

# ALLES ATZE

## Yoshimura goes fighting

Als Michael, alias Atze, anno 1994 zum Schaufensterbummel beim Suzuki-Dealer ansetzte, richtete sich seine Begierde eigentlich auf die erste wassergekühlte Elfhunderterreihe. Das änderte sich jedoch schlagartig, nachdem er vor ihrem in Natura wenig schönen Antlitz stand. So viele Gesichtspackungen und Gurkenmasken konnte man gar nicht kaufen, um dem Gerät die häßlichen Falten aus Gesicht und Technik zu bügeln. Das erkannte auch Suzuki schnell und legte ein Jahr später bereits eine überarbeitete Variante auf. Zu spät für Atze.



Der hatte sich nämlich inzwischen für eine schlankere 750er entschieden und ebenso nagelneu wie tauf frisch aus dem Verkaufsraum deportiert. Atzes Bedenken in Sachen Leistungsdefizit zerstreute der geschickte Verkäufer durch den gezielten Reiz auf den richtigen Nerv. Zwar lagen keine Akkupunkturadeln in dem unscheinbaren Karton, den es als Dreingabe zum Kradkauf dazu gab, dafür jedoch einige Kilo obzönes Leichtmetall. Während unbedarfte Naturen die Teile bestenfalls als kunstvolle Briefbeschwerer nutzen würden, lösten die Brocken bei Atze spontan Stotteranfälle und Schweißausbrüche aus. Reizüberflutung par excellence. Ein reinrassiger Yoshimura Superbike-Kit (wie er auch von den Piloten der gleichnamigen Rennserie eingesetzt wurde) lag da gut gepolstert und in ölgetränktem Papier verpackt vor ihm.

## Lappenland – Come to where the Führerschein is

Nach der Einfahrzeit und pünktlich zum Erwerb des großen Führerscheins trat das Spaßmaterial im Zuge der 1.000 km-Inspektion dann auch seinen Weg in die Innereien des Motors an. Knappe 130 Ochsenerren fortan am hinteren Pneu und versuchen dessen Haftungsvermögen in die Knie zu zwingen. Mehr Getier hatte auch die Elfer im Serientrimm nicht aufzuweisen. Im selben Zug erstand Michael für ein Heidegeld ein damals frisch auf den Markt getrudeltes Big-Bike-Heck. Der Rest des Mopeds blieb weitestgehend seriennah – nicht zuletzt aus finanziellen Gründen. Dieses bedrückende Mißverhältnis von Ideen und Kohle kennt wohl jeder.

## D-Zent

Es folgten eher dezente Eingriffe, wie zum Beispiel der Ausbau des Luftfilterkastens und die Umstellung auf offene Duplexfilter. Allerdings kostete Atze dieses Manöver jedes Jahr aus unerfindlichen Gründen zwei Sätze Vergasermembranen, was angesichts des Preises für Ersatz schnell die Kosten-Nutzenrechnung sprengte. Vom Vergaser verarscht, aber vom Zufall begünstigt, erstand unser Protagonist anno 1997 den letzten Satz FCR-Vergaser von Micron, wo man gerade dabei war, den Vertrieb der Teile einzustellen und die Lager entsprechend zu räumen. Für äußerst bescheidene 800,- DM (jepp!) konnte er die mechanischen Flachschieber auf die Stützen quetschen und sich der Gleichdruckbatterie entledigen. Das senkte nicht nur dauerhaft die Betriebskosten, sondern erhöhte auch nachhaltig den Fahrspaß durch brachialeren Leistungseinsatz und direkteres Ansprechverhalten des Kraftwerks. Da es noch keine Alumi-