

Der Suzuki-Mann



Text und Fotos: Stephan Traber

Wer einen Oldtimer restauriert, steht früher oder später unweigerlich vor dem Problem, dass Teile fehlen oder verschlissen sind. Der Händler muss da meist kapitulieren – nicht mehr lieferbar. Oft hilft Mister Google weiter. Allerdings ist die Qualität der im Netz angebotenen Teile so unberechenbar wie das Wetter. Verzweifelte Suzuki-Teile-Sucher werden oft bei Karl Scherrer fündig – zum Glück.

Fehlende Teile?

Ein Problem, das Karl Scherrer aus Bremgarten AG schon vor vielen Jahren angegangen ist. Der mittlerweile pensionierte Karl war nie Motorradhändler, ist aber seit 50 Jahren leidenschaftlicher Suzuki Fan und -Sammler. Mit 17,5 Jahren kaufte er sein erstes Motorrad – eine Suzuki T 20 Super Six, Baujahr 1968. Das Modell war für viele junge Töfffahrer die aufgehende Sonne am Motorradhimmel. Bot die T 20 doch eine für die damalige Zeit sehr

gute Technik für wenig Geld: 2-Zylinder, 2-Takt, 29 PS, 6 Gänge und nur 145 kg Gewicht. Die Höchstgeschwindigkeit von über 150 km/h war ein weiteres Argument. Damals durfte man im Ausserortsbereich diese Geschwindigkeit noch ganz legal ausfahren.

Wie alles begann: Suzuki T 20

Karl, damals Maschinenmechaniker-Lehrling, musste die gebraucht ge-



«Suzuki-Kari» mit sauber geordneten Kleinteilen.



Unzählige Teile werden in einer Vielzahl von Plastikboxen gelagert.

