

Dieser Motor würde auch einem Straßentourer gut zu Gesicht stehen.« Zu diesem Fazit kamen unserer Kollegen vom »Tourenfahrer« anlässlich eines Tests der Suzuki VS 750 Intruder, einem der ersten Chopper, dessen Motor und Styling konsequent auf das Harley-Vorbild zielte. Das war Ende 1986. Ziemlich exakt drei Jahre später flatterte uns das erste Dia der neuen Suzuki VX 800 auf den Schreibtisch. Und aus dem Chopper war ein bildschönes, leicht klassisch angehauchtes Straßenmotorrad geworden.

Ein aluminiumfarbener Zweizylinder-V-Motor, chromblitzende Auspuffrohre, ein klassischer Stahlrohrrahmen, zwei Federbeine im Heck, Kardanantrieb und eine elegant geschwungene Tank-Sitzbank-Linie — das ist die VX 800. Und die Suzuki kann noch ein weiteres Argument mit ins Rennen um die Gunst der Käufer bringen: den Preis. Der liegt mit 9.990,— DM ganz knapp unter der 10.000,— DM-Schmerzgrenze.

Die Optik der Suzuki wird eindeutig von dem mächtigen 45-Grad-V-Motor dominiert. Der wurde jedoch nicht einfach unverändert aus dem Intruder übernommen, er mußte sich vielmehr recht tiefgreifende Modifikationen gefallen lassen. So wurden die beiden Zylinder um drei Millimeter aufgebohrt — 83 mm Bohrung und 74,4 mm Hub ergeben einen Hubraum von exakt 803 Kubik. Geändert wurde auch die Kröpfung der Pleuelwelle. Eigentlich ist der VX-Motor gar kein echtes V-Triebwerk, die beiden Pleuel sitzen nämlich nicht auf einem gemeinsamen Hubzapfen, sondern auf zweien, die versetzt zu-

einander angeordnet sind. Beim Intruder-Motor beträgt der Winkel zwischen den beiden Hubzapfen 45 Grad, bei der VX sind es nun 75 Grad. So werden die Vibrationen, die ein »echter« Vau mit diesem Zylinderwinkel hätte, fast vollständig eliminiert — auch ohne den Einbau einer wichtigen Ausgleichswelle.

In den Zylinderköpfen finden wir fernöstlichen Standard. Vier Ventile pro Kopf besorgen den Gaswechsel. Betätigt werden sie von je einer kettengetriebenen, obenliegenden Nockenwelle und Gabelkippebeln. Über Einstellschraubchen läßt sich das Ventilspiel nach dem Abnehmen der darüber liegenden Deckelchen einfach justieren. Zwei 36-mm-Vergaser — sie finden ihren Platz zwischen den beiden Zylindern — versorgen den Motor mit Frischgas. Die CDI-Zündanlage ist wartungsfrei — ohnehin muß die Maschine nur alle 12.000 Kilometer zur Inspektion in die Werkstatt. Und auch vorher muß sich der Fahrer nicht beim Kettespannen die Finger schmutzig machen. Den Endantrieb erledigt eine Kardanwelle, die im linken Holm der sehr lang ausgefallenen Schwinge läuft.

61 PS bei 6.800 U/min leistet die VX 800. Das maximale Drehmoment von 72 Nm liegt schon bei 5.400 Touren an. Die Maschine wird entweder mit 50 oder 61 PS ausgeliefert. Eine 27-PS-Version ist ab Werk nicht vorgesehen. Führerscheinanfänger mit 1 a-Lizenz dürfen aber trotzdem mit der VX liebäugeln: Suzuki-Händler Reinhard aus Böhl-Iggelheim entwickelte einen Drosselsatz auf 27 PS für den Zweizylinder. Dieser besteht aus zwei Hülsen, die den Hub der Vergaserschieber begren-

zen und einem Drosselklappenanschlag. Dieser Leistungs-Reduziersatz ist bei jedem Suzuki-Händler für 370,— DM erhältlich. Der Einbau ist einfach und kostet rund 50,— DM. Ein TÜV- und Abgas-Gutachten liegt bei. Wir fuhren die 27-PS-Version im Test.

