

Normalerweise ist der holländische Seitenwagen-Multi EML eher zurückhaltend, wenn es um Gespannumbauten japanischer Motorräder geht. Maschinen wie die Yamaha FJ 1200 oder die Kawasaki GTR akzeptierte man im Stammwerk Neede erst nach Jahren der Modellkonstanz als Basismaschinen für ein Gespann.

Mit der Suzuki VX 800 tat man sich, nicht zuletzt durch den Druck der deutschen Importeure, leichter. Schon andere Gespannschmieden hatten die Qualitäten des klassisch-schlichten V-Twins erkannt und Aktivitäten zum Anbau des dritten Rades gestartet. Da absehbar war, daß Suzuki diesen Tourer nicht nur für eine Saison baut, scheute man sich denn auch bei EML nicht, das Projekt mitsamt einer Betriebsfestigkeits-Prüfung beim TÜV Bayern in München schnell anzugehen und damit der Konkurrenz zuvorzukommen.

Der Aufwand für den Anschluß des EML-Midi hält sich im Falle der VX in Grenzen, denn ihr stabiler Rahmen bedarf kaum einer Verstärkung. Lediglich für die beiden unteren Anschlüsse schraubte EML Hilfselemente an das Chassis der Suzuki. Vorne stabilisiert eine Querstrebe unterhalb des Ölfilters die beiden Unterzüge, hinten bedient man sich des Lagerrohres für den wegfallenden Mittelständer, um das vom Seitenwagen kommende Rundrohr aufzunehmen. Die oberen Anschlüsse sind an der rechten Rahmenschleife verschraubt. Eine zusätzliche Verstärkung der Steuerkopfpattie ist nicht erforderlich.

Auch bei diesem Gespann kommen die seit Jahren von

EML verbauten Fahrwerkkomponenten zum Einsatz. Die geschobene Vorderschwinge erlaubt durch Umhängen in der Gabel eine Nachlauf-Änderung von 25 Millimetern, unsere Testmaschine war auf den kürzeren Wert von 40 Millimetern justiert. Statt auf Gußrädern läuft die VX auf EML-Verbundrädern mit 15zölligen Pkw-Gürtelreifen. Die beiden originalen Einscheibenbremsen, vorne mit einem parallel zur Schwinge abgestützten Bremssattel, bleiben für den dreirädrigen Betrieb erhalten.

Das Midi-Boot ruht mit zwischengeschalteten Silentblöcken auf einem Kastenrahmen aus Rechteckprofilen. Seine vier Anschlüsse aus Rundrohr sind am Beiwagenchassis angeschraubt, ebenso wie die Aufhängung des dritten Rades. Dieses wird von einer geschobenen Kurzschwinge geführt und durch einen EML-Dämpfer abgefedert. Die Scheibenbremse ist mit der hinteren Hydraulik gekoppelt. Um Baubreite zu sparen, integrierte EML die komplette Aufhängung in die Felgenschüssel des 15-Zoll-Verbundrades.

Der wassergekühlte V2 begeisterte in der 50-PS-Version in allen Situationen und ließ nichts an Kraft vermissen. Zwischen drei- und siebentausend Touren stand immer ausreichend Leistung zur Verfügung. Die Kuppelung wird durch die von der Soloversion übernommene Endübersetzung jedoch beim Anfahren arg strapaziert, im vierten Gang kommt der sonst agile Twin nicht über 7.500 Touren. 145 km/h lassen sich für gewöhnlich realisieren, gemessen am BMW-Boxer ein absolut akzeptabler Wert. Eine andere Endübersetzung ist für die Kardan-Suzuki nicht erhältlich.

Von EML kommt der erste Gespannubau für die neue Touren-Suzuki VX 800. Und in unserem Test machte die Zweizylinder-Kardanmaschine auch mit dem Anhängsel — dem EML-Midi-Boot — an der rechten Seite eine gute Figur



Die Stärke der VX 800 liegt weniger in schneller Autobahnfahrt als im Touren über kurvenreiche Landstraßen. Hier begeistert sie mit ihrer herrlichen Art der Kraftentfaltung. Streßfrei und leise kann man mit wenig Drehzahl durch die Landschaft gleiten. Dennoch hängt der Viertakter so spontan am Gas, daß man ohne herunterzuschalten aus Kurven heraus beschleunigen oder überholen kann. Das Boot steigt, durch den tiefen Schwerpunkt der VX 800 bedingt, relativ spät hoch, was von der niedrigen Sitzposition noch begünstigt wird.

Man vermißt einfach nichts, und der eingefleischte Boxer fragt sich, ob diese Suzuki nicht das bessere Gespann-Zugpferd ist. Denn im Vergleich zur BMW ist sie leiser und läuft weicher — kurzum, sie ist spürbar das modernere Motorrad. Das schlägt sich auch im Verbrauch nieder. Zwar warnte EML-Importeur Falk Hartmann bei der Übernah-

me in Ingelheim: »Auf der Autobahn säuft sie schon ganz kräftig«, doch was sind 8,8 Liter verglichen mit den zehn bis zwölf, die sich unser Redaktionsgespann in seine beiden Bing-Vergasen einverleibt, ohne deshalb mehr zu leisten?

Einen etwas zwiespältigen Eindruck dagegen hinterläßt das Fahrwerk der EML-VX. Insbesondere störte uns die Empfindlichkeit der Lenkung bei Spurrillen, Fahrbahnmarkierungen und dergleichen mehr. Selbst bei bestem Willen läßt sich die ansonsten sauber geradeaus laufende Fuhre unter solchen Bedingun-

Der Rahmen der VX 800 kommt auch im Gespannbetrieb ohne aufwendige Verstärkungen aus. Selbst die hinteren Original-Federbeine sind der Belastung gewachsen. Zugmaschine und Boot sind relativ straff abgestimmt.