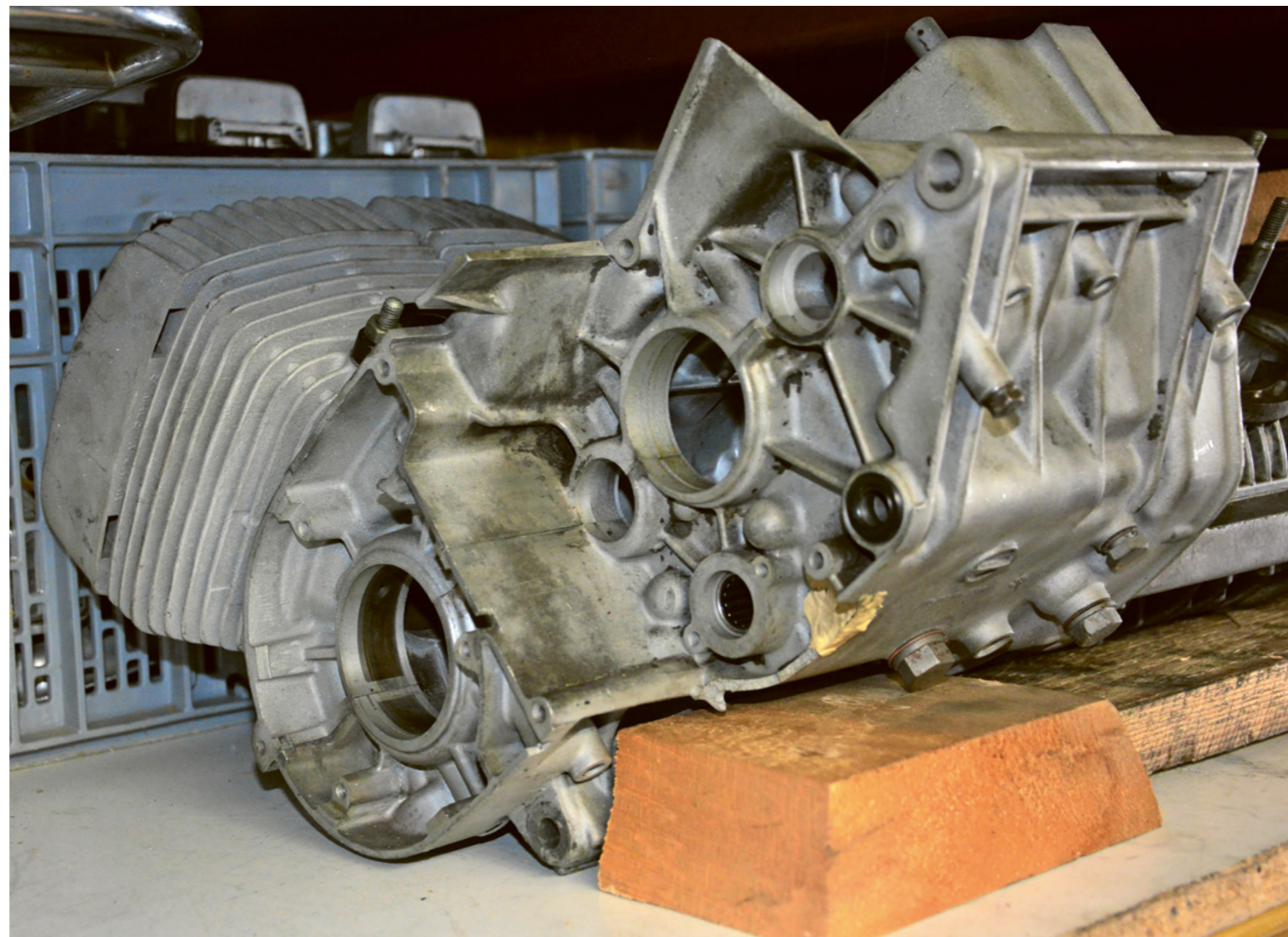
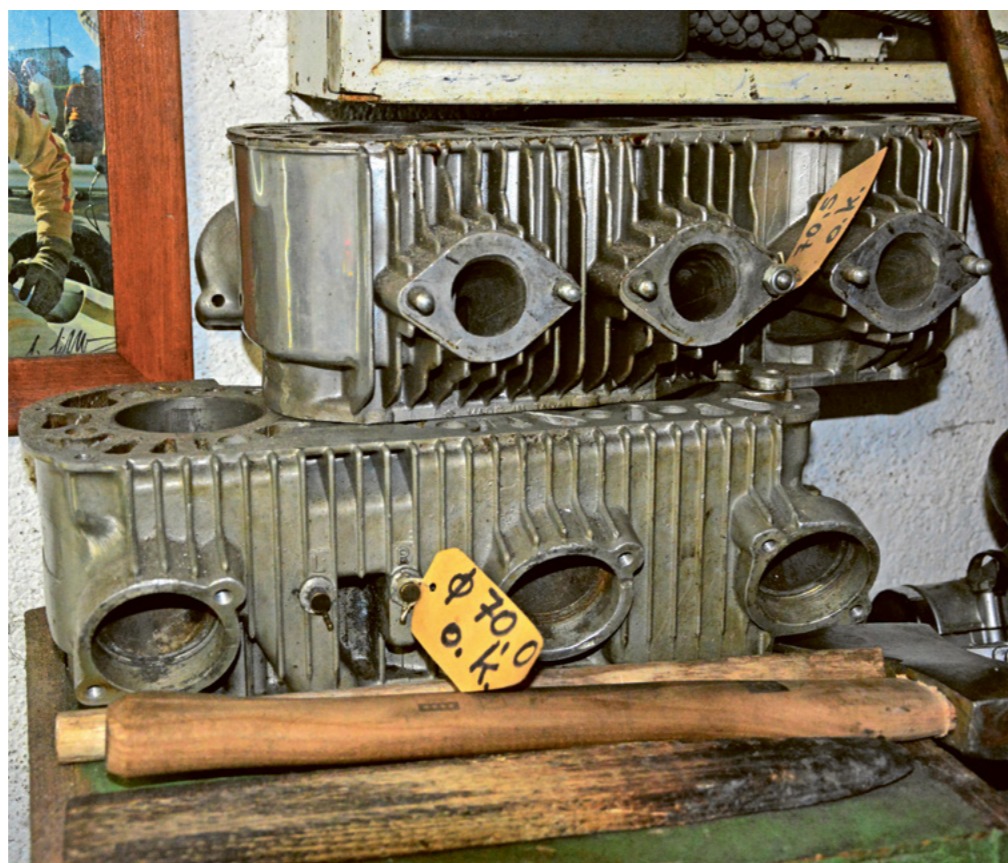
kaufte T 20 während den Wintermonaten zuerst einmal auf Vordermann bringen. Dafür standen aber weder Garage noch Werkstatt zur Verfügung, sondern die heimische Küche wurde in Beschlag genommen! Pünktlich zum 18. Geburtstag war die Maschine fertig, und es konnte losgehen. Karl war viel mit der T 20 unterwegs, bald kam aber der Wunsch nach mehr Hubraum auf. Sein nächstes Motorrad war «ein Ausrutscher», wie er gesteht. Mit der vierzylindrigen Honda CB 500 wurde er nicht wirklich glücklich. Der Suzuki-Virus hatte den jungen Mann schon zu sehr infiziert. Suzuki brachte regelmässig neue Modelle auf den Markt. Maschinen wie T 500, GT 550 und der legendäre Wasserbüffel GT 750 festigten den Ruf von Suzuki als Hersteller von leistungsstarken Zweitakt-Motorrädern. Vor allem der Wasserbüffel hatte es Karl angetan. Der erste Büffel lebte allerdings nicht lange – Totalschaden nach einer unverschuldeten Kollision. Weitere Büffel folgten, und auch heute steht ein solcher Dreizylinder in seiner Garage und wird regelmässig bewegt. Mitte der 1970er-Jahre vollzog Suzuki den Wandel von den giftigen Zweitaktern zu den Viertaktern. Die GS 750 setzte ein Zeichen und wurde bald mit einer 1000er ergänzt. GSX, GSX-R und die exklusive RE 5 waren weitere Maschinen, die den Weg in Karls Garage fanden.