Das Kaltstartverhalten des Twins ist tadellos, der am linken Lenkerende sitzende Choche-

der Landstraße fühlt man sich auch mit 27 PS ausreichend motorisiert, aber das ist ja nichts Neues. Nur auf der Autobahn wird's ein bißchen zäh, doch der Winddruck auf der unverkleideten Maschine schränkt jenseits von 140 Sachen das Fahrvergnügen sowieso ziemlich ein.

Besonders beim Gasaufließen am Kurvenausgang meldet sich der Zweizylinder mit

Die Suzuki VX 800 wurde vom Choppermodell Intruder abgeleitet. Der Zweizylinder-Motor ist sehr durchzugsstark. Im Zusammenspiel mit dem handlichen Fahrwerk eignet er sich vorzüglich für Touren auf verwinkelten Landstraßen.



bel kann nach wenigen hundert Metern zurückgedrückt werden. Unter 2.000 U/min gibt sich der Motor ein bißchen zäh, tritt aber bereits 500 Umdrehungen später kräftig an. Denn bereits bei 2.500 Touren liegt mit 68 Nm das maximale Drehmoment an. Die höchste Leistung von 27 PS gibt das Drosseltriebwerk bei 5.200 U/min, zwischen 3.500 und 6.500 Touren immer mehr als 24 PS ab. Schon diese Zahlen machen deutlich, wie sich die leistungsreduzierte VX fährt. Egal, in welchem Drehzahlbereich der Motor gerade läuft, es steht immer ausreichend Dampf zur Verfügung. In der Ebene schaffte unsere Testmaschine knapp 136 km/h, bergab kann der Tacho auch mal die 160-km/h-Marke streifen. Auf

gehörigem Ansaugröcheln der beiden Vergaser zu Wort. Und die Auspuffanlage entläßt ein dumpfes Wummern an die Umwelt — den Fahrer freut's, und was das Schöne daran ist: Am Straßenrand hört man kaum etwas davon. Objektiv ist die VX ein sehr leises Motorrad.

Umweltbewußt gibt sich die Suzuki auch beim Spritkonsum: Im Landstraßenbetrieb laufen weniger als fünf Liter bleifreies Normalbenzin durch die Mikunis. Und selbst auf der Autobahn verfeuert die reduzierte VX nicht mehr als 6,5 Liter. Wer entspannt fährt, kann mit einer 19-Liter-Tankfüllung mehr als 350 Kilometer weit kommen.

Das Getriebe ist praxisgerecht abgestuft und bietet guten Anschluß im nächsthöheren



Die weißen Zifferblätter passen gut zum klassischen Erscheinungsbild der neuen Suzuki. Tacho und Drehzahlmesser zeigen ruhig und genau an.

Die Auspuffanlage entläßt ein dumpfes Wummern — und was das Schöne ist: Am Straßenrand hört man kaum was davon



FLOTT MIT 27 PS

Daten und Meßwerte Suzuki VX 800

Motor:

Leistung 20 kW (27 PS) bei 5.500 U/min, maximales Drehmoment 68 Nm bei 2.500 U/min, Bohrung x Hub 83 x 74,4 mm, Hubraum 805 cm³, Verdichtung 10 : 1, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl 8,43 m/s, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor mit 45 Grad Zylinderwinkel, quer zur Fahrtrichtung eingebaut, je zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile pro Zylinder, über je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel gesteuert, Hubzapfenversatz 75 Grad, Ventilspiel Einlaß und Auslaß je 0,08 — 0,13 mm, zwei Mikuni-Gleichdruckvergaser mit je 36 mm Durchlaß und Naßluftfilter, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, Elektro-Starter.

Leistungsvarianten:

Leistung 37 kW (50 PS)/45 kW (61 PS) bei 6.000/6.800 U/min, max. Drehmoment 69/72 Nm bei 2.800/5.400 U/min.

