

Von F. J. Schermer

Suzuki hat sich großes vorgenommen für die 90er Jahre. Neben all den bekannten R-, DR- und VS-Modellen sollen nun endlich auch Klassiker richtig gut verkauft werden. Unter „richtig gut“ versteht man bei der deutschen Werksniederlassung in Heppenheim mindestens 1500 Stück der neuen VX 800.

Suzuki glaubt daran, daß die VX 800 ein Top-Hit wird. „Wir sind überzeugt davon“, sagt Motoo Murakami, Marketing-Direktor bei Suzuki in Heppenheim, „daß sich der Motorradmarkt der Zukunft auf zwei Schienen konzentrieren wird, auf konservative und auf supersportliche Typen. Auf der ersten Schiene haben wir Modelle wie die neue VX 800 sowie die bekannten GSX 1100/750 F, DR BIG, GS 500 und Intruder; auf Schiene zwei die R-Modelle 750 und 1100 sowie die Gelände-Enduros DR 350 und 650.“

Bert Poensgen, Verkaufsleiter in Heppenheim und Motorradfahrer durch und durch, ergänzt die Überlegungen zum VX-Projekt folgendermaßen: „Wir sind der Meinung, daß dieses Modell in ein vernachlässigtes Segment trifft, nämlich in das der einfachen, wartungsarmen und gleichzeitig preisgünstigen Allrounder. Wir haben von Deutschland aus maßgeblich zur Entwicklung dieses Modells beigetragen und unserem japanischen Mutterhaus deswegen auch eine relativ hohe Stückzahl abgenommen.“

Es klingt alles sehr logisch, was Murakami, Poensgen und somit auch die anderen Suzuki-Mitarbeiter zum Thema VX 800 zu sagen haben. Es freut uns auch sehr, daß es Firmen gibt, denen das ursprüngliche Motorrad sehr am Herzen liegt. Denn auch wir sind davon überzeugt, daß Motorräder dieser Art eine Zukunft haben, ja sogar haben müssen. Denn nur mit vollverschalteten Hypersportlern vom Schlage einer GSX-R 750 oder 1100 läßt sich keine Motorradzu-

Zwei Zylinder im V mit Kardan, Stahlrahmen, dunkle Lackierung ohne Zierstreifen, wahlweise 61 oder 50 PS. Tourer in Reinkultur?

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT TEIL 3

MIT DER NEUEN VX 800 AUF TOUR

Suzuki will es wissen:

Die brandneue VX 800 bringt erfrischend vernünftigen Wind in die Klasse der Allround-Maschinen. Damit bekommt die Honda NTV 650 und die BMW R 80 heftige Konkurrenz



kunft gesund gestalten, so sehr wir diese Art der aktiven Kurven-such-Motorräder auch lieben.

Doch ein paar Fragen zum Thema „Normal-Motorrad“ wird man stellen müssen beim Betrachten der VX 800. Fragen, die aus Kenntnis des Motorradmarktes der letzten zwanzig Jahre automatisch kommen müssen.

▷ Die Yamaha TR 1 mit ihrem 1000er V2 hatte schon 1981 etwas ähnliches vor wie die heutige VX 800, sie wollte nämlich auch nur ein „ganz normales Motorrad“ sein mit Betonung des Fahrgefühls. Nach fünf Jahren wurde sie enttäuscht vom Markt genommen, die letzten Reste für 5990 Mark verschleudert. Heute ist sie eine gesuchte und beliebte Gebrauchte.

▷ Die Honda VT 500 E mit ihrem Halbliter-V2 stand sich zwischen 1983 und 1988 in den Schaufenstern der Händler die Reifen platt. Keine Frage, auch sie war ein gutes Motorrad, doch sie kam beim Endverbraucher einfach nicht an.

▷ Die BMW R 80 fristet seit Jahren ein Mauerblümchen-Dasein. Und gäbe es nicht den verkleideten Tourer R 80 RT sowie die Enduro R 80 GS, dann wäre es um die 800er-Boxerklasse bei BMW sehr schlecht bestellt.

▷ Jüngstes Beispiel für die Probleme mit V2 lieferte die Honda NTV 650, deren erstes Verkaufsjahr 1988 auch nicht überwältigend ausfiel. Erst nachdem die Kinderkrankheiten zur Saison '89 ausgemerzt wurden, fand die NTV zögernd Anklang beim Kunden.

