

Jetzt auch mit 34 PS: Suzuki VX 800

Gebremste Kraft

Ein Einsteigerbike, aber trotzdem ein ausgewachsenes Motorrad – diesen Eindruck vermittelte die Suzuki VX 800 in unserem Kurztest. Die V-2-Maschine kombiniert satte Fahrleistungen mit guten Alltagsqualitäten.

Was kann man bei 34 PS schon erwarten? Bestimmt kein »richtiges« Motorrad mit Komfort, Durchzug, schönen Formen und genügend Platz für zwei!

Oder doch? Suzukis VX 800 verfügt über das bewährte V-Zwei-Triebwerk des VS 800-Choppers, großgewachsen ist sie, und auch die Designer haben mit ihren Entwürfen eine glückliche Hand bewiesen. Ob die Drosselung von originalen 61 PS dem wassergekühlten Vierventiler bekommen ist, klärt unser Test.

Um es vorwegzunehmen: Die VX wirkt auch mit 34 PS keineswegs kraftlos. Eine gemessene Höchstgeschwindigkeit von 158 km/h solo und 147 km/h mit Sozius ist wahrlich nicht von Pappe. Beeindruckend ist der gewaltige Durchzug, mit dem die beiden 83 mm dicken Kolben die VX 800 ab Standgasdrehzahl voranschleppen. Im letzten Gang vergehen nur 12,2 s von 50 bis 120 km/h,

zu zweit werden für dieselbe Übung 15,7 s benötigt. Zum Vergleich: Die XJ 600 S liefert in der 34-PS-Version 16,2 und 25,8 s.

Dieser gewaltige Punch von unten heraus prägt den Charakter der ganzen Maschine. Im oberen Drehzahlbereich wirkt der Suzi-Triebling nicht mehr so agil, ein Tribut an die Leistungsbescheidung. Es macht halt viel mehr Spaß, den V-Zwei mit mittleren Drehzahlen zu bewegen.

Für die Übertragung des sattem Drehmoments von maximal 65 Nm zeichnet ein Fünfganggetriebe verantwortlich. Den Endantrieb übernimmt ein Kardan, welcher das Prädikat unauffällig verdient – eigentlich das größte Kompliment, das man dieser Art der Kraftübertragung machen kann.

Der Dampf aus dem Keller macht gelassen, dazu paßt das ganz auf Geradeauslauf ausgelegte Fahrwerk hervorragend. Unbeirrbar folgt die Suzuki auf ihren

griffigen Metzeler-Pneus dem einmal eingeschlagenen Kurs.

Im Fahrbetrieb bietet die VX hohe Stabilität auf gut ausgebauten Straßen und in langgezogenen Kurven. Enge Sträßchen zweiter und dritter Ordnung, besonders Serpentina, erfordern dann aber deutlichen Körpereinsatz; will man der Suzuki zeigen, wo es langgeht. Unangenehm werden kann die Tendenz zum »in die Kurve kippen« in engen Kehren mit niedriger Geschwindigkeit.

Mit hohen Verzögerungswerten und guter Dosierbarkeit erfreut

die vordere Scheibenbremse, ein typischer »Zwei-Finger-Stopper«; für einen Anfänger vielleicht etwas zu giftig, bei kräftigem Zugriff droht ein Pfeifkonzert des Vorderreifens. Über jeden Zweifel erhaben ist hingegen die Hinterradbremse, ebenfalls gut fällt die Bewertung der Federelemente aus. Federung und Dämpfung sind komfortabel, ohne schwammig zu wirken. Nur bei voller Beladung mit zwei Personen und Gepäck zeigen sich die Grenzen der hinteren Federbeine. Die Maschine sinkt spürbar ein, was auch die ansonsten tadellose Schräglagenfreiheit beeinträchtigt.

Die Ausstattung der Einsteiger-Suzi ist recht komplett, Instrumente, Hebel und Schalter entsprechen dem Stand der Technik. Ärgerlich ist das Fehlen eines Kühl-

Technische Daten Suzuki VX 800 (25 kW)

Motor: Wassergekühlter V-Zwei-Motor, 34 PS (25 kW) bei 5.600 U/min, max. Drehmoment 65 Nm bei 2.800 U/min, Hubraum 805 cm³

Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, Kardanwelle

Fahrwerk: Stahlrahmen, Telegabel, Stahlschwinge mit zwei Federbeinen, je eine Scheibenbremse vorn und hinten

Maße und Gewichte: Leerge-

wicht 229 kg, zul. Gesamtgewicht 450 kg, Sitzhöhe 790 mm, Tankinhalt 19 l

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit: solo 158 km/h, zwei Personen 147 km/h, Beschleunigung 0 - 100 km/h: solo 7,8 s, zwei Personen 9,9 s, Durchzug 50 - 120 km/h: solo 12,2 s, zwei Personen 15,7 s

Preis: 10.990,- DM



wasserthermometers, eine rote Warnleuchte im Drehzahlmesser gibt Alarm, wenn dem Motor der Hitzekollaps droht – sie verrät aber nicht, wann das Triebwerk Betriebstemperatur erreicht hat.

Alles in allem hat sich die Einsteiger-Suzi in unserem Test viele Freunde gemacht. Gelobt wurden die Fahrleistungen, der Reisekomfort und die hohe Soziustauglichkeit. Für lange Gesichter sorgte die zum Teil nachlässige Verarbeitung, die Auspuffanlage rostet schon im Neuzustand.

Wulf Weis

Schöne Linie – bulliger Motor – moderne Technik. Die VX geizt nicht mit ihren Reizen.