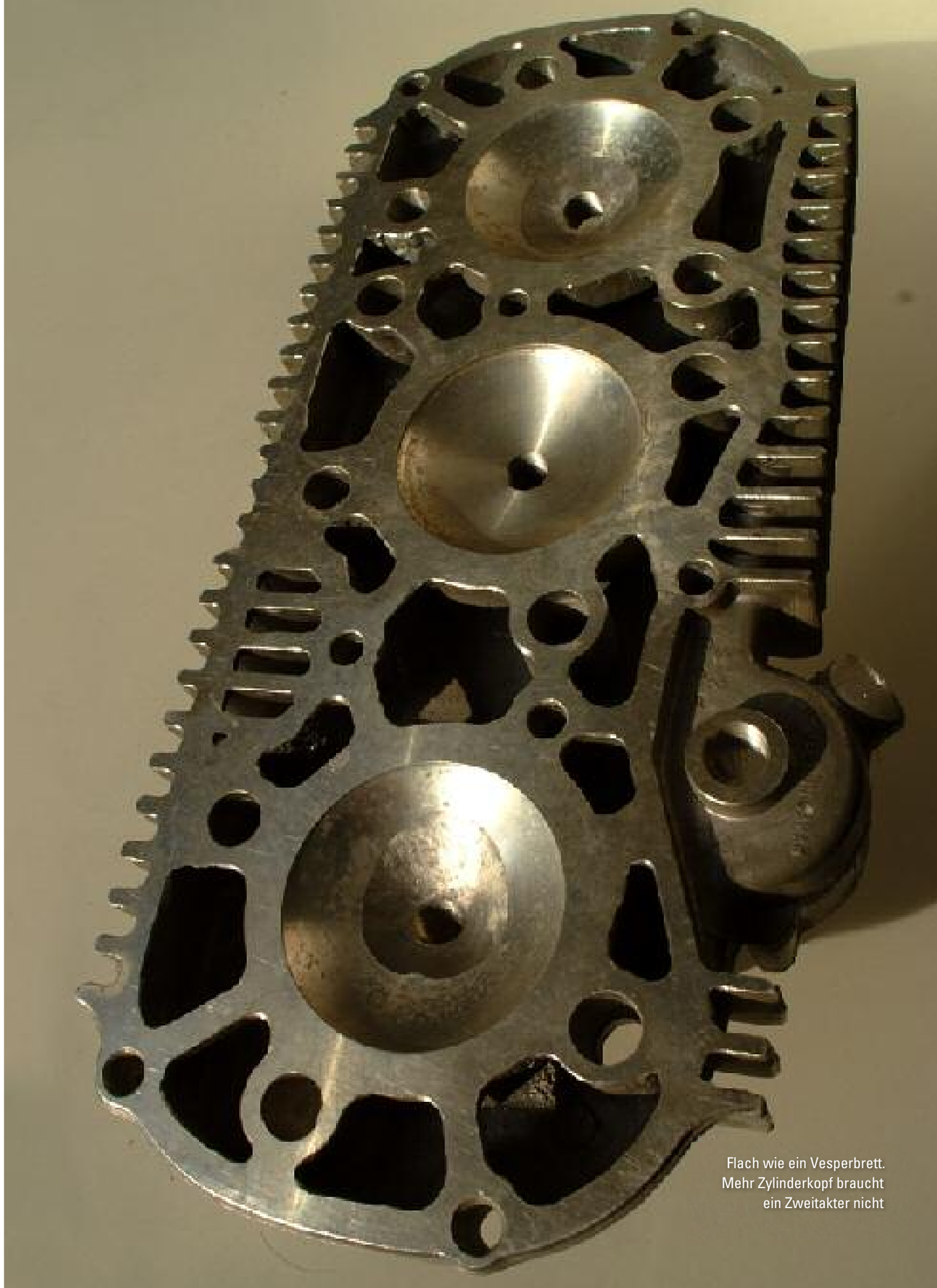
GT 750

Ende der sechziger Jahre begann die Zeit der schnellen Viertakt-Vierzylinder. Suzuki blieb beim Zweitaktkonzept und schuf sogar einen ernst zu nehmenden, wassergekühlten 750er-Sporttourer. Im Nachhinein war der „Wasserbüffel" als König der Herzen sogar erfolgreich

