

Gelegentlich werden Träume wahr. Anfang 1987 träumte so mancher nach einem Proberritt auf der neuen Suzuki VS 750 Intruder insgeheim davon, deren kernigen Motor auch in ein solides Tourer-Fahrwerk verpflanzt zu sehen. Drei Jahre später erfüllten die Konstrukteure im fernen Hamamatsu diesen Wunsch tatsächlich: Sie präsentierten die VX 800, eine zeitlos elegante Allround-Maschine mit Zweizylinder-V-Motor, Kardantrieb und einem guten Sitzplatzangebot. Inzwischen hat sich der preiswerte Tourer als anspruchsloses, bequemes Motorrad etabliert und geht praktisch unverändert ins siebte Modelljahr. Als Gebrauchsmaschine ist die VX 800 ein echter Tipp für alle, die ein Motorrad nicht vorrangig nach äußerer Faszination, sondern nach Wirtschaftlichkeit, hohem Gebrauchswert und Zuverlässigkeit beurteilen.

Das Triebwerk basiert auf dem Intruder-Aggregat, das vor der Transplantation um drei Millimeter aufgebohrt wurde. In der offenen Version (61 PS) bringt die VX den Scheitelpunkt ihres maximalen Drehmoments von 72 Nm (nominal bei 5400 U/min) beinahe schon bei 3000 U/min – ein eindrucksvoller Wert, der für schaltfaules Fahren und ungeheure Durchzugskraft schon aus sehr niedrigen Drehzahlen steht. Die in der Intruder noch deutlich spürbaren Vibrationen des V-Zweikraftwerks eliminierten die Techniker durch einen simplen Kniff: Für die VX 800 wurde der Hubzapfenversatz der Pleuellwelle von 45 auf 75 Grad vergrößert.

Der kultivierte Motor sitzt in einem konventionellen Fahrwerk, das trotz der flach angestellten Gabel und beinahe endlosem Radstand (1555 mm) auch auf kurvigen Landstraßen kaum Schwächen kennt. Nur in engen Radien muß die VX etwas nachdrücklicher in Schräglage gebracht und in besonders engen Serpentin – wegen des zu lang übersetzten ersten Gangs – mit schleifender Kuppung bewegt werden. Dafür glänzt sie mit tadellosem Geradeauslauf, sehr guten

Zuverlässig und kernig: Suzuki VX 800

Dampfhammer im Tourer-Dreiß

Die Suzuki VX 800 zählt zu den Maschinen, die in beinahe allen Disziplinen begeistern können. Ihre Trumpfkarten heißen robuster Motor, handliches Fahrwerk, zeitloses Design. Für Gebrauchtkäufer eine preiswerte Gelegenheit, alleine oder zu zweit auf Tour zu gehen.

Bremsen sowie neutralem Kurvenverhalten und zeigt nur minimale Lastwechselreaktionen. Holprigen Straßenbelag steckt der Tourer spielend weg, lediglich die Telegabel spricht etwas träge auf kurze Stöße an. Reisende mit Sozius dürfen sich über die hohe Zuladung (210 kg) freuen, müssen bei vollbeladener Maschine auf

