



Fotos: Ferdi Timhofer

mäßige und somit leicht kontrollierbare Kraftentfaltung sowie der gebotene Grip unterstützen den schnellen Vortrieb.

Noch dazu entwickeln die beiden Originaltüten am Heck einen unauffälligen aber satten Turbinensound, der nie laut wird. Fahrbahnwellen und Spurrinnen werden auch in Schräglage vorzüglich gemeistert. Die Bremsen vorne, mit 310mm Doppelscheiben, sind ohne Makel und packen immer gut dosierbar zu.

Was man noch wissen sollte

Das Biest genehmigte sich 6 Liter auf 100 km, was bei nur 16,5 Liter Tankinhalt

Gezähmtes Biest

Suzuki B-King. Starke Technik, schwache Optik

Suzuki geht beim Design immer wieder neue, oft umstrittene Wege. Ich erinnere nur an die aufsehenerregenden Katana-Modelle aus den 80er Jahren, die mittlerweile schon Kultstatus erreicht haben.

Auch bei der B-King haben die Zeichner ihrer Fantasie freien Lauf gelassen. Herausgekommen ist eine Optik, die viele Nakedbike-Fans in arge Gewissenskonflikte bringen wird! Denn ein Schönheitspreis ist in der Originalversion sicher nicht zu gewinnen. Darüber ist man sich im Motorrad fahrenden Volk einig. Wenn da bloß dieses

vielversprechende Technikpaket nicht wäre!?

Technik hui!

Denn schon alleine die Tatsache, dass im Rahmen das legendäre Hayabusa-Triebwerk mit 1340 ccm steckt und dieses Biest mit 184 PS befeuert wird, stellt alle optischen Vorurteile vorerst in den Schatten. Die USD-Gabel stammt aus der GSXR-Baureihe und ist voll einstellbar. Der Geradeauslauf und die Spurtreue in schnellen Kurven werden von einem Lenkungsdämpfer unterstützt. Von den ursprünglichen Plänen, den Motor mit Kompressoraufladung

noch eins draufzugeben, sind die Ingenieure dann doch abgekommen. Der mächtige 200er-Sportmax am Hinterrad bekommt mit einem Drehmoment von 146 Nm und vollgetankten 260 kg auch so schon genug zu tun. Wer auf die Optik steht und die Leistung zu viel ist, darf per Knopfdruck im gedrosselten B-Modus durchs Land rollen.

Unterwegs im A-Modus

Ich will nun die gebotene Technik etwas auskosten und verzichte auf die elektronische Motordrosselung. Als ich losfahre, merke ich schnell, dass durch den gewaltigen Vortrieb aus dem Drehzahlkeller heraus und dem breiten nutzbaren Drehzahlband schalten eigentlich schnell zur Nebensache verkommen kann. Ein Versuch auf einem Flugfeld bestätigt mir, dass ich bei nur 30 km/h am Tacho selbst im 5. Gang noch ruckfrei hochbeschleunigen kann. 10.500 U/min sind möglich. Bei 6.500 U/min im 6. Gang fällt erstmals die 200er-Marke am digitalen Tacho, die Hände werden



immer länger und ein Ende der Leistungsexplosion ist nicht abzusehen – Noch Fragen?!

Wie fährt sich das?

Der mächtige Tank, der breite Fahrersitz und der ausladende Hinterteil lassen die Suzi sehr schwerfällig aussehen. Wer sich damit allerdings auf die beliebten Motorradstrecken in unserer Region begibt, wird vom Drehmoment verwöhnt und kann sich stressfrei nur auf den Straßenverlauf konzentrieren. Egal, ob es nun durch enge Kurven oder durch Ortschaften mit Tempo 50 geht. Im 4. Gang ist alles locker möglich. Und wer im Freiland aus den Kurven heraus gerne einmal die Pferde galoppieren lassen möchte, braucht nur rechts drehen und das Gerät schiebt aus den Kurven heraus unwiderstehlich an und lässt manchen Supersportler alt aussehen. Die gleich-

ein aufmerksames Auge auf die Digitalanzeige erfordert. Suzuki verlangt für diesen extravaganten Kraftprotz rund 88 Euro pro PS.

Wer allerdings mit der Heckansicht so seine Probleme hat, sollte noch etwa 1.900 in der Tasche haben. Dafür kriegen King-Besitzer bei Lietz ein schickes Heckteil mit Titanauspuff verpasst. – Aber egal ob original oder umgebaut! – Erfahrene Biker könnten diese Suzuki zur Legende machen. Baron Münchhausen auf der Kanonenkugel wird hingegen immer ein Märchen bleiben. ♦

Karl Dangi



LIETZ
DEN RICHTIGEN DRIVE

Waidhofen/Y. 07442/55655
Amstetten 07475/53151

www.lietz.at