

11

Finnland Fmk 19.-, Griechenland Dr 700.-, Italien Lit 5700, Niederlande hfl 6.40, Österreich öS 43.-, Spanien/Kanar. Inseln Plas 525-/560.-, Schweiz sfr 6.-, Ungarn Ft 270.-, Printed in Germany.

11. Mai 1991

DM 5,50

E 4973 D

# MOTORRAD *ERLEBNIS PUR*

**Ducati 851**  
**Kawasaki ZXR 750**  
**Suzuki GSX-R 750**  
**VERGLEICHSTEST**

**Vergleichstest:**  
**Kawasaki Zephyr 750**  
**und Suzuki VX 800**

**Technik: Geregelter**  
**Nachrüst-Kat**



**GROSSES EXTRA:**  
**GRAND PRIX**  
**HOCKENHEIM**

**Reportage: 250er Cross-WM**



## TEST & TECHNIK

Vergleichstest  
Kawasaki Zephyr 750  
gegen Suzuki VX 800



**Der Weg  
ist das Ziel**



Aus Vergnügen am Fahren:  
Die Kawasaki Zephyr 750 und  
die Suzuki VX 800 wollen  
Allround-Motorräder in der  
10 000-Mark-Klasse sein.

Von Michael Schäfer, Fotos: Ulrich Schwab



## Vergleichstest Zephyr 750/VX 800

Das Ziel eines Motorradfahrers ist in der Regel nicht die möglichst schnelle Überwindung von Entfernungen. Dafür sind andere Fahrzeuge weit besser geeignet als das motorisierte Zweirad. Motorradfahrer setzen sich auf ihre Maschine, weil sie die Entfernung erleben wollen – nicht überwinden. Fahrtwind, Durchzug, Bremsen, Schräglage: Das alles ist nicht die Nebensache, die sich beim Fahren mehr unbewußt einstellt. Dies ist vielmehr der Grund, überhaupt erst zum Motorrad als Fahrzeug zu greifen: Der Weg wird dabei zum Ziel.

Zwei gelungene Früchte dieser Erkenntnis sind die Kawasaki Zephyr 750 und die Suzuki VX 800. In diesem und im vergangenen Jahr auf den Markt gekommen, huldigen sie Tugenden, die die technische Revolution im Motorradbau zuletzt hinter immer teurerer Technik verborgen hatte: die Konzentration auf das Wesentliche.

Die Sitzposition der Zephyr erhält durch die hohen, weit hinten montierten Fußrasten einen sehr sportlichen Anstrich – ohne unkomfortabel zu sein: Der Lenker liegt ähnlich dem der Suzuki ideal zur Hand, der Fahrer sitzt tief im Motorrad und erhält so das Gefühl perfekter Kontrolle. Die Fußrasten der VX 800 sind niedriger und deutlich weiter vorn montiert. Sie harmonisieren gut mit der niedrigen Sitzbank – niedriger sogar als die der Zephyr.

Der in seinen Grundzügen vom Chopper VS 750 Intruder abstammende, aber für den Einsatz in der VX 800 kräftig überarbeitete, wassergekühlte Zweizylinder ist sehr startwillig. Der lenkermontierte Chochebel zeigt sich äußerst fein dosierbar und regelt nach dem Kaltstart perfekt die Motordrehzahl.

Die Zephyr, deren Motor sich in der äußeren Form und den Maßen von Bohrung und Hub an die Anfang der siebziger Jahre nur in Japan verkaufte

## KAWASAKI ZEPHYR 750



### MOTOR

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, über Zahnkette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Kurbelwelle gleitgelagert, Naßsumpschmierung, vier Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 32 mm, kontaktlos gesteuerte Digitalzündung, Drehstromlichtmaschine 340 Watt, Batterie 12 V/10 Ah, E-Starter.