Elektrische Anlage:

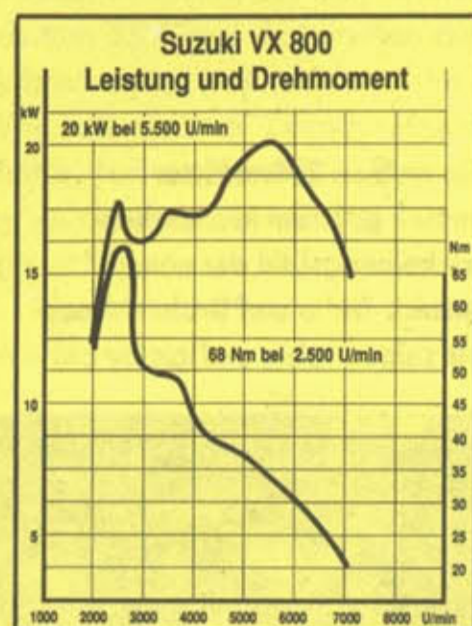
Drehstrom-Lichtmaschine, Leistung 280 Watt, Batterie 12 Volt/16 Ah, kontaktlose CDI-Transistor-Zündung, Zündzeitpunkt statisch 5 Grad, dynamisch 32 Grad vor OT, je eine Zündkerze, NGK DPR 8EA oder ND X24EPR-U9, Elektrodenabstand 0,8 — 0,9 mm.

Kraftübertragung:

Primärtrieb über schrägverzahnte Stirnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbäderkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb über Kardanwelle.

Fahrwerk:

Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit zwei Unterzügen, Rundrohr-Stahlschwinge und Lenkkopf in Kegelrollenlagern geführt, Telegabel ohne Verstellmöglichkeit, Federweg 150



mm, Standrohr-Durchmesser 41 mm, hinten zwei in der Vorspannung fünffach und in der Druck- und Zugstufe vierfach verstellbare Federbeine, Federweg 120 mm, Radstand 1.555 mm, Lenkkopfwinkel 59 Grad, Nachlauf 142 mm.

Räder:

Leichtmetall-Gußräder, Felgenreöße vorn MT 3.00 x 18, hinten MT 3.50 x 17, Bereifung (schlauchlos) vorn 110/80-18 58H, hinten 150/70-17 69H (Metzeler), Luftdruck vorn 2,2 Bar, hinten 2,5 Bar, vorn eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit Doppelkolbenzange und 310 mm Durchmesser, hinten eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit 250 mm Durchmesser.

Abmessungen und Gewichte:

Länge über alles 2.280 mm, Breite 860 mm, Höhe 1.260 mm, Bodenfreiheit 145 mm, Lenkerbreite 810 mm, Lenkerhöhe 1.020 mm, Sitzhöhe 790 mm, Sitzbanklänge 670 mm, Gewicht vollgetankt 240 kg, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg.

Füllmengen:

Tankinhalt 19 Liter bleifreies Normalbenzin, 2,8 Liter Motoröl, 392 ml Gabelöl je Holm, 1,7 Liter Kühlflüssigkeit, mindestens DoT 4-Bremsflüssigkeit.

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:
solo 136 km/h
zwei Personen 132 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h:
solo 10,2 s
zwei Personen 12,7 s
Zweizug von 50 auf 120 km/h im fünften Gang:
solo 17,5 s
zwei Personen 24,9 s
Tachoabweichung: 0 %
Benzinverbrauch:
maximal: 6,5 Liter/100 km
minimal: 3,2 Liter/100 km
Durchschnitt: 4,8 Liter/100 km
Reichweite: 395 km

Kosten:

Preis: 9.990,— DM (inkl. Nebenkosten)
Versicherung(HDI): 431,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)
Steuer: 115,— DM (für ein Jahr)

Verschleißteile:

Bremsbeläge vorn 86,53 DM
Bremsbeläge hinten 86,64 DM
Kupplungsbeläge 83,22 DM
Gaszug 62,70 DM
Lenkkopflager 59,28 DM
Zündkerze 9,76 DM

Sturzteile:

Gasgriff 36,48 DM
Blinker, komplett 64,98 DM
Kupplungshebel 26,22 DM
Rückspiegel 59,28 DM
Lenker 91,20 DM
Vorderradfelge 672,60 DM
Scheinwerfer 300,23 DM
Auspuffendtopf 684,— DM

Wartung:

Inspektion b. 1.000 Kilometern Arbeitszeit 3,0 Std.*
alle 12.000 Kilometer Arbeitszeit 3,5 Std.*