Text: Uwe Lütjohann
Fotos: Lütjohann, Soppa

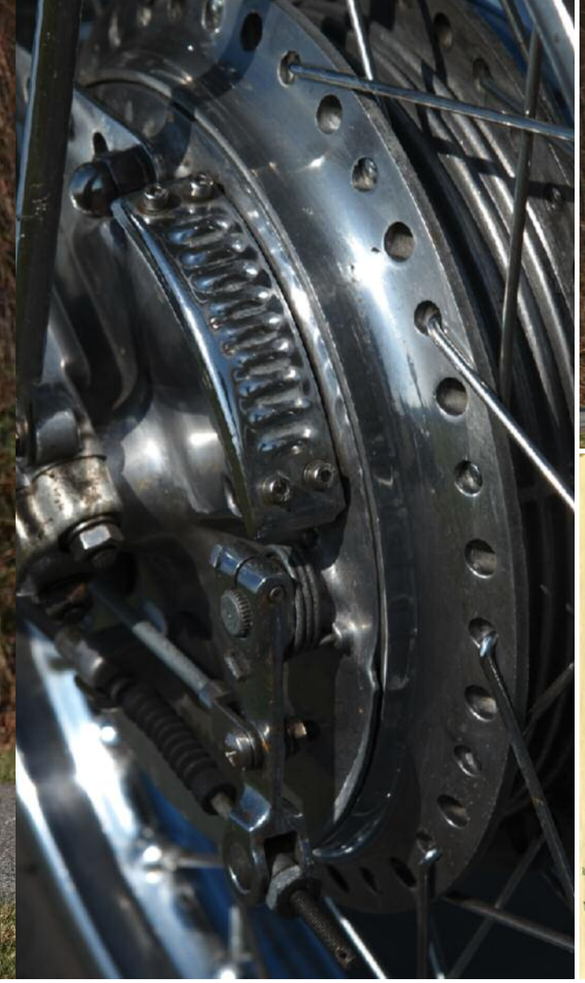
Wenn Christian Bieske sich ein Fahrzeug in die Halle stellt, sollte es selten sein und möglichst „Rängtängtäng" machen. Neben seiner Leidenschaft für alte zweitaktende Zündapp-Kräder und einem seltenen 400er Goggo-Coupé hatte er mit der Suzuki 750 einen „Wasserbüffel" bei den Hörnern gepackt. Damit der Anspruch nicht zu gering war, musste es ein „J-Modell" der ersten Serie von 1972 sein. Von diesen frühen Gemisch-Säugetieren gibt es nicht mehr viele und schon gar nicht im originalen Zustand. Genau die richtige Herausforderung für den Schleswig-Holsteiner, einen solchen Klassiker wieder in den Originalzustand zu versetzen.

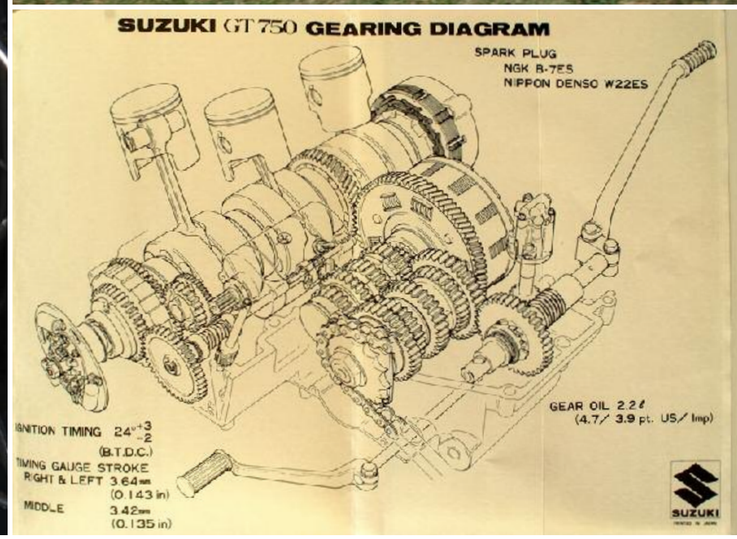
In den frühen siebziger Jahren war mächtig Bewegung in den Motorradmarkt gekommen. Honda hatte 1969 mit der legendär-stilprägenden 750 Four vorgelegt und gerade den jüngeren damaligen Zeitgenossen die Lust auf das Motorrad zurückgebracht. Motorisierte Zweiräder wurden



