

Suzuki VX 800 und SV 650

Fortschritt ist... messbar



Von Stefan Kaschel; Fotos: Jörg Künstle

Fortschritt: ein großes Wort. Und ein positiv besetztes. Fortschritt – das sind die Segnungen der Technik, die das Leben leichter und angenehmer machen. Wie die Bluetooth-Schnittstelle beim Handy zum Beispiel. Kann man sich kaum noch dran erinnern, wie das früher ohne ging. Wie? Noch nie benutzt? Gibt's doch gar nicht.

Kann zum Glück beim Motorrad nicht passieren. Hier lässt sich der Fortschritt arithmetisch fassen. Zweimal Suzuki, zweimal V2. VX 800 von 1990, SV 650 von 2004. 43 Kilogramm weniger Gewicht, 125 Millimeter weniger Radstand, nominell elf PS mehr bei 160 Kubikzentimeter weniger Hubraum. Damit ist die Sache klar.

Oder doch nicht? Was soll das heißen, 61 PS reichen voll und ganz? Und das Übergewicht? Ist doch gemütlich, und Länge läuft sowieso.

Okay. Auch auf zwei Rädern wird der Fortschritt nicht so heiß gegessen, wie er gekocht wird. Wer es nicht anders kennt, wer sich mit dem Alten arrangiert und wer nicht immer das Neueste oder Beste haben will, für den werden Leistungsdaten schnell zu Nichtigkeiten. Bleibt die Frage: Wo liegt die Grenze zwischen technischem Gimmick und relevantem Fortschritt?

Im Fall der beiden Suzuki-V2 ziemlich genau bei 6500/min. Jedenfalls für alle, die gerne mal richtig am Kabel ziehen. Dann nämlich wird die Aufholjagd, die der kleinere V2 rund 1500/min eher startete, vom Erfolg gekrönt, sprich er zieht unwiderstehlich sowohl in Sachen Leistung als auch Drehmoment am älteren Geschwister vorbei – und in der Folge auf und davon. 78 gemessene zu 59 PS lautet die eindeutige Leistungsbilanz zugunsten der Jüngeren – und Frischeren, denn die von Andreas Kalthoff aus Leinach freundlicherweise zur

Verfügung gestellte VX, Baujahr 1990, war zwar in einwandfreiem Zustand, hatte aber stolze 50 500 Kilometer auf der Uhr.

Betrachtet man die Sache diesseits der 6500er-Marke, sieht es anders aus. Da steht dem üppigen Drehmomentberg des SV-Motors ein wahres VX-Gebirge gegenüber, das schon bei 4700/min in knapp 70 Newtonmetern gipfelt. Zu dieser Zeit krebst der SV-Treibsatz noch bei rund 55 Newtonmetern umher und steht leistungsmäßig zehn PS hinter dem feinverrippten und ansehnlicheren VX-Motor zurück.

Dass daraus keine überlegenen Durchzugswerte der alten Dame resultieren, liegt am beachtlichen Mehrgewicht. Diesbezüglich kommt der Fortschritt in Form von Aluminiumrahmen und Gewichtsoptimierung an jeder Ecke zu Tage. Immerhin aber bleibt die VX in dieser Disziplin bis 140 km/h auf Augenhöhe. Und hat sogar einen weiteren Vorteil: Der tiefe Bass und satte

Schlag des 800ers ist für Freunde des opulenten V2-Gefühls nicht durch das SV-Pötlern zu ersetzen.

Bezüglich des Fahrwerks fällt die Sache klarer aus. Die SV ist in jeder Hinsicht das bessere Motorrad. Allein das Handling der VX. Der Riesen-Radstand von 1555 Millimetern resultiert nämlich unter anderem aus einem Lenkkopfwinkel, der mit 59 Grad eindeutig Richtung Langgabelfraktion tendiert. Dazu kommen Federelemente, die vor allem vorne, aber auch hinten in Sachen Dämpfung heutigen Maßstäben nicht mehr genügen. Zudem kapituliert die Gabel mit viel zu weichen Federn selbst vor der zahnlosen Einscheiben-Anlage in Verbindung mit Mini-Bodenwellen.

Positiv ist ein stabiler Geradeauslauf zu vermelden, nicht einmal ein Ansatz von Kickback, gute Zielgenauigkeit, an der die bekannt guten Bridgestone BT 45 der Test-VX ihren Anteil haben. Und noch etwas

ganz Entscheidendes steht auf der Haben-Seite. Die Fähigkeit der VX, ihren Fahrer selbst mit weniger zufrieden zu stellen.