*Herstellerrangaben

Importeur:

Suzuki Motor GmbH
Tiergartenstraße 8
6148 Heppenheim

Im Fahrbetrieb allerdings hat man schon nach der ersten Kurve das Gefühl, eine viel leichtere Maschine zu bewegen. Ohne Kraftaufwand läßt sich das Motorrad von einer Kurve in die andere schwenken. Stur verfolgt sie die einmal vorgegebene Linie, ohne Lenkkorrekturen nötig zu machen. Das kipplige Fahrverhalten vergleichbarer Konkurrenzmotorräder wie etwa der NTV 650 ist der Suzuki völlig fremd. An der breiten Bereifung kann es also nicht allein liegen, daß manche Fahrwerke ein gewisses Eigenlenkverhalten entwickeln, denn auch die VX ist gut bestückt. Vorn ist serienmäßig ein Metzeler ME 33 Laser in der Dimension 110/80-18 und hinten ein Metzeler ME 55 Metronic in der Größe 150/70-17 aufgezogen.

Die Fahrwerksdaten versprechen eigentlich einen sturen Geradeausläufer: Radstand 1.555 Millimeter, 142 Millimeter Nachlauf bei einem Lenkkopfwinkel von 59 Grad. Hier wird die enge Verwandtschaft zur Intruder deutlich. Doch die Suzuki-Techniker haben es geschafft, durch eine ausgewogene Gewichtsverteilung mit niedrigem Schwerpunkt das Fahrwerk so gut auszubalancieren, daß ein überaus handliches Motorrad entstand. Die Kardanreaktionen werden durch die lange Schwingenkonstruktion auf ein Minimum reduziert. Auch in Schräglage zeigt der Antrieb keine gravierenden Einflüsse auf das Fahrverhalten.

Dabei kommt man auch in den Genuß der großen Bodenfreiheit, nichts kratzt oder setzt auf. Die Ausleger des Seiten- oder Hauptständers umschlingen eng den linken Schalldämpfer, man muß schon ein sehr forsches Tempo vorlegen, bis irgendein Bauteil den Boden touchiert.

Beinahe perfekt ist auch die Fahrwerksabstimmung: Die dicke Telegabel mit soliden 41 Millimetern Standrohrdurchmesser und 150 Millimetern Federweg bietet komfortables Ansprechverhalten und großes Schluckvermögen. Ebenso gut können es die klassischen Fe-

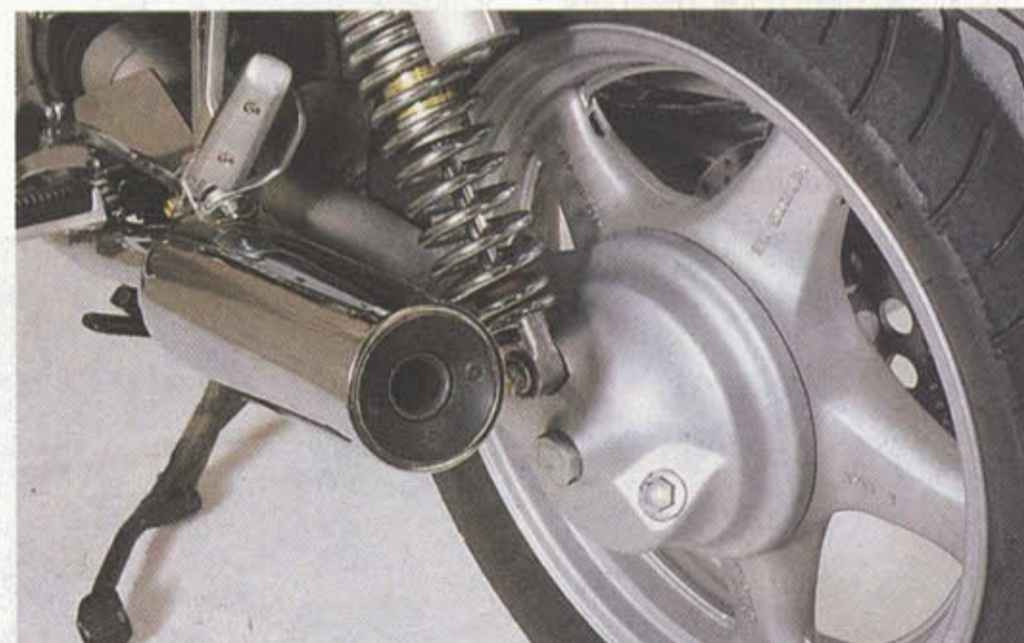
derbeine im Heck. 120 Millimeter Federweg sind nicht eben viel. Dennoch muß man auch der Hinterrad-Federung das Prädikat »komfortabel« geben.