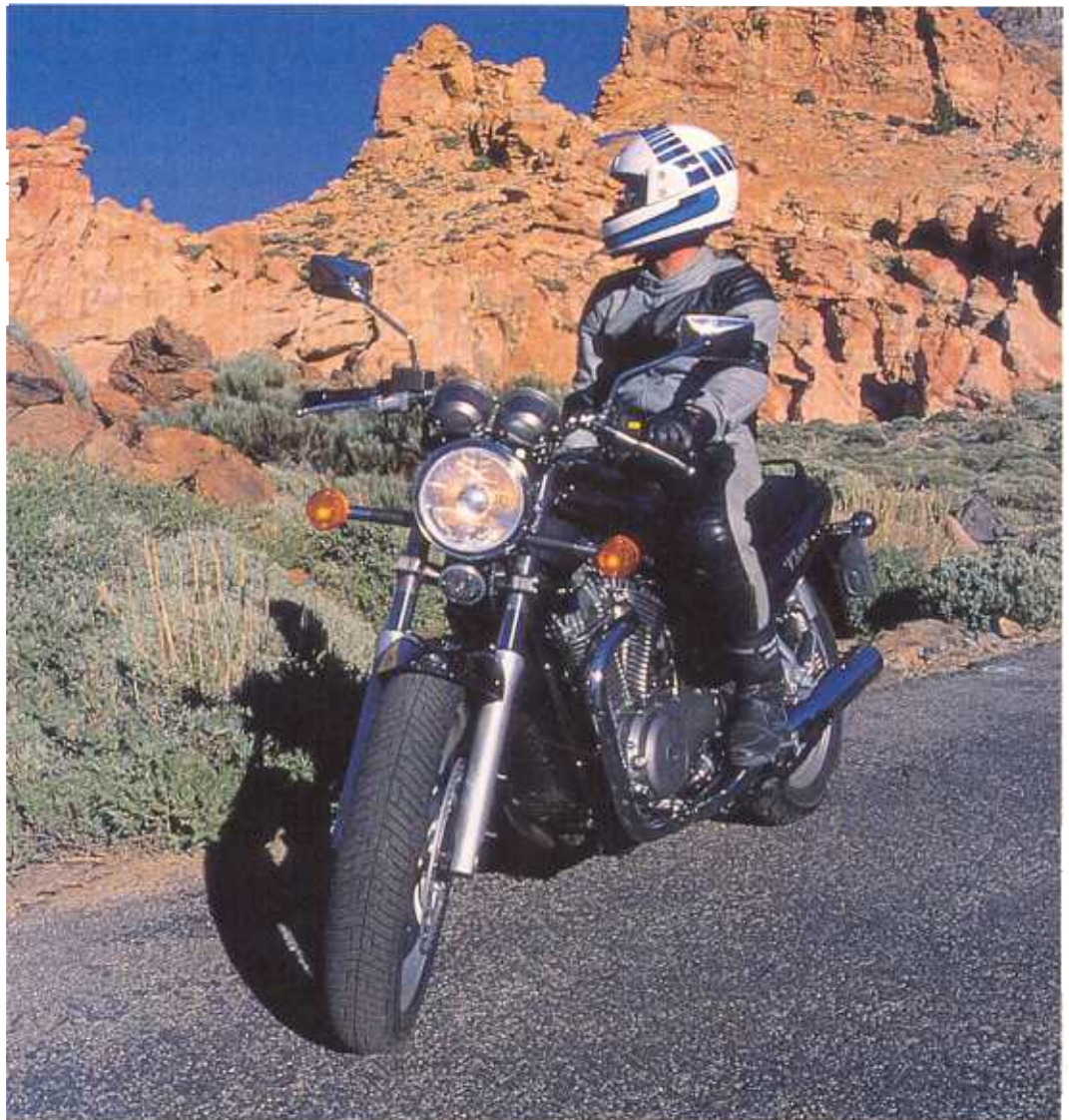
schlechtem Asphalt allerdings mit ab und zu durchschlagenden Federbeinen rechnen.

Abgesehen von den nicht perfekt abgestimmten Federelementen leistet sich die VX 800 keine Schwächen. Suzuki verzichtete denn auch konsequent auf Modellpflege und verordnete der Maschine nur ab und an eine



Zunächst mit 50 oder 61 PS angeboten, ist die VX seit 1993 nur noch mit 34 PS oder »offen« erhältlich.

Mit zuverlässiger Technik und zeitlosem Design hat sich die VX 800 einen festen Platz im Kreis der Allroundmaschinen erobert.



Fotos: Erikson

neue Lackierung – immer dezent, immer uni (Blau, Schwarz, Purple oder Rot). Erwähnenswert bleibt lediglich der seit 1992 montierte Unterdruck-Benzinhahn, der auch bei abgestellter Maschine in »On«-Position bleiben darf. Die Vorgänger-Modelle besaßen »normale« Hähne, die nach der Fahrt ins »Off« gedreht werden mußten. Nachteil: Der gesamte Flüssigkeitsdruck lastete auf dem Schwimmernadelventil, das mitunter überfordert war und den Vergaser zum Überlaufen brachte.

Das V-Zwei-Triebwerk hat sich in den neun Jahren seit der Intrad-Premiere als zuverlässig erwiesen und ist für sehr hohe Laufleistungen gut. Das ist zum einen der Flüssigkeitskühlung zu verdanken, die auch beim hinteren Zylinder für einen gleichmäßigen Wärmehaushalt sorgt. Für Standfestig-

Der größte Feind einer gebrauchten VX heißt Rost

keit bürgt aber auch die kurzhubige Auslegung des Motors, die der VX 800 bei einer Drehzahl von 6000 U/min eine mittlere Kolbengeschwindigkeit von gerade mal 14,8 m/s beschert.

Der größte Feind einer gebrauchten VX 800 heißt Rost. Mit Korrosionsspuren muß ein Secondhand-Käufer nicht nur bei einer im Wintereinsatz bewegten Maschine, sondern auch an ansonsten gepflegten Exemplaren rechnen. Der Rostfraß nagt an verchromten Teilen wie Auspuff, Schraubenköpfen, Spiegeln usw., schlägt aber auch an Schweiß-

punkten der Schwinge, an Fußrastenhaltern und Rahmennähten zu. Wer eine Gebrauchte anschaut, sollte selbst die verstecktesten Winkel auf rotbraune Rostnester durchchecken und sich auch bei einer verschmutzten – und damit »getarnten« – Maschine nicht durch Ausflüchte (»keine Zeit zum Putzen«) von dieser peniblen Kontrolle abhalten lassen.