Bohrung × Hub	66 × 54 mm
Hubraum	738 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	9,5:1
Nennleistung	72 PS (53 kW) bei 5500/min oder 50 PS (37 kW) bei 8500/min oder 27 PS (20 kW) bei 7500/min
Max. Drehmoment	59 Nm (6,0 kpm) bei 7300/min oder 53 Nm (5,4 kpm) bei 4100/min oder 44 Nm (4,3 kpm) bei 3500/min
Kolbengeschwindigkeit	18,0 m/s bei 10 000/min

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb über schrägverzahnte Zahnräder, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.

Primär-/Sekundärübersetzung	2,55/2,60
Getriebeabstufung	2,33/1,63/1,27/1,04/0,88

### FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser, Aluminium-Kastenschwinge mit zwei Gasdruck-Federbeinen, Federbasis fünffach, Zug- und Druckstufe je vierfach einstellbar, schwimmend gelagerte Doppelscheibenbremse vorn, mit Doppelkolben-Schwimmsätteln, Ø 300 mm, Scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel hinten, Ø 230 mm.

Federweg	vorn	140 mm
	hinten	115 mm
Felgenreihe	vorn	3,00 × 17
	hinten	4,00 × 17
Reifenreihe	vorn	120/70 17 H
	hinten	150/70 17 H

### MASSE UND GEWICHTE

Lenkkopfwinkel	62 Grad
Nachlauf	107 mm
Radstand	1455 mm
Sitzhöhe*	780 mm
Lenkerbreite*	710 mm
Wendekreis*	5080 mm
Gewicht vollgetankt*	220 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	400 kg
Zuladung*	180 kg
Tankinhalt/Reserve	17/5 Liter

### AUSSTATTUNG/PREIS

Lieferbare Farben	Rot, Dunkelblau-Metallic
Zubehör	Gepäckträger 99,50 Mark, Kofferhalter 139,50 Mark, 24-Liter-Koffer, Paar 358 Mark, 35-Liter-Koffer, Paar 435 Mark, Sturzbügel 95 Mark.
Leistungsvarianten	50 PS, 27 PS
Garantie	Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis inklusive Fracht	9990 Mark

Herstellerangaben; MOTORRAD-Messungen

## SUZUKI VX 800



### MOTOR

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 45 Grad, Hubzapfenversatz 75 Grad, je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, über Gabelkippebel betätigt, Kurbelwelle gleitgelagert, Naßsumpschmierung, zwei Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm, kontaktlose Transistorzündung, Drehstromlichtmaschine 280 Watt, Batterie 12 V/16 Ah, E-Starter.

Bohrung × Hub	83 × 74,4 mm
Hubraum	805 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	10,0:1
Nennleistung	61 PS (45 kW) bei 6800/min oder 50 PS (37 kW) bei 6000/min (auch: 27 PS (20 kW) bei 5500/min)
Max. Drehmoment	72 Nm (7,3 kpm) bei 5400/min oder 69 Nm (7,0 kpm) bei 2800/min (auch: 56 Nm (5,5 kpm) bei 2000/min)
Kolbengeschwindigkeit	21,0 m/s bei 8500/min

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb über schrägverzahnte Zahnräder, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kardanwelle.

Primär-/Sekundärübersetzung	1,69/3,39
Getriebeabstufung	2,28/1,63/1,33/1,00/0,85

### FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser, Schwinge mit eingelenkter Kardanwelle im linken Gabelholm, zwei Gasdruck-Federbeine, Federbasis fünffach, Druck- und Zugstufe vierfach einstellbar, eine Scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel vorn, Ø 310 mm, Scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel hinten, Ø 250 mm.

