkt. Ab 5000 wird das Ganze brutal. Hier brennt der Baum! Zeigt sich später, bei der Fahrt ins Brandenburgische. Auf der Autobahn reißt der Motor beim Einfadeln höllisch an. Beim Großstadt-Surfing reicht eigentlich die Standgasdüse. Der Vierzylinder vibriert herzhaft, kräftig. Er ist kein Feingeist, mehr so der Schlägertyp. Wie ein hungriger Hammerhai nach Beute sucht dieser verwegene Hardcore-Café Racer ständig nach neuen 400-Meter-Dragsrips mitten in der Metropole.

### Viel Feinarbeit im Detail

Sinnlich und sportiv fährt die Zwitter-Suzuki. Den passenden Rahmen für den potenten GSX-Motor stiftete eine GSF, besser bekannt als Bandit 600. „Der ist de facto nicht schwächer als der 1200er“, sagt Harald Schätzchen. Für eine verdammt klare, schnörkellose Linie kürzte MCF das Rahmenheck um bescheidene zwei Zentimeter. Und steckte die drei Zentimeter längere Schwinge einer GSX 1400 rein. Mehr Traktion beim vollen Beschleunigen kann nicht schaden. Coole Optik auch nicht. Das Mono-Federbein schmiss MCF zugunsten von zwei klassischen Stereo-Federbeinen im GSX-Stil raus.

„Das größte Problem beim ganzen Umbau“, sagt Harald Schätzchen, „war es, die richtigen Anlenkpunkte der Federbeine zu finden. Sie sollten zwei Grad steiler stehen, parallel zum Unterzug, aber das war mir zu heikel.“ MCF entschied sich sicherheitshalber für die stabilste Stelle, „wo der Heckrahmen den Oberzug trifft, für vollflächige Einteilung der resultierenden Kräfte.“

Im Heckbürzel auf dem umgebauten Bandit-Rahmen sitzt die gesamte Elektrik. Für eine cleane Optik gibt's freie Sicht durchs Rahmendreieck, ganz ohne Seitendeckel und Airbox. Eine neue Sitzbank mit Einzelpersonen-Zulassung bietet dem engagierten, sportlich orientierten Solisten viel Platz und Bewegungsfreiheit. Moderat tief liegen die Lenkerstummel, ein Muss bei einem Café Racer. Aggressiv, recht breit, nicht unbequem. Passend positioniert präsentieren sich die Fußrasten von Gilles Tooling. Fühlt sich gut an. Man muss sich nicht zu weit strecken, der Fahrtwind trägt bei höherem Tempo mit.

An den Enden der Stummel von BKG Bikeparts sitzen die Blinker. „Och-

senaugen sind ein Muss bei einem klassischen Bike. Sie schauen einfach verführerischer“, so Schätzchen. Die Handhebel stiftet Mizu. Und der Rundscheinwerfer ist eine richtige Old-School-Lampe. Für Kenner sichtbar: MCF hat die typischen vorderen Einbuchtungen im Bandit-Tank entfernt.

Es gibt auch Italo-Teile: die Upside-down-Gabel samt Bremsanlage einer Moto Guzzi Centauro. „Die war noch von einem anderen Umbau-Projekt übrig“, erzählt Harald Schätzchen. Zur Anpassung der leicht gekürzten Italo-Fork an den Nippon-Rahmen wurde das Gabeljoch umgepresst und die Guzzi-Gabelbrücke ausgefräst, ferner eine neue Zentralmutter angefertigt und das Schutzblech angepasst. So gerüstet, fühlt sich das Motorrad nicht zu leicht an und nicht zu schwer. Gerade richtig für ein Macho-Bike.

Mit der langen Schwinge rennt die immerhin rund 260 Kilo schwere Führe sauber geradeaus auf der Autobahn. Der nackte Racer mag lieber weit geschwungene Radianen, lang gezogene Kurven. Zum Einlenken muss man ein wenig anpacken. Das Handling ist nicht störrisch, sondern ehrlich. Passt zum coolen Konzept Alte Bridgestone BT 016 Pro bieten leider wenig Haftung, irritieren in Schräglage ein ums andere Mal durch üble Rutscher. Dieses Motorrad gibt dir eben auf seine Art garantiert etwas zurück. Langweilig, weichgespült oder zu perfekt ist es ganz sicher nicht. Na und? Das Erlebnis zählt. Und davon gibt's eine ganze Menge. ■