Einmal unterwegs, drückt sie der Fahrt ihren Stempel auf. Das heißt: Im etwas knorrigen Getriebe den fünften und letzten Gang einlegen und den Motor ganz gleichmäßig schieben lassen. Egal, ob auf der Autobahn, der Landstraße oder in der Stadt. Nur ganz hibbelige Zeitgenossen möchten dann schneller – und werden mit den genannten Schwächen konfrontiert. Alle anderen kann die VX beruhigen. Don't worry, be happy.

Dermaßen konditioniert, fällt es noch leichter, sich mit den übrigen Gegebenheiten zu arrangieren. Die Sitzposition ist auf der SV entspannt, auf der VX auch. Hinten sitzt es sich auf der VX gar besser als auf der SV, weil der Kniewinkel angenehmer ist. Lenkerbreite und -krüpfung sind beinahe, die Spiegel sogar exakt identisch.



Form und Funktion: Früher war nicht alles besser, aber vieles schöner. Der Kardan der VX etwa. Die SV-Schwinge dagegen ist nur funktionell





SUZUKI SV 650

■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, elektronische Saugrohreinjection, Ø 39 mm, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbäckkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette. **Bohrung x Hub** 81,0 x 62,6 mm, **Hubraum** 645 cm³, **Verdichtungsverhältnis** 11,5:1, **Nennleistung** 53 kW (72 PS) bei 9000/min, **max. Drehmoment** 64 Nm bei 7200/min. ■ **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Aluminium, Telegabel, Ø 41 mm, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 290 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, **Reifen** 120/60 ZR 17; 160/60 ZR 17. ■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1430 mm, Gewicht vollgetankt* 195 kg, Tankinhalt 17 Liter. **Preis:** 6475 Euro

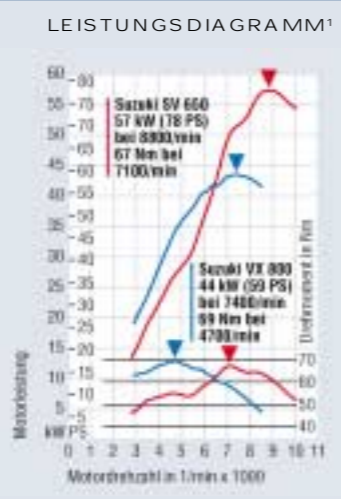
*MOTORRAD-Messung

SUZUKI VX 800

■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-45-Grad-V-Motor, je eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Gabelkippebel, Nassumpfschmierung, Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm, Mehrscheiben-Ölbäckkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan. **Bohrung x Hub** 83,0 x 74,4 mm, **Hubraum** 805 cm³, **Verdichtungsverhältnis** 10,0:1, **Nennleistung** 45 kW (61 PS) bei 6800/min, **max. Drehmoment** 72 Nm bei 5400/min. ■ **Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 41 mm, Scheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 250 mm, **Reifen** 110/80-18; 150/70-17. ■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1555 mm, Gewicht vollgetankt* 238 kg, Tankinhalt/Reserve 19/3 Liter. **Preis:** (1990) 9950 Mark

MOTORRAD - MESSUNGEN

	SV 650	VX 800
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit* km/h	200	180
Beschleunigung		
0-100 km/h sek	3,6	5,3
0-140 km/h sek	6,8	10,3
Durchzug		
60-100 km/h sek	4,8	5,3
100-140 km/h sek	6,1	6,3
140-180 km/h sek	6,8	15,4



Der Fortschritt manifestiert sich in Spitzenleistung, Toppespeed und Beschleunigung. Im Durchzug liegt die VX 800 bis 140 km/h fast gleichauf.

*Herstellerangabe: *Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 5%

Nur beim Cockpit hält der Fortschritt wieder merklich Einzug.

Allerdings wechseln in diesem Punkt ganz eindeutig die Vorzeichen. Obwohl sich die Segnungen des Digitalzeitalters im kompakten SV-Instrumentarium in vielfältigen Funktionen widerspiegeln, überwiegt der Fluch der schwarzen Balken. Es ist einfach nicht schön, was die Suzuki-Leute ihren Kunden hier zumuten. Früher, zu VX-Zeiten, war die analoge Welt mit roten Zeigern auf weißem Grund zumindest in dieser Hinsicht noch in Ordnung. Und wenn wir schon beim Stichwort „Schönheit“ sind: Wer sieht, mit wie viel Liebe der V2 mitsamt schmalem Wasserkühler und ganz ohne Kühlschläuche – hier müssen die Rahmenrohre erhalten – in den Doppelschleifenrahmen integriert ist, der wendet sich vom schmucklosen SV-V2 und rein funktioneller Montage, bei der man den zweiten Zylinder suchen muss, mit Grauen ab. In dieser Hinsicht ist der Fortschritt dann endgültig relativ – relativ gruselig.