Flach wie ein Vesperbrett. Mehr Zylinderkopf braucht ein Zweitakter nicht

So sieht ein baujahrgetreuer originaler Wasserbüffel aus. Allein an der Farbgebung und der Beschriftung ist bereits das frühe „J"-Modell aus dem Baujahr 1972 zu erkennen





Die Doppelduplexbremse sieht wunderbar aus, erfordert aber eine exakte Einstellung. Die Kurbelwelle hat einen Hubversatz von 120 Grad, weshalb der Motor sehr kultiviert läuft. Die Sitzposition eignet sich auch für sehr große Fahrer

wieder begehrenswert, denn mit den Japanern kam frischer Wind in die angestaubte Zweirad-Szene. Leistung war plötzlich keine Sünde mehr und wurde vor allem bezahlbar. Auch der Hersteller Suzuki war gezwungen, auf die neue Herausforderung zu reagieren.

Allerdings setzte man hier noch immer auf den Zweitakter, wollte aber neben der Kawasaki H2 keine weitere 750er-Sporthummel auf den Markt bringen. So entschied man sich, neben der GT 500, der bislang hubraumstärksten Suzuki, zwei noch größere Modelle zu etablieren: die sportlicher ausgelegte GT 550 sowie die touristisch konzipierte GT 750.

Speziell mit Letzterer ging man einen ungewöhnlichen Weg: Einen mit etwa 77 Nm sehr drehmomentstarken Zweitakter, der zudem erstmalig wassergekühlt wurde, hatte es bis dato noch nicht gegeben. Mit diesem Motorrad hatte Suzuki sich ein Alleinstellungsmerkmal geschaffen.

Der Spitzname „Wasserbüffel", der sich schnell in der einschlägigen Szene etablierte, resultierte aus diesen beiden für einen Zweitaktmotor ungewöhnlichen Eigenschaften.

Natürlich sind alle Wasserbüffel mittlerweile zu Sammlerobjekten herangereift. Die Serie „J" aus dem Baujahr 1972 ist in vielen Details dennoch etwas Besonderes. Bereits aus der Distanz erkennbar ist die Doppel-Duplex-Trommelbremse, die schon im darauf folgenden Jahr durch Doppelscheibenbremsen ersetzt wurde.

Die 32er-Rundschieber-Vergaser wichen zwei Jahre später 40er-Gleichdruck-Gasfabriken, die eine deutliche Leistungsspritze zur Folge hatten. Einen Kühlerventilator, der über einen Thermofühler angesteuert wurde, ließ man im L-Modell 1974 wieder weg. „Der Motor ist thermisch absolut gesund. Ich habe es in den elf Jahren, die ich meinen Büffel gefahren bin, wirklich nie erlebt, dass der Ventilator angesprungen ist", resümiert Bieske. „Ich denke, dass man bei Suzuki keine Erfahrung hatte, wie heiß diese großen Zweitakter im Normalbetrieb werden, und daher ist man in den ersten Baujahren auf Nummer sicher gegangen."

Dafür hatten die frühesten Büffel keine rote LED-Ganganzeige. Die Kühler-Seitendeckel sind lackiert (beim K-Modell verchromt und anschließend entfallen), und die richtigen Lacksätze lauten, dem amerikanischen Markt sei es geschuldet, „candy yellow ochre", „candy lavender" sowie „candy jakal blue".

Weitere „J"-spezifische Merkmale sollen hier der Vollständigkeit halber aufgezählt werden: Tank, Sitzbank, Seitendeckel, Ansauggeräuschdämpfer, Kunststoff-Kettenschutz, Tachometer, Drehzahlmesser und Wassertemperaturanzeige sind ebenfalls anders als bei den späteren Modellen. Wenn man es ganz genau nimmt, unterscheidet sich selbst die Außenform der Zylinder und des Kopfes von den Nachfolgemodellen. So fehlt später beispielsweise die stolze Prägung „liquid cooled". Praktisch für den Alltag war das Auge der Ölstandsanzeige unter dem Schriftzug, das später ebenfalls wegrationalisiert wurde.