Die Stärke der VX 800 zeigt sich nicht auf der Autobahn, sondern beim Touren über kurvige Landstraßen

gen nicht exakt auf Kurs halten. Für verantwortlich halten wir vorrangig den kantigen Gürtelpneu, doch scheint auch die Auslegung der Fahrwerksgeometrie dieses Phänomen zu begünstigen. Denn nicht alle Gespanne mit Gürtelbereifung reagieren derartig ausgeprägt.

Die vordere Dämpfung übernehmen in der Federbasis stufenlos verstellbare EML-Federbeine, ein hydraulischer Lenkungsdämpfer unterdrückt eine mögliche Pendelneigung. Trotz der zusätzlichen Belastung



durch den Seitenwagen zeigen sich die hinteren Original-Stoßdämpfer keineswegs überfordert. Wer straff abgestimmte Fahrwerke mag, wird sich auf der EML-VX wohlfühlen.

Verbesserungsfähig ist nach unserem Dafürhalten die Abstimmung der Seitenwagenfederung. Solange der Asphalt einigermaßen glatt ist, reichen die 55 Millimeter Federweg noch aus. Auf den weiß in die Generalkarte eingezeichneten Straßen wünscht man sich jedoch ein sanfteres Ansprechverhalten. Von Booten wie Sauters Greif 2 oder dem Lefèvre LTS verwöhnt, wissen wir heute, daß in einem Tourenbeiwagen keine unnötige Härte mehr aufkommen muß. EML dürfte sich allerdings mit Maßnahmen zur Komfortsteigerung schwertun, denn die platzsparende Radaufhängung des Seitenwagens mit der ultrakurzen Schubschwinge schränkt die Möglichkeiten doch deutlich ein.

Für die Einschätzung der EML-VX als gutes Tourengespann sorgt neben der Suzuki als kräftiger und kultivierter Kardanmaschine auch der bequeme und geräumige Midi in seiner jüngsten Ausgabe. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger besitzt der Einsitzer eine deutlich niedrigere und flacher angestellte Scheibe. Zweifellos kommt diese einer besseren Aerodynamik zugute, Jethelmläger jedoch müssen sich bei höherem Tempo klein machen, sonst fängt sich der Fahrtwind genau unter dem Schirm.

Geblichen ist der durch die hohe Gürtellinie leicht behinderte Einstieg. Man muß schon aufpassen, um mit den Schuhen nicht den Lack zu verschrammen. Unverändert blieb auch der geräumige Gepäckraum mit seiner leider viel zu kleinen Öffnung. Die als Zusatzausstattung mitgelieferte Teppichauskleidung versöhnt kaum damit, daß man nicht einmal einen Jethelm ohne anzuecken durch die von der vorstehenden Schloßnase beengte Luke bekommt.

Der Suzuki-Importeur in Heppenheim zumindest scheint großes Vertrauen in dieses Ge-

spann zu setzen. Die VX 800 wurde für den dreirädrigen Betrieb im EML-Trimmi freigegeben. Mit ihrem durchzugsstarken Motor bietet sie sich als Zugpferd für einen Beiwagen auch geradezu an. Wenn auch nicht alle Gespannfahrer ihre Träume in der EML-VX 800 verwirklicht finden werden, so ist sie unter dem Strich doch ein feines Dreirad. Komplettpreis: 23.640,— DM.

Axel Koenigsbeck

Technische Daten EML-Suzuki VX 800

Motor: Leistung 37 kW (50 PS) bei 6.000 U/min, Hubraum 805 cm³, Bohrung x Hub 83 x 74,4 mm, Verdichtung 10 : 1, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, ohc, vier Ventile pro Zylinder, zwei 36er Mikuni-Gleichdruckvergaser, kontaktlose Zündung, 280-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/16 Ah, E-Starter
Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan
Fahrwerk Motorrad: Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit geteilten Unterzügen und angeschraubtem Hilfsrahmen, vorne geschobene Schwinge, zweifach verstellbarer Nachlauf, zwei EML-Federbeine, 90 mm Federweg, hinten Schwinge mit zwei Federbeinen, 120 mm Federweg, EML-Verbundräder, Bereifung vorn 125 SR 15, hinten 145 SR 15 schlauchlos, vorne und hinten Einscheibenbremse, Durchmesser vorne 310 mm, hinten 250 mm

Fahrwerk Seitenwagen: Kastenrahmen aus Vierkant-Stahlrohr, über Silentblöcke aufgeschraubtes GFK-Boot, Vierpunktanschluß, geschobene Kurzschwinge mit EML-Federbein, Federweg 55 mm, Scheibenbremse 200 mm, mit Hinterradbremse gekoppelt, Bereifung 125 SR 15 auf EML-Verbundrad.

Maße und Gewichte: Leergewicht 338 kg, zul. Gesamtgewicht 700 kg, Spurweite 1.120 mm, Vorlauf 380 mm, Vorspur 35 mm, Nachlauf 40 mm (wahlweise 65 mm), Radstand 1.660 mm, Sturz Motorrad 2 Grad rechts, Wendekreis rechts 5,65 m, links 7,60 m, Tankinhalt 19 l, Testverbrauch 7,7 l Bleifrei-Normal

Komplettpreis: 23.640,— DM

FEINES DREIRAD