Federweg	vorn	150 mm
	hinten	120 mm
Felgenreihe	vorn	3,00 × 18
	hinten	3,50 × 17
Reifenreihe	vorn	110/80-18 H
	hinten	150/70-17 H

### MASSE UND GEWICHTE

Lenkkopfwinkel	59 Grad
Nachlauf	142 mm
Radstand	1555 mm
Sitzhöhe*	710 mm
Lenkerbreite*	800 mm
Wendekreis*	5800 mm
Gewicht vollgetankt*	238 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	450 kg
Zuladung*	212 kg
Tankinhalt/Reserve	19/3 Liter

### AUSSTATTUNG/PREIS

Lieferbare Farben	Dunkelblau-Metallic, Rot-Metallic
Zubehör	Lenkerfeste Verkleidung 369 Mark, Krauser K2-Koffersystem mit zwei 30- oder 42-Liter-Koffern komplett 742 bis 762 Mark.
Leistungsvarianten	50 PS (27-PS-Satz erhältlich bei Reinhard-Suzuki, 6737 Böhl-Iggelheim)
Garantie	Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis inklusive Fracht	10 290 Mark





**Zephyr: großzügig dimensionierter Stahlrohrrahmen. Die Streben am Lenkkopf erhöhen noch die Stabilität**

### Vergleichstest Zephyr 750/VX 800

750er Version der Z 1 anlehnt, ist zwar mit der gleichen umfangreichen Lenkerarmatur gewappnet wie die VX 800. Jedoch entpuppt sich ihr Triebwerk trotz seiner modernen Keihin-Gleichdruckvergaser wie einst als ungezogener Bengel, der nach dem Kaltstart entweder sofort mit materialschindenden 4000/min losheult oder einfach wieder abstirbt.

Die Kraftstoff-Anzeige der Zephyr stimmt mit dem Benzinstand im 17-Liter-Tank tatsächlich überein. Die VX 800 hat keine Benzinuhr. Allerdings muß bei ihr auch nicht wie bei der Kawasaki schon nach gut zwölf Litern auf Reserve umgeschaltet werden: Bei der Suzuki sind

es volle 16 Liter bis zur Reserve von drei Litern.

Die beiden 83 Millimeter großen VX 800-Kolben stemmen laut MOTORRAD-Messung schon bei 3000/min satte 71 Nm Drehmoment auf ihre um 75 Grad versetzten Hubzapfen. Das maximale Drehmoment liegt mit 76 Nm nur 1000 Touren später an. Bei 3000/min krebst das Drehmoment der Zephyr noch an der 55-Nm-Marke herum. Und ihr maximales Drehmoment von 65 Nm erreicht die Kawasaki erst bei 7500 Touren. Der Effekt: Beim Beschleunigen von 60 auf 120 km/h im letzten, das heißt jeweils dem fünften Gang zieht die immerhin 238 Kilogramm schwere VX 800 der 18 Kilogramm leichteren Zephyr stets um eineinhalb Motorraddlängen davon.

Einmal in Fahrt, macht die Zephyr dennoch einen äußerst



**VX 800: Der Lenkkopf ähnelt dem der Zephyr. Der ellenlange Radstand der Suzuki sorgt für guten Geradeauslauf**



**Zwei plus vier: Die Charaktere des Suzuki-V-Motors und des Kawasaki-Reihenvierzylinders sind grundverschieden**

potenten Eindruck. Der Motor hängt schon ab 2000/min sagenhaft am Gas, jede kleinste Bewegung am Gasgriff wird sofort in höhere Geschwindigkeit umgesetzt. Die VX 800 kann das zwar genauso, doch hinterläßt der akustisch sonore und in den Vibrationen angenehm gedämpfte Zweizylinder stets einen weit weniger hektischen Eindruck als der drehzahlhungrige, unter 4000/min und über 6000/min fein vibrierende Vierzylinder der Kawasaki.

Schon mit leichtem Rückenwind dreht die Zephyr auf der Autobahn im letzten Gang bis zu 500/min in den roten Bereich – der Preis der kurzen Übersetzung. Wenigstens ist der Tassenstößel-Ventiltrieb des relativ kurzhubigen Doppelnockenwellenmotors so drehzahlfest, daß er auch hohe Dauerdrehzahlen verkraftet.