Immer grösseres Teilelager

Von einem Freund erhielt Karl eine T 250 (Nachfolgemodell der T 20) geschenkt. Sie war in einem so miserablen Zustand, dass eine Restauration nicht lohnte. Also zerlegte er das Wrack und verkaufte die Teile. Bald erhielt Karl weitere Angebote zum Kauf von defekten Motorrädern oder Unfallmaschinen. Er zerlegte die Maschinen und «archivierte» die Teile in stabilen Kunststoffboxen. Eine weitere wichtige Quelle waren von jeher die beliebten Oldtimer-Flohmärkte. Teile, die man sonst nirgends mehr auftreiben konnte: Der Scherrer hat(te) sie. Er konnte sich vor vielen Jahren beim damaligen Suzuki-Importeur Frankonia auch ein grosses Sortiment an Teilen sichern. Unter anderem einen Posten an neuen Suzuki RE 5-Teilen. Das Wankel-Motorrad, 1975 auf den Markt gebracht, hatte nie den Durchbruch geschafft, ist aber in der Zwischenzeit sehr gesucht und hat eine treue Fangemeinde.

“
Karl weiss immer, was wo vorhanden ist.

Zylinderblöcke zu einer Suzuki GT 750 «Wasserbüffel».



Kein Computer

Ob Zylinder, Kurbelwellen, Bremszangen, Lenker, Gehäusedeckel, Sitzbänke oder Bowdenzüge, wenn Karl ein Teil benötigt, findet er es in Kürze. Apropos finden: Dafür benötigt Karl keinen Computer, er hat (fast) alles in seinem Gedächtnis gespeichert und weiss bei den meisten Teilen gleich, ob sie in seinem riesigen Fundus vorhanden sind – oder nicht.

ON TOUR

Seit mehreren Jahren ist Karl pensioniert und nach wie vor viel mit dem Motorrad unterwegs. Meist mit einem modernen Suzuki (was sonst) V-Strom 1000, auch der Wasserbüffel wird gerne benützt. Mit vielen seiner Maschinen hat Karl weit über 100000 km zurückgelegt. Er kennt also die Stärken und Schwächen vieler Suzuki-Modelle aus eigener Erfahrung.

Die T 250 löste die T 20 Super Six ab.

Karl Scherrer mit seiner Suzuki T 20 Super Six.