FAZIT

Punktemäßig ist die Sache klar, gefühlsmäßig etwas diffuser. In der ersten Kategorie siegt die SV überlegen, hat den besseren Motor, das bessere Fahrwerk. Geht man die Sache emotional an, entscheidet das Naturell des Fahrers. Während sich für sportliche Naturen der Fortschritt durch Technik auch im Fahrspaß manifestiert, weil die SV spontaner, lebendiger und wendiger ist, können Gemütsmenschen auch auf der VX glücklich werden, siehe www.vx800.de. Entspanntes Dahingleiten funktioniert auf der 800er mit ihrem laxteren Motor und dem betulichen Fahrwerk mindestens genauso gut, im Alltag und Komfort hat sie gar unerwartete Vorteile.

MOTORRAD - PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	SV 650	VX 800	
ANTRIEB	Toppespeed	30	14	11	DER MODERNERE MOTOR der SV gewinnt in allen Belangen, ist leistungsfähiger und lebendiger. Im Vergleich wirkt der VX-Antrieb phlegmatisch. Allerdings erst in höheren Drehzahlen, denn untenherum hat er seine Stärken. Kupplung und Getriebe sind nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit, zum Starten braucht es den Choke.
	Beschleunigung	30	16	8	
	Durchzug	30	18	13	
	Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	14	13	
	Leistungsentfaltung	30	25	21	
	Starten	10	9	6	
	Kupplung	10	8	6	
	Schaltung	20	14	10	
	Getriebeabstufung	10	8	7	
	Gesamtübersetzung	10	9	9	
	Summe	200	135	104	
FAHRWERK	Handlichkeit	30	27	20	NOCH MAL EIN SIEG auf der ganzen Linie für die SV. Aber wie gesagt: Wer langsamer fährt, wird auch auf der VX glücklich, weil die zu weichen Federelemente dann nicht so ins Gewicht fallen.
	Stabilität in Kurven	40	28	19	
	Lenkpräzision	30	24	22	
	Geradeauslaufstabilität	30	23	20	
	Fahrwerksabstimmung solo	40	27	17	
	Fahrverhalten mit Sozius	30	18	14	
		Summe	200	147	
SICHERHEIT	Bremsdosierung	30	22	18	WIEDER LIEGT DIE SV in fast allen Kriterien vorne. Am deutlichsten wird der Fortschritt bei den Bremsen. Eine 310er-Scheibe mit Doppelkolbenzange hat mit dem Gewicht der VX zu kämpfen. Genau dieses Gewicht und die geringere Motorleistung verhalfen ihr dann im Kapitel „Lenkerschlagen/Shimmy“ zu Vorteilen gegenüber der leichten und stärkeren SV.
	Verzögerung/Betätigungskraft	30	22	17	
	Bremsen mit Sozius/Fading	10	6	5	
	ABS/Verbundbremse	30	0	0	
	Schräglagenfreiheit	20	17	12	
	Bodenfreiheit	10	8	7	
	Lenkerschlagen/Shimmy	20	14	17	
	Bremsstabilität	10	7	7	
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	8	
	Fern-/Abblendlicht	20	11	9	
Sicht nach vorn/hinten	10	7	7		
	Summe	200	121	107	
ALLTAG	Ausstattung	30	12	15	JETZT SCHLÄGT DIE STUNDE der alten Dame: Hauptständer, wartungsarmer Kardanantrieb, höhere Zuladung – wer den Fortschritt sucht, muss ihn anderswo finden.
	Wartungsfreundlichkeit	10	4	10	
	Theoretische Reichweite	20	16	17	
	Zuladung	20	13	15	
	Handhabung	20	16	12	
	Summe	100	61	69	
KOMFORT	Sitzkomfort Fahrer	40	30	30	UND NOCH MAL VX 800: Liegen in der ersten Reihe noch beide Suzukis gleichauf, entscheidet sich dieses Kapitel mit dem Soziuskomfort.
	Sitzkomfort Sozius	20	7	10	
	Windschutz	20	0	0	
	Laufruhe Motor/Antrieb	20	14	14	
	Summe	100	51	54	
EIGENSCHAFTSWERTUNG		800	515	446	
KOSTEN/UMWELT	Garantie	30	15	15	DASS FORTSCHRITT auch für Nostalgiker segensreich wirken kann, zeigt dieses Kapitel. Da liegt die SV nicht nur hinsichtlich der Inspektionskosten deutlich günstiger als die VX, sie belastet die Umwelt auch entschieden weniger.
	Verarbeitung	20	14	14	
	Verbrauch (Landstraße)	30	21	19	
	Inspektionskosten	30	18	12	
	Unterhaltskosten	20	15	16	
	Abgaswerte	30	22	5	
Preis-Leistungs-Verhältnis	40	31	33*		
	Summe	200	136	114	
GESAMTWERTUNG		1000	651	560	
PLATZIERUNG			1.	2.	

*bezogen auf damaligen Preis