



SCHÄFER-SUZUKI GSX-R 1000



1



2

In zweierlei Hinsicht das dominierende Motorrad 2002: Einerseits holte die Schäfer-Suzuki GSX-R 1000 den Meistertitel, andererseits finden sich bis zum 15. Meisterschaftsrank elf 1000er-Suzis.

1 Erlaubt: andere Luftführungen zum Ram-Air, Verkleidungshalter aus Kohle-Kevlar.

2 Rutschsicher: Das Schäfer-Sitzpolster bietet guten Halt und sieht schick aus.

3 Original: Die Schäfer-Crew verwendet Serienbremsen und -bremsbeläge.

4 Kompakt, hoch, abgespeckt und Yoshimura-mäßig aufgepeppt: das Meister-Moped des Jahrgangs 2002.



4



3



**Erst 21 und schon
Meister: Stefan Nebel**

► Schäfer-Suzuki GSX-R 1000 – die fahrstabile Macht. Acht Rennen, zwei Laufsiege, siebenmal auf dem Podest, das schlechteste Ergebnis ein vierter Platz, Deutscher Meister 2002 – eine Erfolgsbilanz, vorgelegt vom erst 21-jährigen Stefan Nebel auf der Schäfer-Suzuki GSX-R 1000.

Tuner und Teamchef Michael Schäfer aus Saarlouis (Tel. 06831/48513) vertraute dabei einerseits auf die Qualitäten seiner penibel vorbereiteten Suzi, andererseits auch auf die Unterstützung Nebels in Sachen Abstimmung, Fahrtechnik und Rennstrategie durch seinen Teamkollegen, den erfahrenen IDM-Haudegen Bertl Kaufmann.

Eine Taktik, die sich offenbar auszahlte.

Satte 170 PS zaubert Schäfer an die Kurbelwelle der schon von Haus aus nicht schwächtigen Suzuki. Sein Handlungsspielraum ist dabei begrenzt: Bis auf penibel eingestellte Laufspiele und bestmöglichen Zusammenbau muss der Motor serienmäßig bleiben, allerdings werden Serienteile wie Kolben, Bolzen und Pleuel nach möglichst gleichen Gewichten und größtmöglicher Qualität ausgewählt, was Leistungsverluste

minimieren hilft. Ansonsten dürfen lediglich die Auspuffanlage, der Luftfilter und das Kennfeld des Motormanagements (mit Yoshimura-Parts) sowie die Ansaugtrichter und die Luftkanäle zur Airbox verändert werden. Begrenzte Wege, die Schäfer aber zu einer tollen Leistungsentfaltung, hervorragender Dosierbarkeit, überaus geschmeidiger Gasannahme auch bei Schub-Zug-Umkehr und natürlich der angesprochenen Spitzenleistung geht.

Leicht ist die Schäfer-Suzi natürlich auch, schrammt ohne Sprit genau am Reglementslimit von 172 Kilogramm, was mit eigenen Kohle-Kevlar-Verkleidungsteilen sowie durch Weglassen all dessen er-

reicht wird, was die strengen Bestimmungen erlauben.

Fahrwerksseitig steuert Herbert Strassmeier von G.M.D. Computrack die Geometrie bei, Zupin einen Lenkungsämpfer sowie Federbein und Gabel-Teile von Öhlins mit deutlich strafferem Federn. So modifiziert, liegt die Pirelli-bereifte Suzuki in Hockenheim wie das sprichwörtliche Brett, klebt regelrecht am Boden. Die modifizierte Sitzposition – rückverlegte MR-Rasten, breitere Stummel, höheres Schäfer-Sitzpolster – steigert die Race-Control und beflügelt das nach wie vor etwas sture Handling. Eine würdige Meister-Rakete, die das Gixxer-Potenzial voll ausschöpft.