Vor Überdrehzahlen im letzten Gang schützt die VX 800 ihre gemessen an der Leistung von 62 PS recht lange Endübersetzung. Allerdings ist der Kraftstoffverbrauch der Suzuki nicht so viel geringer, als ihr niedrigeres Drehzahlniveau vermuten ließe. Liegen die Kontrahenten bei Landstraßenbummelei mit zirka fünf Litern Normalbenzin auf 100 Kilometern gleichauf, ändert sich das Bild bei steigendem Tempo nur bis zu maximal 0,6 Litern Differenz bei Autobahn-Vollgas: Im direkten Vergleich brauchte die Kawasaki 8,0, die Suzuki 7,4 Liter. Auf schnellen Landstraßenetappen konnte die Kawasaki sogar einen kleinen Verbrauchsvorteil für sich verbuchen.

Die Kawasaki Zephyr läuft der Suzuki VX 800 in der Spitze mit 201 km/h um 15 km/h da-



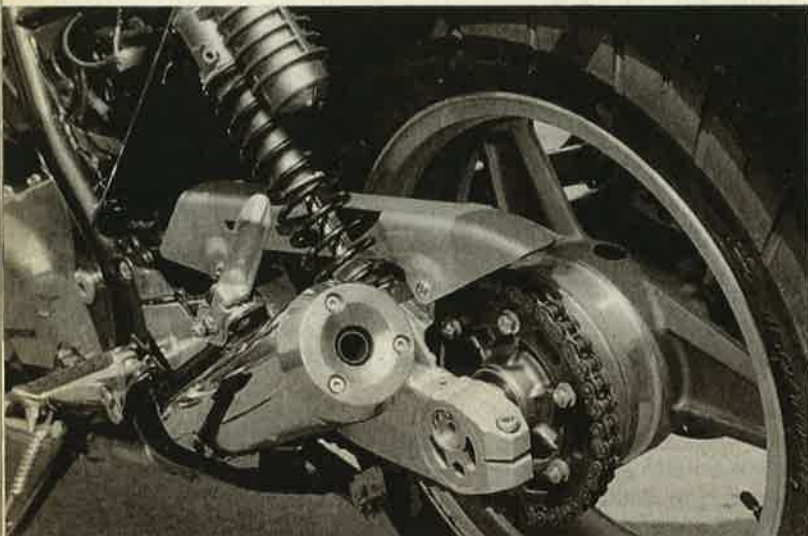
## Vergleichstest Zephyr 750/VX 800

von. Auch in der Beschleunigung nimmt der Vier- dem Zweizylinder von null auf 100 km/h mit 4,3 Sekunden knapp eine Sekunde ab. Doch trübt bei der Kawasaki das relativ große Lastwechselspiel des Hinterradmitnehmers etwas die Fahrfreude. Der Ruckdämpfer-Gummi hat zuviel Spiel. Die sehr lang ausgelegte Kardanschwinge der VX 800 unterdrückt weitgehend störende Lastwechselreaktionen, doch etwas Spiel im Antriebsstrang ist auch dort zu spüren. Zwar verhärtet sich die Hinterradfederung beim Beschleunigen deutlich, aber die beiden konventionellen Feder-