„Richtig gut“ soll sie sich verkaufen, die neue VX 800. Keine Angst vor Negativ-Beispielen der letzten zehn Jahre? Bert Poensgen lacht: „Das richtige Motorrad zur richtigen Zeit, das war unsere Devise in den letzten fünf Jahren. Damit haben wir unsere Marke von rund fünf Prozent Marktanteil in 1984 auf knapp 20 Prozent gebracht und 1989 mehr als 28 Prozent Zuwachs erreicht. Die Zeit ist reif für eine VX 800, davon sind wir überzeugt. Wir haben in Sachen Werbung, PR und Händlermotivation alles getan, damit dieses Motorrad erfolgreich werden kann, und es bietet ausgereifte Technik. Motor und Antrieb sind im Grunde vom Choppermodell VS 750 bekannt und machen überhaupt keine Probleme. Der Preis von 9990 Mark ist für diese Art von Technik um mindestens 1500 zu niedrig, aber wir wollten unter zehntausend Mark einsteigen. Schließlich sind unsere Händler hochmotiviert und freuen sich auf die VX 800, denn sie schließt an die Philosophie der GS 500 an.“

Es mag sein, daß sich der Text bis hierher etwas zuviel mit der Vergangenheit beschäftigt, aber Motorräder wie die VX 800 wecken Erinnerungen, und Erinnerungen sind meist mit der Vergangenheit behaftet. Wenn wir zurückblättern in die 70er Jahre und dort zur IFMA 1976, dann fällt uns dazu noch die Honda CX 500 ein, auch sie war von der Konzeption her mit der heutigen Suzuki VX 800 vergleichbar. Nach einem mäßigen Verkaufsstart im Jahre 1977 entwickelte sie sich in den folgenden fünf Jahren zum Dauerbrenner, und noch heute ist die „Güllepumpe“ ein wichtiges Modell auf dem wachsenden Gebrauchtmotorradmarkt.

Um zu ergründen, ob die Suzuki VX 800 das Zeug hat, eine zweite Güllerpumpe zu werden, wollen wir sie uns ansehen und mit ihr ausgiebig probefahren. Suzuki hatte dafür die Insel Teneriffa ausgedeutet, auf der Ende Januar die Fahr-Präsentation stattfand. Damit konnte man dem lausigen Winterwetter Deutschlands für drei Tage entfliehen und sicher sein, alle möglichen Straßenzustände erproben zu können. Die Testmaschinen gab es mit 61 oder 50 PS. Suzuki-Techniker aus Heppenheim und Japan nahmen die Testfahrten zum Anlaß, letzte Schwachstellen zu ergründen. Einige Telefaxe wurden gleich nach Japan geschickt, damit noch vor dem Start der Großserienproduktion mögliche Fehlerquellen beseitigt werden können. Vorweg gesagt: Es handelte sich nur um Kleinigkeiten, wie etwa Bowdenzug- oder Schlauchverlegungen im Bereich der Zylinderköpfe, echte Lapalien also, die den Umgang des Fahrers mit seiner Maschine nicht betreffen, sondern höchstens den Werkstattmann bei der fälligen Inspektion.

Ihre Herkunft vom Chopper VS 750 kann sie nicht verleugnen, die VX 800: Die Zylinder stehen im Winkel von 45 Grad zueinander, der Motor baut schmal, der Kardan schließt sich harmonisch ans Getriebe an. Mit drei Millimeter mehr Bohrung bei gleichbleibendem Hub wurden 805 cm³ Hubraum erreicht. Ventildurchmesser und Steuerzeiten blieben gleich. Um zwei Millimeter wuchsen die Vergaser auf nunmehr 36 mm Durchmesser an.

Eine wesentliche Veränderung betrifft die Pleuelwelle: Bei der VS 750 sind die Pleuelzapfen um 45 Grad zueinander ver-

setzt, die Pleuel verschränkt montiert. Addiert man nun die 45 Grad der Pleuelwelle zu den 45 Grad der Zylinder, ergibt dies eine Zündfolge von 90 Grad und damit ein Laufverhalten wie bei einem 90 Grad-V-Motor. Beim neuen Motor der VX 800 wurden die Pleuelzapfen um 75 Grad zueinander versetzt; addiert zu den 45 Grad Zylinderwinkel ergibt dies ein Laufverhalten ähnlich einem 120 Grad-V-Motor.