Die typischen Schalldämpfer mit den charakteristischen markanten schwarzen Endkappen sind heute äußerst selten und werden im wenig ergiebigen Ersatzteilgeschäft mittlerweile geradezu in Gold aufgewogen. „Meine Auspuffanlage habe ich zerflext und dann neu aufgebaut", so der Norddeutsche. „Irgendwann lösen sich die Prallbleche in den Dämpfern und müssen neu verschweißt werden. Wenn sie anfangen zu klappern, nervt das ziemlich und der Fahrspaß ist dahin", weiß Bieske.

Die äußere Röhre, die rollenverschweißt ist, wurde vorsichtig aufgetrennt, die Prallbleche neu befestigt und in tagelanger Sisyphusarbeit so wieder zusammengefügt, dass es wie eine originale Verschweißung aussah.

Die anschließende Verchromung beider Auspuffanlagen hat dann „einige hundert Euro" verschlungen. Zur Abgasanlage sind noch zwei weitere Bemerkungen zu machen: Viele Motorradfahrer halten die GT 750 aufgrund ihrer vier Endtöpfe für eine Vierzylinder-Maschine. Das ist von Suzuki aus Prestigegründen so gewollt gewesen. Tatsächlich aber war der Wasserbüffel ein

Zweimal Suzuki-Zweitakt-Drillinge, zweimal „J“. Beide ähnlich und doch ganz anders. Der Büffel (vorn) bediente die Fernfahrer-Fraktion während die seltene luftgekühlte GT 550 mehr für die schnelle Abendrunde gedacht war

Dreizylinder-Zweitakt-Motorrad mit einer Drei-in-vier-Anlage. Das sah zwar super aus, hatte aber den Nachteil, dass der mittlere Zylinder in eine sich gabelnde Anlage mündete, die aufgrund eines schlechteren Schwingungsverhaltens des angesaugten Benzin-Luft-Gemisches einige PS gekostet haben dürfte. Der mittlere Zylinder ist auch magerer bedüst.

Die Leistungsangaben für die frühen Wasserbüffel liegen bei 52 bis 58 PS, je nachdem, wo man gerade nachblättert. Im originalen Werkstatthandbuch von 1972 werden sogar 67 PS angegeben. Spätere Modelle (ab Modell „L“) hatten eine höhere Verdichtung, andere Vergaser sowie andere Steuerzeiten und lieferten zuverlässig etwa 63 PS ab.

„Ein Quell steter Freude sind die Interferenzrohre zwischen den Auspuffkrümmern“, berichtet der Zweitaktmann aus Schülp bei Rendsburg ironisch. „Die sind mit normalen Gummi-O-Ringen nahe am heißen Auslass abgedichtet und verschmoren ständig.“ Mindestens einmal im Jahr müssen diese Dichtungen getauscht werden. „Wenn man so wie ich viel fährt, noch häufiger.“

Ab Modelljahr 1974 war der Auspuff dann komplett anders gestaltet. Sowohl die saisonalen Farben als auch die Gestaltung der Schriftzüge änderte sich von Jahr zu Jahr. So gesehen gibt es die Modellreihe J, K, L, M, A und B. Letztere wurde im Auslaufjahr 1977 praktisch nur noch als Bausatz abverkauft, da die neuen Viertaktmodelle der GS-Baureihen in den Startlöchern standen und somit Vorrang bei der Herstellung bekamen.

Bei einer derart verschachtelten Entwicklungsreihe kann man sich vorstellen, dass es oft relativ schwierig ist, passenden Ersatz zu bekommen. „Die Gleichteile sowie die Verschleißteile zu bekommen, ist kein Problem. Die Suche nach J-spezifischen Teilen hingegen ist aufregend, um es einmal vorsichtig zu formulieren“, so Büffel-Kenner Bieske.

Im Grunde genommen gelten die gutmütigen Büffel als solide konstruiert und zuverlässig. Die erste Serie hatte aber Probleme mit den Kurbelwellen, die gern am Lichtmaschinen- Stumpf brechen konnten.