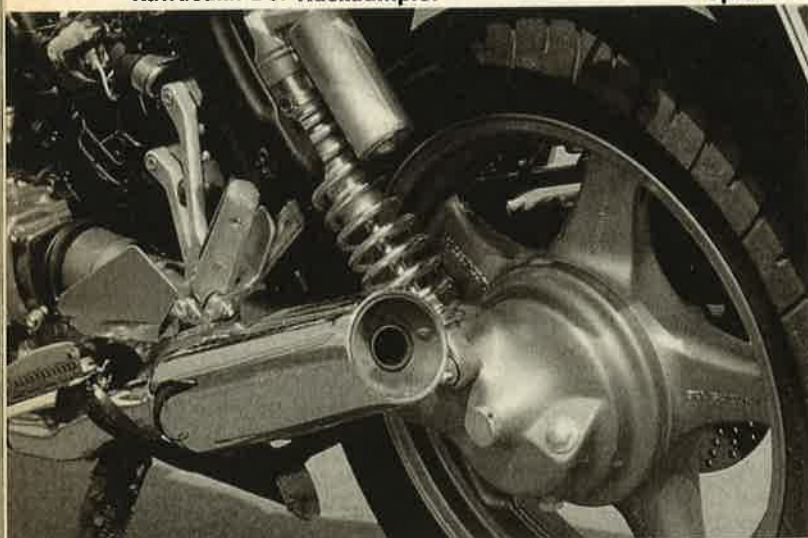
beine halten die Schwinge gut im Zaum.

Durch ihren zehn Zentimeter längeren Radstand und den 35 Millimeter größeren Nachlauf wirkt die Suzuki bei hohen Geschwindigkeiten ruhiger als die Kawasaki. Die ist dafür eindeutig die Beherrschtere auf kurvigen, engen Fahrbahnabschnitten, muß sich durch ihren breiten 120er Vorderreifen allerdings auch ein nervöseres, kippligeres Fahrverhalten auf schlechtem Asphalt und in ausgewaschenen Autobahn-Spurrillen bescheinigen lassen. Die VX 800 kann zwar auch getrieben werden, doch bei Schräglagenwechsel verhält sich die sonst so folgsame VX 800 reichlich träge.

Die Schräglagenfreiheit ist bei beiden Maschinen mehr als



**Kawasaki: Der Ruckdämpfer im Hinterrad hat zuviel Spiel**



**Suzuki: reaktionsarmer Kardan dank langer Schwinge**

## FAHRLEISTUNGEN UND TESTWERTE

		Kawasaki Zephyr 750	Suzuki VX 800
<b>Höchstgeschwindigkeit*</b>			
Solo	km/h	201	186
Mit Sozius	km/h	178	168
<b>Beschleunigung* (mit Sozius)</b>			
0-100 km/h	sek	4,3 ( 5,4)	5,2 ( 6,5)
0-140 km/h	sek	8,8 (10,9)	11,6 (15,5)
0-400 m	sek	13,0 (13,9)	13,9 (14,9)
0-1000 m	sek	25,6 (27,2)	27,4 (29,1)
<b>Durchzugsvermögen* (mit Sozius)</b>			
60-120 km/h	sek	8,6 (11,8)	8,1 (11,7)
<b>Tachometerabweichung</b>			
Anzeige/effektiv 50/80/100/130	km/h	51/76/95/124	51/79/95/123
<b>Kupplungshandkraft</b>	N	55	45
<b>Kraftstoffverbrauch</b>			
Kraftstoffart		Normal	Normal
Minimal	Liter/100 km	5,1	5,0
Maximal	Liter/100 km	8,0	7,4
Im Mittel	Liter/100 km	6,5	5,5
<b>Tankinhalt</b>	Liter	17,0	19,0
davon Reserve	Liter	5	3
<b>Mittlere Reichweite</b>	km	261	345