Nur wenige unserer Leser werden wissen, wie sich ein solcher Motor fährt – es gab vor dem Krieg eine „Weitwinkel-Guzzi“ mit 120 Grad Zylinderwinkel. Man sagt ihr nach, sie sei wesentlich geschmeidiger gelaufen als ein 90 Grad-Motor und hätte längst nicht so geschüttelt wie ein Boxer.

Die VX 800 produziert nur wenig Vibrationen. Bis hinauf zu 8500/min, wo der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser beginnt, dreht der Motor sauber und rund. Der schönste Fahrbereich, wo Laufruhe, Leistungsverhalten und Auspuffton am besten zusammenpassen, liegt zwischen 3500 und 6500 Touren. Hier fährt er sich am angenehmsten, jeder Millimeter Gasweg wird in satten Schub umgesetzt.

Die Gangwechsel gehen ein bißchen hart vonstatten, das haben Kardanmotorräder so an sich. Da macht die VX 800 keine Ausnahme, es kracht aber nicht, und jeder



Gang sitzt exakt. Lastwechselspiel bei Gas-auf-Gaszu ist keines spürbar, die vielen Zahnäder auf dem Weg von der Pleuelwelle über die Kupplung zum Fünfganggetriebe, dem Kegelradsatz am Getriebeausgang und dem Hinterachsgetriebe sind offenbar alle tadellos gefertigt und sorgfältig eingepaßt.

Die Sitzposition für den Fahrer ist entspannt, der Kniewinkel zwischen Sitzfläche und Fußrasten nicht zu eng. Mit 710 Millimeter ist der Lenker weder zu breit noch zu schmal, die 1020 mm Griffhöhe passen sehr gut zur Sitzhöhe von 800 mm.



Fotos: König (3), Lauer

EINFACH HEISST NICHT LEICHT

Es ist schon erstaunlich, wie wenig Teile nötig sind, um ein komplettes Motorrad auf die Räder zu stellen. Ein solider Stahlrohrrahmen, ein klassischer V-Twin, ein schmaler Kühler, zwei zimtsternartige Gußräder, zwei normale Federbeine, zwei weiß unterlegte Rundinstrumente. Daß die VX 800 vollgetankt trotzdem 240 Kilogramm auf die Waage bringt, verblüfft etwas

Dem Sozus geht es ähnlich komfortabel, er und sein Fahrer sitzen etwas besser als auf der Honda NTV 650 und ähnlich gut wie auf einer BMW R 80.

Mit 240 Kilogramm Maschinengewicht ist die Suzuki VX 800 vorsichtig gesagt kein Leichtgewicht. Der Lenkkopfwinkel von 59 Grad sowie der lange Nachlauf von 142 mm beweisen, daß die VX von einem Chopper abstammt. Dank der ordentlichen Sitzposition und dem guten Knie-schluß läßt sich die VX 800 problemlos und mit wenig Kraftaufwand über kurvige Straßen bewegen. Lediglich in ganz langsam gefahrenen, serpentinenähnlich engen Kurven ist ein starkes Eigenlenkverhalten der Vorderpartie festzustellen, das Vorder-rad lenkt sich dann wie von selbst in die Kurve ein – eine negative Auswirkung des langen Nachlaufs.

Dafür hält die VX 800 eisern die Spur, wenn es über schlechte oder sehr schlechte Straßen geht. Lenkerflattern ist selbst auf waschbrettartigem Teer noch nicht einmal im Ansatz zu bemerken. Feder- und Dämpfungsabstimmung der Kayaba-Telegabel sind vorzüglich gelungen; eingestellt werden kann übrigens nichts. Die hinteren Federbeine (mit Stickstoff gefülltem Aus-

gleichsbehälter) lassen sich in der Feder-vorspannung fünffach sowie in Dämpfer-zug- und Druckstufe jeweils vierfach einstellen. Das ist wichtig für wechselnde Be-ladungs- und Fahrbahnzustände, wobei wir herausfanden, daß die Stufe 2 der Feder-vorspannung, Stufe 0 der Druck- und Stufe 2 der Zugstufe für Solo- und Sozus-betrieb wunderbar paßte.