Am Vorderrad versucht eine einzelne 310-mm-Bremsscheibe die nicht eben leichtgewichtige VX im Zaum zu halten. Das gelingt ihr auch recht ordentlich. Die Bremswirkung ist gut, und auch die Dosierbarkeit läßt bei-

ne Wünsche offen. Übrigens läßt sich der Abstand des Bremshebels zum Lenker mittels einer Rändelschraube individuell einstellen. Die hintere Bremsanlage kann vor allem im Sozusbetrieb oder bei hoher Gepäckzuladung recht wirkungsvoll zur Unterstützung eingesetzt werden. Schließlich kann der breite Hinterradreifen einiges an Bremskraft übertragen.

Das Platzangebot für die Besetzung ist auf der Suzuki VX 800 recht großzügig bemessen. Auch größere Fahrer sitzen bequem, die Beine sind nicht zu stark abgewinkelt und der Abstand zum Lenker stimmt. Dank der niedrigen Sitzbank erreichen auch kleine Piloten sicher den Erdboden. Die Sitzbank weist zwar eine ausgeprägte Stufe auf, wegen der aufrechten Hal-

Normalerweise wird die VX 800 mit 61 PS ausgeliefert. Wir haben unsere Testmaschine auf 27 PS gedrosselt. Zwei Hülsen begrenzen den Hub der Gasschieber. Der Umbausatz kostet 370,— DM, der Einbau noch einmal 50,— DM.



Die Kardanwelle läuft im linken Holm der U-Schwinge. Diese ist sehr lang ausgefallen, was die lästigen Kardanreaktionen in Grenzen hält. Die hinteren Federbeine bieten guten Fahrkomfort.



Wegen der ausgewogenen Gewichtsverteilung mit niedrigem Schwerpunkt entstand ein sehr handliches Motorrad

tung seines Vordermanns leidet der Sozius nicht so unter dem »Schleudersitz«-Gefühl wie auf anderen Maschinen mit ähnlichem Sitzplatz-Arrangement.

Gefallen haben uns auch die schönen Rundinstrumente mit den weißen Zifferblättern. Tacho und Drehzahlmesser zeigen ruhig und genau an und passen mit ihrem verchromten Gehäuse gut zur Maschine. Die Schaltereinheiten lassen sich wie bei fast allen bei japanischen Motorrädern gut und sicher bedienen.

Auch über den nötigen Stauraum für Motorrad-Touristen hat Suzuki sich Gedanken gemacht: Bei allen Händlern der Marke ist das angepaßte Krauser K 2-System erhältlich. Der Träger kostet 139,— DM, die Anbauteile 59,90 DM. Die dazu passenden 40-Liter-Koffer schlagen mit 499,— DM zu Buche. Doch zum Anbau des Trägers muß ein Loch in die schönen Seitendekkel der 800er gebohrt werden. Das erübrigt sich, wenn man sich für den verchromten Träger von JF-Motorsport entscheidet, der außerdem optisch viel besser zur VX paßt. Und teurer ist dieser Kofferhalter mit 135,— DM auch nicht. Dazu passen Givi-Behälter, die ebenfalls bei JF zu bekommen sind.

Die VX 800 hat alle Qualitäten, um zu einem echten Dauerbrenner im Suzuki-Programm werden zu können. Die Maschine hat keine Schwächen, sieht gut aus, ist gut verarbeitet und dürfte deshalb auch lange Zeit ihren Wert behalten. Und was braucht es für ein Motorradleben schon mehr als einen kernigen Motor, ein robustes Fahrwerk und ein paar schöne Details zum Hingucken?

Wolfgang Zeyen