\* Meßbedingungen: 11 Grad, 1,5 m/s Rückenwind; Meßort: Hockenheim

## STURZ- UND VERSCHLEISSTEILE

	Kawasaki Zephyr 750	Suzuki VX 800
<b>Sturzteile</b>		
Kupplungshebel	22,85	26,22
Bremshebel	54,55	33,06
Hauptbremszylinder	239,38	199,50
Rückspiegel	61,66	59,28
Lenker	65,27	91,20
Blinker komplett <sup>1</sup>	55,37	64,98
Tachometer	347,77	239,40
Drehzahlmesser	296,69	319,20
Scheinwerfer komplett	195,85	159,60
Fußraste mit Gummi und Halterung	154,63	68,40
Gabelstandrohr ohne Tauchrohr, Feder und Dämpfer	159,12	239,40
Vorderradfelge mit Radlager, ohne Bremscheibe und Adapter	553,47	711,02
Schalldämpfer	357,18	684,00
Tank lackiert	697,22	741,00
Schutzblech vorn	103,76	159,60
Sitzbank mit Heck	592,34	307,80
Rahmen komplett (inkl. Rahmenheck) ohne Schwinge	2106,37	1824,00
Seitendeckel rechts	98,60	307,80
Motorgehäusedeckel	145,07	205,70
<b>Summe</b>	<b>6307,15</b>	<b>6440,66</b>
<b>Verschleißteile</b>		
Sekundärkette	247,27	-
Ritzel und Kettenrad	88,20	-
Bremsbeläge komplett	196,24	173,17
Zylinderkopfdichtung(en)	37,00	57,00
Kupplungsscheiben (ein Satz)	51,90	77,41
Federbeine	593,37	570,00
Lenkkopflager komplett	93,68	55,92
Luftfiltereinsatz komplett	34,50	39,90
Ölfilterpatrone	7,07	17,10
<b>Summe</b>	<b>1349,23</b>	<b>990,50</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>7656,38</b>	<b>7431,16</b>

Preise in Mark



## Vergleichstest Zephyr 750/VX 800

ausreichend. Bei den Bremsen dagegen kann nur die Kawasaki begeistern. Die vordere Doppelscheibenbremse ist eine Wucht – Wirksamkeit und Standfestigkeit lassen keine Wünsche mehr offen. Und doch, je stärker die Bremsung, desto teigiger wirkt die Kawasaki-Bremse, und darunter leidet die Dosierbarkeit.

Bei der Suzuki VX 800 dagegen läßt eher die Standfestigkeit der Vorderradbremse zu wünschen übrig als die Dosierbarkeit. Nach vier Vollbremsungen mit zwei Personen aus 140 km/h bis zum Stillstand lag der Bremshebel am Griff an, und die Bremse ließ stark in der Wirksamkeit nach. Die Kawasaki zeigte sich von der gleichen Bremsprüfung gänzlich unbeeindruckt.

Eine einzige Scheibenbremse ist mit dem hohen Fahrzeuggewicht plus Fahrer eben bald überfordert. Immerhin hindert eine dritte, verschraubte Gabelbrücke über dem Vorderradschutzblech die Gabel weitgehend daran, sich zu verdrehen.

Im Alltag reichen Dosierbarkeit und Wirkung der Suzuki-Vorderradbremse allerdings aus. Zudem wird sie – wie die Kawasaki-Bremsanlage – durch eine weich einsetzende, gut dosierbare Scheibenbremse am Hinterrad wirksam unterstützt.

Die VX 800 ist serienmäßig mit Metzeler ME 33 Laser/ME 55 Metronic in 110/70-18 H und 150/70-17 H ausgerüstet. Die Metzeler tragen viel zum sicheren, spurtreuen Fahrverhalten der VX 800 bei und überzeugen durch ihren hohen Abroll-Komfort. Kleine Fahrbahnstöße werden hervorragend absorbiert.

Die Zephyr wird serienmäßig mit Dunlop K 505-Bereifung ausgeliefert. Doch auch für Bridgestone Exedra G 547/G 548, Pirelli MT 09/MT 08 Match und Metzeler ME 33/ME 55 Metronic liegen bei Kawasaki in



**Wendig:** Auf Landstraßen ist die handliche Zephyr der Hecht im Karpfenteich



**Störrisch:** Die VX 800 mag einen gleichmäßigen Strich ohne große Korrekturen



## Vergleichstest Zephyr 750/VX 800

Friedrichsdorf Unbedenklichkeitsbescheinigungen zum Eintragen vor. MOTORRAD zog der Zephyr daher probeweise die Metzeler-Alternativbereifung auf, um ihr Fahrverhalten mit der gleich bereiften VX 800 direkt vergleichen zu können. Die Metzeler übertrafen den Abrollkomfort der Dunlop-Erstbereifung auch hier bei weitem. Zudem benahm sich die Zephyr in Schräglage mit den Metzeler angenehmer, lag ruhiger und verfolgte genauer den einmal eingeschlagenen Strich.