Erfreut registrierten wir, daß die VX 800 mit Metzeler-Reifen ausgeliefert wird: Vorne ME 33 Laser und hinten ME 55 Me-tronic. Sie wurden allen Ansprüchen un-serer dreitägigen Testfahrt gerecht.

Passend zur Fahrzeugphilosophie ist die VX 800 vorne nur mit einer Bremsscheibe ausgestattet, die mit 310 mm Durchmesser sehr üppig ausgefallen ist. Sie ließ sich zu-sammen mit der Doppelkolbenbremszange jederzeit exakt dosieren und zeigte sehr gute Wirkung. Die hintere, 250 mm große Scheibe neigte bei Schreckbremsungen rasch zum Blockieren, was auf schlechter Wegstrecke ein springendes Hinterrad mit sich brachte. Dabei blieb die Maschine je-doch gutmütig, das Heck brach nicht aus.

Die beiden Rundinstrumente Tachome-ter und Drehzahlmesser sind groß und ordentlich gezeichnet, sie zeigen ruhig an.

Als optisch störend und technisch nicht vertretbar empfind ich den engen 90 Grad-Rohrbogen, der den Kupplungszug direkt nach der Hebeleinstellschraube nach unten umlenkt. Einerseits versuchen die Konstrukteure, ihre Kupplungen möglichst leichtgängig und damit bedienfreundlich und gleichmäßig dosierbar zu machen, andererseits schafft man hier künstliche Kraftfresser. Das verstehe wer will.

Wo läßt sich die neue Suzuki VX 800 nun einordnen? Versuchen wir es:

▷ Sie ist beinahe so groß, aber längst nicht so wuchtig wie die Yamaha TR 1.

▷ Sie wirkt reifer, glattflächiger und dabei etwas erwachsener als die Honda NTV 650, zu der sie übrigens exakt 155 Mark preisgünstiger ist.

▷ Sie wirkt auf mich mehr wie eine BMW R 80 mit einem V-Motor, und ich würde sie auch damit am ehesten vergleichen, wenn die BMW auch 1860 Mark teurer ist.

Ich wünsche der Suzuki VX 800 alles gute auf ihrem sicher nicht einfachen Lebensweg, denn solche Motorräder, die schon vom Grunde ihres Motors her viel Zuverlässigkeit, Seriosität und Ruhe verbreiten, die brauchen wir dringend auf dem Markt. Hektische R's und ballernde DR's haben wir genug. Hoffen wir, daß Teil 3 des Versuches „Zurück in die Zukunft“ klappt und sich die VX 800 „richtig gut“ verkauft, denn das würde nicht nur Suzuki und Herrn Poensgen, sondern auch dem Markt und seinem Image richtig gut tun. □

TECHNISCHE DATEN

Modell

Suzuki VX 800, interne Typenbezeichnung VS61B, Modelljahr 1990

Leistung

61 PS bei 6800/min; maximales Drehmoment 72 Nm (7,2 mkp) bei 5400/min. Wahlweise auch lieferbar mit 50 PS (37 kW) bei 6000/min; maximales Drehmoment 69 Nm (6,9 mkp) bei 2800/min

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 45 Grad. Vier Ventile pro Zylinder, über eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Gabelkipphel mit Einstellschrauben betätigt. Bohrung x Hub 83 x 74,4 mm, Hubraum 805 cm³, Verdichtung 10,0. Zwei Mikuni-Gleichdruckvergaser BDS 36, Ø 36 mm, mit Trockenluftfilter. Naßsumpfdruckumlaufschmierung, Ölinhalt 2,5 Liter, SAE 10 W/40 bis 20 W/50. Elektrostarter

Elektrische Anlage

Kontaktlose Transistorzündung (Suzuki CDI). Zündkerzen NGK DPR8EA oder Nippon Denso X24EPR-U9. Drehstromgenerator 280 Watt auf dem linken Kurbelwellenstumpf. Batterie 12 Volt/16 Ah. Frontlicht 170 mm H4