„Die Doppel-Duplex-Bremse ist viel besser als ihr Ruf“, meint Bieske, der neben seiner feinmechanischen Ausbildung noch drei weitere Berufe gelernt, beziehungsweise studiert hat. „Bei meinem Motorrad habe ich lohnenswerterweise mehrere Stunden sorgfältige Arbeit in die genaueste Justierung der Bremse investiert. Insbesondere das Austarieren der Bremsbeläge zur Trommel und das Bearbeiten der Beläge bis zu einem sauberen vollständigen Kontakt zwischen den Rundungen beider Komponenten brachte ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis.“ Aber auch das Abstimmen der Züge war für die Bremsleistung wichtig. „So eingestellt ist die Wirkung besser als bei der alten Scheibenbremse, bei bestimmten Witterungsverhältnissen kann die Bremsleistung sogar zu vehement einsetzen“, ist seine Erfahrung.

Eine wichtige Verbesserung war die Umstellung auf die elektronische „Newtronic-Zündung“. „Ein Zweitakter muss eine zuverlässige Zündung haben, das ist lebenswichtig“, erklärt Christian Bieske. Der Verbrauch war anschließend deutlich geringer, der Leerlauf stabiler und der Motor hatte fühlbar mehr Leistung.

Nach dem Kauf seines Büffels wurde das Motorrad komplett restauriert. Da es im Alltag eingesetzt werden sollte, wollte Christian Bieske eine absolut zuverlässige Maschine haben. So wurden auch die Reifen, der Kettensatz und sämtliche Vergasergummis gegen Neuware getauscht.

Eine wichtige Veränderung, die sich im Fahrbetrieb als echter Volltreffer entpuppte, war der Austausch der Kunststoff-Schwingenlager durch Sintermetall-Lagerbuchsen. Diese waren von einem privaten Bastler in Kleinserie hergestellt und im Internet verkauft worden. „Diese Lager haben eine Rückschmierungsnut, damit die Schmierung langfristig erhalten bleibt. Danach war das Motorrad super fahrbar und zusammen mit den hinten verbauten Koni-Federbeinen war das schwammige Gefühl

Die Linienführung schaute der Lackierer mangels Anschauungsmaterial einem Minichamps-Modell ab. Das Ölschauglas war sehr praktisch, verschwand aber bei den späteren Modellen. Das Interferenzrohr sollte mehr Leistung ermöglichen, brachte aber auch mehr Kummer, wenn die Dichtungen zerbröselten

Eine Suzuki GT 750 in diesem originalen Zustand kratzt mittlerweile am fünfstelligen Euro-Bereich

Am Modell von Minichamps zeigt Suzuki-Fan Bieske die eigenwillig gestaltete Drei-in-vier-Auspuffanlage. Bei seiner GT 750 mussten die Dämpferinnereien komplett saniert werden. Dabei wurden die serienmäßigen Rollschweißnähte (oben) bestmöglich erhalten. Die abschließende Neuverchromung kostete einige Hunderter

beim Fahren fortan Geschichte“, freut der Edelbastler sich heute noch.

Über die elf Jahre gesehen kamen so ohne nennenswerte Schäden knapp 30 000 Kilometer zusammen. So sind auch die Erfahrungen in diesem Zeitraum sehr positiv. „Begeistert hat mich das subjektiv fette Drehmoment des Motors. Gerade der frühe leistungsschwächere Motor ist mehr auf Drehmoment ausgelegt als die späteren Aggregate. Das gilt für das Interferenzrohr, aber auch für etwas andere Steuerzeiten des J-Modells.“ Probleme können allenfalls serienmäßig am Anlasserfreilauf auftreten, den Bieske von vorneherein getauscht hatte. Die Leistungsausbeute ist auch bei der 52-PS-Variante mehr als ausreichend für ein historisches Fahrzeug. „170 bis 180 km/h hat sie geschafft. Spätere Büffel sind aber noch schneller, da konnte ich nicht mithalten.“

Auf jeden Fall hat der Rendsburger andere Erfahrungen mit dem Benzinverbrauch gemacht, als es in den entsprechenden Stammtischen diskutiert wird. Beschränkt man sich mit unspektakulären 100 bis 120 km/h auf der Landstraße sowie ein wenig Stadtverkehr, kommt man ohne Probleme mit fünf bis sechs Litern aus. Voraussetzung ist dafür natürlich eine absolut korrekte Vergasereinstellung. „Die hohen Verbräuche von zehn Litern lassen sich am ehesten durch mangelnde Wartung und Pflege erklären“, meint Bieske.