Auf unebener Fahrbahn bleib ihre leichte Nervosität allerdings auch mit den Metzeler erhalten. Ein schmalerer Vorderreifen würde hier sicher Vorteile bringen.

Die beiden für den Soziusbetrieb fünffach in der Federbasis und je vierfach in Druck- und Zugstufe verstellbaren Federbeine der Suzuki halten größere Unebenheiten sorgsam von der

Besatzung fern. Die Federbeine der Zephyr gleichen denen der VX 800 äußerlich bis auf die Verrippung des Ausgleichsbehälters. Und nicht nur das: Auch die fast perfekte Funktion der Kawasaki-Federbeine mit ihren vielfachen Verstellmöglichkeiten ähnelt der der Suzuki-Federbeine aufs Haar.

Die Gabeln allerdings sind bei beiden etwas zu weich geraten. Bei normaler Fahrweise sprechen sie fein an und arbeiten sehr komfortabel. Doch beim harten Bremsen sacken sie vorn tief ein. Auch Bodenwellen zwingen die Gabeln manches Mal auf Block. Der ruhigen VX 800 allerdings verzeiht man dies noch eher als dem Sprinter Zephyr.

Im Zwei-Personen-Betrieb überzeugt die VX 800 durch die etwas längere Sitzbank und die geringfügig entspanntere Beinhaltung des Sozius. Der Haltegriff der Zephyr allerdings ist weit praktischer als der der VX 800. Jedoch glänzt bei ihr das rutschige Aluminium der Sozius-Fußrasten, wo die VX 800 eine profilierte Gummi-Auf-

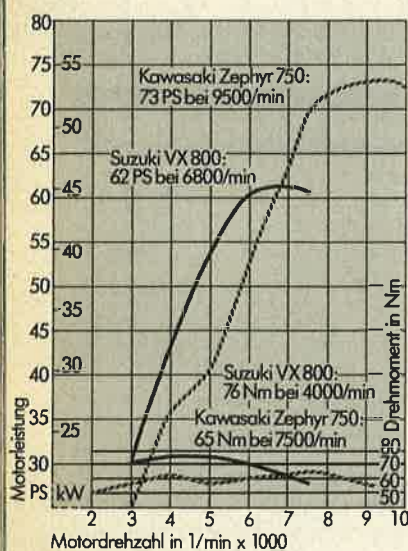
lage bieten kann. Doch mit dem entsprechenden Zubehör wird selbst eine Zephyr tourentauglich. Kawasaki bietet für sie ein Gepäcksystem an: Ein kleiner Gepäckträger für den Bürzel kostet 99,50 Mark, zwei Kofferträger gehen für 139,50 Mark über den Tresen, und Koffer sind mit 24 Litern Inhalt für 358 Mark das Paar, 35-Liter-Koffer für 435 Mark zu haben.

Oder möchte jemand die Zephyr als Sportler fahren? Auch möglich: Die Firma MBV-Kunststofftechnik, Bebersche Straße 19, in 3252 Bad Münder, hat für die Zephyr eine sportliche Halbschalenverkleidung in Vorbereitung, einen Satz Speichenräder gibt's von Wiwo, Astenweg 3, in 5447 Ulmen-Vorpochen, für 2861 Mark, und eine Vier-in-vier-Auspuffanlage liefert Micron, Dr.-Mack-Straße 96, in 8510 Fürth, für 879 Mark. Auch aus der sanften VX 800 läßt sich ein sportlicheres Motorrad machen. Für sie ist eine passende MBV-Halbschale bereits erhältlich. Komplett mit Halterung, Anbauteilen und einem passen-