Die gefährdetsten Bereiche sind Auspuffköpfe, Sammler und Schwingen-Nähte. Speziell die Auspuffanlage wurde bei etlichen Maschinen der ersten Baujahre seinerzeit auf Garantie ausgetauscht, nach Erfahrung mancher VX-Piloten allerdings durch Material, das schon nach kurzer Zeit ebenfalls zu rosten begann. Auch losvibrierte Auspuff-Prallbleche sind leider kein Einzelfall – mehr als ein Schönheitsfehler, denn der »Sound« des Klapperkonzerts wird spätestens beim nächsten TÜV-Termin bemängelt.

Bei den Gabelholmen sollte man auf Laufspuren und Ölschlieren achten, denn die verraten, daß die Staubmanschetten kapituliert und Straßenschmutz zu den Simmerringen durchgelassen haben. Bei der Probefahrt gilt es, den Zustand der Federbeine zu beurteilen: Die etwas schwach ausgelegten Dämpfer sind nach höherer Laufleistung (und Betrieb mit Sozius/Gepäck) möglicherweise am Ende und müssen ausgetauscht werden.

Bevor ein Kauf besiegelt wird, empfiehlt sich der prüfende Blick in die Fahrzeugpapiere. Viele Maschinen der Baujahre 1993 und jünger werden wahlweise mit 34 oder 61 PS inseriert; wer die offene Version sucht, sollte eine Maschine nur übernehmen, wenn die tatsächliche Leistung auch eingetragen ist. Baujahr 1990 bis '92 war seinerzeit wahlweise mit 50 oder 61 PS zu haben, auf dem Gebrauchtmart werden vereinzelt aber auch 27-PS-Varianten (mit einem von Suzuki-Händlern vertriebenen Reduzier-Kit) angeboten. Der nachträgliche Umbau zur unbeschränkten Leistung ist relativ einfach und verlangt nur den Austausch der Vergaser-Schieber und das Entfernen

Pressestimmen

»Suzuki könnte ... ein großer Wurf gelingen, wenn die Käuferschaft das grundlegende und schlichte Äußere akzeptiert. Motor und Fahrwerk können sowohl sportlich ambitionierte als auch Tourenfahrer begeistern. Die enorme Handlichkeit und der ... Dampf aus dem Keller kommen ... beiden gelegen.«

Tourenfahrer 3/90

»Die Auspuffanlage entläßt ein dumpfes Wummern – und was das Schöne ist: Am Straßenrand hört man kaum was davon.«

Motorradfahrer 6/90

»Zwei Zylinder, Kardan, schwarzer Lack – in der Suzuki VX 800 erlebt der klassische Tourensportler seine längst fällige Renaissance.«

Mrd., Reisen & Sport 4/90



Die weißen Zifferblätter passen gut zum klassischen Erscheinungsbild der Suzuki.



Seit ihrer Premiere im Jahr 1990 (Foto) läuft die Suzuki VX 800 praktisch unverändert vom Band.

Kurz-Check Suzuki VX 800

Beim Gebrauchtkauf auf Rostfraß achten. Besonders gefährdet: Auspuffanlage, Fußrastenträger, Chromteile sowie Rahmen und Schwinge (Schweißnähte). Mieser Zustand rechtfertigt erheblichen Preisnachlaß! Außerdem prüfen: Sitten die Auspuff-Prallbleche noch fest? Sind Staubmanschetten und Gabel-Simmerringe dicht?

Plus:

- + robustes Triebwerk
- + Kardan-Antrieb
- + hohe Zuladung
- + bequemer Soziusplatz
- + niedrige Sitzposition

Minus:

- lasch gedämpfte Gabel
- stark rostanfällig
- 1. Gang lang übersetzt
- schwache Federbeine
- schmale Sitzbank

eines Drosselklappen-Anschlags,

Seit dem Start der VX 800 im Jahr 1990 wurden in Deutschland mehr als 7000 Stück verkauft, wobei die ersten beiden Jahre mit über 3000 Modellen den Löwenanteil stellten. Auf dem Gebrauchtmart sind alle Baujahre gut vertreten, allerdings – gemessen am Neupreis – auf relativ hohem Preisniveau. Maschinen von 1990/91 (Neupreis um 10.000 Mark) werden je nach Tacho-stand (meist zwischen 30.000 und 40.000 km) mit ca. 5.500 bis 6.500 Mark gehandelt, die beiden nächsten Jahrgänge kosten etwa einen Tausender mehr. Für eine wenig gelaufene VX 800 von 1994 müssen ca. 9.000 Mark einkalkuliert werden. Kaum eine Maschine wird ohne Gepäckträger angeboten, meist gehört auch ein Koffersatz dazu. Eher selten: eine VX mit Verkleidung, z. B. von Voth, Gimbel oder Five Stars. Unterm Strich ist die Suzuki VX 800 ein preiswertes Sonderangebot, das auch ohne großen Geldbeutel die Tür zur Tourer-Mittelklasse öffnet.

Dieter Höner