Getriebe

Primärtrieb über schrägverzahnte Stirnräder, $i_{prim} = 1,69$ (Z 71/42). Seilzugbetätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Klavengesaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen 2,28; 1,63; 1,22; 1,00; 0,85. Endantrieb über Kardanwelle, Winkeltrieb am Getriebe $i_{sec1} = 1,0967$ (Z 17/15 x Z 30/31); Hinterachstrieb $i_{sec2} = 3,090$ (Z 34/11); $i_{sec ges.} = 3,389$

Fahrwerk

Doppelrohr-Rahmen aus Schmiedeteilen und Rohren geschweißt und verschraubt, rechter Rohrunterzug abschraubbar, linker Rohrunterzug dient zum Kühlmitteltransport. Telegabel, Ø 41 mm, Federweg 150 mm. Stahlrohrschwinge, zwei Gasdruckfederbeine, Federbasis fünfmal einstellbar, Zug- und Druckstufe je

vierfach einstellbar, Federweg an der Hinterachse 120 mm

Bremsen

Vorne Scheibenbremse Ø 310 mm, gelocht, Doppelkolben-Schwensattel. Hinten Scheibenbremse Ø 250 mm, gelocht, Festsattel mit zwei betätigten Kolben, Bremsmoment über Druckstrebe zur Schwinge abgestützt

Abmessungen

Radstand 1555 mm, Nachlauf 142 mm, Nachlaufwinkel 59 Grad. Sitzhöhe 800 mm, Lenkerhöhe 1020 mm, Lenkerbreite 710 mm (Außenmaß bis Griffende)

Gewichte

240 kg vollgetankt, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg, Zuladung 210 kg. Tankinhalt 19 Liter, davon 3 Liter Reserve

Ausstattung

Cockpit mit Tachometer, Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser und Kühlmitteltemperatur-Warnlampe. Kontrolleuchten für Öl, Leerlauf, Blinker und Fernlicht. Choke-Hebel links am Lenker. Doppelsitzbank abnehmbar. Manueller Benzinahn. Einschlüsselsystem für Zündung, Lenkschloß, Tankdeckel und Sitzbank. Lenkung nur links eingeschlagen absperbar. Seitenständer mit Zündungsunterbrecher-Schalter. Fußbremshebellage mittels Anschlagsschraube einstellbar. Einteiliger Stahlrohrlenker. Handbremshebel-Einstellwinkel vierfach einstellbar. Zwei Rückblickspiegel

Wartung

Pflegedienst und Inspektion wechselweise alle 6000 km. Ein Jahr Garantie ohne Kilometer-Begrenzung

Kaufpreis

9990 Mark

Kosten

Steuer im Jahr 115,20 Mark. Haftpflichtversicherung bei 61 PS im Jahr 920,20 Mark, Teilkasko mit 300 Mark Selbstbeteiligung 661,30 Mark. Mit 50 PS: Haftpflicht 612 Mark, Teilkasko 199 Mark (Tarife HDI)

KLASSISCHE SILHOUETTE IM RECHTEN LICHT

Jedes Motorrad hat seine Schokoladenseite. Die Suzuki VX 800 wirkt trotz Wasserkühler von schräg vorne besonders gelungen. Für manchen Geschmack hätten es zwar ein paar Zierlinien auf dem Tank sein dürfen, aber das läßt sich ja mit wenig Mühe nachholen



EUROPA KOMMT AUF TOUREN. ST 1100 PAN EUROPEAN.



Der Name ist Konzept: Die ST1100 Pan European ist eine Reisemaschine europäischer Prägung. Ein bulliger, durchzugskräftiger V4-Motor und der servicefreundliche Kardanantrieb garantieren absolute Zuverlässigkeit. Sie verbindet das Robuste eines Alltagsstourers mit sportlichem Handling und bietet exzellenten Fahrkomfort für zwei Personen – zu dem nicht zuletzt eine Serienausstattung mit abnehmbaren Packtaschen gehört. Honda ST 1100 Pan European. 1.085 cm³ Hubraum. 74 kW/100 PS bei 7.500 min⁻¹. Tank 29 Liter. Und eine Vollgarantie, die nur Honda bietet: zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung auf das gesamte Fahrzeug.



Fahren Sie vorsichtig. Wählen Sie immer die richtige Motorradschutzkleidung, und fahren Sie nie ohne Helm. Änderungen in Design, Technik und Ausstattung sowie durch Homologationsvorschriften bleiben vorbehalten.