Die Anschaffung einer Suzuki GT 750 erfordert natürlich Sachkunde. Elementar wichtig ist dabei das Vorhandensein und der Zustand der kompletten Auspuffanlage. Auch sollte man unbedingt die Schraubenlöcher der Sicherungsschrauben der Sternmutterfixierung prüfen. Diese reißen gern aus und lassen sich, wenn beispielsweise Stücke heraus gebrochen sind, nur noch sehr aufwändig reparieren. Motor und Getriebe arbeiten unauffällig.

Problematisch sind, wie bereits geschildert, die vielen modellspezifischen Teile. Falls der Lüfter abgebaut wurde, ist das kein Drama, denn den benötigt man definitiv nicht. Zuweilen wurden die originalen Seitendeckel durch verrippte Versionen aus dem Zubehör ausgetauscht, das geht als zeitgenössischer Umbau durch. Wenn man ein Originalitäts-Fetischist wie Christian Bieske ist, achtet man darauf, dass auf allen Schrauben ab sechs Millimetern Größe ein „S“ für „Suzuki“ aufgeprägt ist. „Ich habe monatelang Schrauben ersteigert und verchromen lassen.“ Das gleiche Erkennungsmerkmal wiesen die originalen Rückspiegel auf.

So in den Originalzustand versetzt, ist der Büffel eine echte Schönheit. Fast am besten hat dem 1,97-Meter-Mann die Sitzposition gefallen. „Es gibt nicht so viele historische Motorräder, die für meine Größe geeignet sind“, stellt der Zweitakt-Fan fest.

Inzwischen ging das grassierende Zweitaktfieber im Hause Bieske in die nächste Runde. Einmalige Gelegenheiten dulden keinen Aufschub. So musste die Suzuki kürzlich einer Norton Wankel weichen. „Das war ein großer Fehler, ich vermisse das Motorrad schon jetzt“, so Christian Bieske. Er wird sich wohl baldmöglichst wieder einen Büffel einfangen.Inzwischen weiß er ja, auf was beim Kauf zu achten ist. □

TECHNISCHE DATEN: Suzuki GT 750, Modell 1972

Marktpreise: In erstklassigem, unrestauriertem Originalzustand um die 10 000 Euro. Fahrbereite, komplette Exemplare zum Herrichten ab 4000 Euro. Fehlende Original-Auspuffanlage führt zu deutlicher Abwertung. (Neupreis 1972: 5600 D-Mark)

Leistung: 52 PS (38 kW) bei 6500/min. Maximales Drehmoment 77 Nm bei 5500/min

Motor: Zweitakt-Dreizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Kurbelversatz 120 Grad. Bohrung x Hub 70 x 64 mm, Hubraum 738 ccm, Verdichtung 6,7. Drei Mikuni-Schiebervergaser VM 32 SC. Hauptdüse rechter und linker Zylinder 102,5, mittlerer Zylinder 100. Düsennadel SF16-3, Nadeldüse rechts/links P-4, Mitte P-3. Leerlaufdüse 30, Luftschraube 1,5 Umdrehungen offen. Starterdüse 50. Schwimmerstand 26 bis 28 mm. Zündkerzen NGK B-7ES oder Denso W22ES (Standard). Optional NGK B-6ES, B8-ES oder Desno W20 ES oder W24 ES. Elektrodenabstand NGK 0,7 bis 0,8 mm, Denso 0,6 bis 0,7 mm. Kontaktzündung. Kontaktabstand 0,3 bis 0,4 mm. Zündzeitpunkt 24 Grad vor OT (plus-minus zwei Grad). Getrenntschmierung mit lastabhängig angesteuerter Ölpumpe. Öltank mit 1,8 Litern Inhalt. Lichtanlage 12 Volt, Batterie 12V/14,4Ah. Elektro- und Kickstarter. Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über teilabgedeckte Rollenkette

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel mit Faltenbälgen. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen. Drahtspeichenräder. Bereifung vorn 3.25-19, hinten 4.00-18. Vorn Doppel-Duplex-Trommelbremse, hinten Simplex-Trommelbremse. Radstand 1470 Millimeter, Nachlaufwinkel 63 Grad, Nachlauf 95 mm, Tankinhalt 17 Liter. Trockengewicht 214 kg, Höchstgeschwindigkeit 184 bis 192 km/h, Motorgewicht 84 kg