## DIE BESTKANDIDATEN AUF EINEN BLICK

	KAWASAKI ZEPHYR 750	SUZUKI VX 800
<b>Motor/Fahrleistungen</b>		
Leistungsentfaltung	80	90
Höchstgeschwindigkeit	100	80
Beschleunigung	90	80
Durchzug	80	90
Laufruhe	80	90
Getriebe/Antrieb	70	90
Kaltstartverhalten	50	100
<b>Fahrwerk, Fahrstabilität</b>		
Geradauslauf	80	90
Stabilität in schnellen Kurven	70	90
Handling	90	60
Aufstellneigung beim Bremsen	70	70
Fahrwerksabstimmung solo	80	90
Fahrwerksabstimmung mit Sozius	80	90
Bremswirkung, -dosierung	90	60
<b>Ausstattung, Komfort, Wirtschaftlichkeit</b>		
Fahrkomfort Fahrer	80	100
Fahrkomfort Beifahrer	80	90
Armaturen, Instrumente	100	100
Licht	90	90
Zuladung	70	100
Service/Intervalle/Garantie	70	90
Verbrauch	80	90
Reichweite	70	90
Sturz- und Verschleißteilpreise	80	80
Anschaffungspreis	100	100

## LEISTUNG



Ihre elf Mehr-PS kann die Kawasaki Zephyr 750 in etwas bessere Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit umsetzen. Die VX 800 ist dafür die Drehmomentstärkere und Kräftigere im Durchzug



Zephyr: Top-Instrumente und Schalter, ein Ölthermometer fehlt. Die Tankuhr ist exakt



VX 800: Großer Tank mit schlankem Knie-schluß. Der Suzuki-Tank faßt mehr Spirit

den Lenker kostet der Umbausatz 880 Mark.

Oder soll aus der VX 800 doch eher ein Tourer werden? Bei jedem Suzuki-Händler liegt für sie das Krauser-Koffersystem K2 zum Anbau bereit. 276 Mark kosten die auch an der Test-Maschine montierten Träger, ein Paar 30-Liter-Koffer 475 Mark, und die Riesenboxen mit 42 Litern Inhalt gibt's im Satz für nur 20 Mark mehr. Zudem bietet Suzuki einen Windschutz für den Fahrer in Form einer lenkerfesten Schale für 267 Mark an.

Devise: Der Weg ist das Ziel. Das ist ja gerade das gute an Maschinen wie der VX 800 oder der Zephyr. Fertig von der Stange kaufen kann man vieles. Doch selbst zu bestimmen, selbst zu montieren, gehört einfach dazu – wie beim Fahren: Nicht nur die Effizienz des Gemachten zählt. Der Weg dahin ist ein untrennbarer Bestandteil des Zieles. Und manchmal sogar das Ziel selbst. □

## KAWASAKI

Die Zephyr 750 ist trotz ihrer klassischen Optik ein sportlich orientiertes Motorrad, das einem geläuterten Superbike-Fahrer viel Fahrfreude bieten kann: Top-Bremsen, gute Fahrleistungen. Die entspannte Sitzposition und das handliche, schluckfreudige Fahrwerk sind für mehr als eine Überraschung bei den vollverkleideten Kollegen gut. Und das alles zu einem wirklich fairen Preis.

## SUZUKI

Die VX 800 vereint alle Vorzüge moderner Technik – Wasserkühlung, Vierventiltechnik, Kardantrieb und eine gelungene Fahrwerksabstimmung – mit alten Tourer-Idealen: eine bequeme Fahrer-Sitzhaltung, große Reichweite und ein spurstabiles Fahrwerk mit guter Federung. Die Bremsen sind nur knapp ausreichend, doch dafür bietet sie einen tadellosen Kardantrieb und einen vollwertigen Sozius-Platz.

\* Leistungsmessung auf dem Bosch-Rollenprüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichung zur DIN-Messung: ± 5 Prozent